



Les Cahiers de l'Observatoire n°196, Juillet - Août 2003

Tarification de l'utilisation des autoroutes en Allemagne. L'Allemagne instaure une redevance kilométrique autoroutière

A partir du 31 août, les camions allemands et étrangers, dont le PTAC ou le PTR est supérieur ou égal à 12 tonnes, devront payer un péage sur les autoroutes allemandes. Le montant du prélèvement sera calculé suivant le nombre d'essieux du camion et sa catégorie au regard des émissions de monoxydes. Ce système, basé sur la navigation satellite (GPS) et le réseau mobile (GSM - Global System for Mobile Communications), a été mis en place par la société Toll Collect GmbH. ; Il y aura environ 3 500 points de paiement en Allemagne où il sera possible de régler par carte de crédit ou en espèces. Les autorités allemandes ont estimé que l'entretien des autoroutes coûtait en moyenne 15 cents par camion et par kilomètre. La redevance kilométrique financera en partie cet entretien. Il y aura environ 3 500 points de paiement en Allemagne où il sera possible de régler par carte de crédit ou en espèces. Les autorités allemandes ont estimé que l'entretien des autoroutes coûtait en moyenne 15 cents par camion et par kilomètre. La redevance kilométrique financera en partie cet entretien.

La loi relative au péage autoroutier pour les poids lourds ayant un PTAC \geq 12 tonnes a été votée en Allemagne, le 12 avril 2002. Les recettes perçues par ces péages seront destinées à financer le programme d'amélioration (maintenance et extension) de toutes les infrastructures de transport (infrastructures routière et ferroviaire, voies navigables) pour moitié, l'autre moitié étant versée au budget général de l'Etat. A l'occasion de la présentation du projet, Alain Estiot, Directeur général qualité chez Toll Collect, a indiqué qu'un poids lourd d'un PTAC \geq 12 tonnes provoquait environ 60 fois plus de dégâts sur les infrastructures qu'une automobile.

Ceci justifierait que les péages s'adressent uniquement à ces véhicules.

Le montant du péage est fixé par le législateur.

Il dépend :

- du nombre d'essieux,
- de la classification Euro du véhicule,
- de la distance parcourue.

Classification Euro du véhicule	Euro 0 et Euro 1	Euro 2 et Euro 3	Euro 4 et Euro 5
Jusqu'à 3 essieux	0,13€	0,11€	0,09€
4 essieux et plus	0,14€	0,12€	0,10€

Description du système

Le système est basé sur la navigation satellite (GPS) et le réseau mobile (GSM - Global System for Mobile Communications). L'On Board Unit (OBU), de la taille d'un autoradio, est installé dans les camions. Il

comprend un récepteur GPS et un émetteur GSM. Le système est activé par une carte à puce sur laquelle sont conservées un certain nombre de données comme le nombre d'essieux, la classe Euro d'émissions et les distances parcourues. Ces dernières sont envoyées au centre de gestion qui calcule et communique le montant du péage au ministère fédéral allemand des communications.

Une société française dans le capital de Toll Collect GmbH

Le Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement a procédé à un appel d'offres afin de mettre en place un système électronique de perception du péage autoroutier. C'est le consortium TollCollect, dont le capital se répartit comme suit :

- 45% : Daimler Chrysler
- 45% : Deutsche Telekom
- 10% : Cofiroute

qui a remporté l'appel d'offres le 20 septembre 2002, face au consortium Ages qui prélève depuis 1995 l'Euro vignette en Allemagne et aux Pays-Bas. Toll Collect, qui a engagé à ce jour 600 millions d'euros d'investissement dans le projet, est responsable de toute la mise en place de l'infrastructure et de l'exploitation du système de péage (sur 12 000 km d'autoroutes).

Démarches à entreprendre par les transporteurs routiers

Il est conseillé pour les entreprises empruntant régulièrement le réseau autoroutier allemand de s'enregistrer rapidement en raison du nombre limité d'appareils embarqués (OBU).

La demande d'inscription doit être adressée par écrit à Toll Collect ; les formulaires sont disponibles :

- sur demande adressée au centre d'appels (+49 180 2 TOLL COLLECT ou +49 180 2 865 526 (0,0 euros prix de l'appel depuis le réseau fixe de la Deutsche Telekom),
- sur Internet www.toll-collect.de,
- par appel fax : +49 180 2 192 939 1000 (en allemand)+49 180 2 192 939 2000 (en 16 langues).

L'enregistrement préalable permettra aux transporteurs de gagner beaucoup de temps : moins de données à saisir lors des arrêts aux bornes manuelles ou sur les formulaires Internet.

L'installation d'un appareil embarqué (OBU : On Board Unit) est la solution la moins contraignante dans le cas de transporteurs utilisant fréquemment le réseau autoroutier allemand. Dans le cas d'une utilisation ponctuelle des autoroutes allemandes, il est possible de n'utiliser que les bornes manuelles.

Les bornes manuelles

Un parc de 3 500 terminaux de péage est à la disposition des utilisateurs souhaitant s'enregistrer manuellement. Ces derniers sont situés à proximité des bretelles d'accès aux autoroutes, dans de grands garages et stations-service, en Allemagne et près des frontières. Ils sont signalés par la mention «Toll Collect». L'enregistrement peut se faire en 4 langues : allemand, polonais, anglais et français.

Le terminal calcule et propose l'itinéraire le plus court sur le réseau routier à péage. Celui-ci peut être modifié par le conducteur qui effectuera le paiement soit en espèces, soit par carte de crédit ou carte de pétrolier.

Internet

Comme pour l'enregistrement aux bornes manuelles, l'utilisateur saisit toutes les données pertinentes du véhicule ou bien sélectionne dans une liste son véhicule qui a déjà été enregistré. Lors de l'enregistrement d'un trajet sur Internet, le collaborateur de l'entreprise de transport justifie de son identité en donnant son identifiant et son mot de passe. Il entre notamment le numéro d'immatriculation du véhicule ainsi que son point de départ et son point d'arrivée. Après confirmation de la réservation, le conducteur dispose d'un numéro d'enregistrement à présenter en cas de contrôle.

Remarque : outre les possibilités d'enregistrement automatique ou sur Internet, l'inscription offre les avantages suivants :

- possibilité d'acquitter le péage par prélèvement automatique, compte créditeur ou carte de pétrolier,
- envoi à l'utilisateur assujéti d'un récapitulatif périodique de péage avec justificatifs des prestations,
- enregistrement simplifié aux terminaux de péage.

L'appareil embarqué

Le véhicule disposant d'un appareil embarqué (OBU : On Board Unit) doit impérativement être enregistré. A un véhicule est affecté un appareil embarqué qui ne peut être transféré sur un autre véhicule. Seuls les centres agréés (1 500 partenaires en Allemagne et 300 en Europe) seront en mesure de procéder à l'installation de ce type d'appareil. Le coût d'installation variera en fonction du temps nécessaire (4 heures au maximum) et du taux horaire appliqué. **Afin de minimiser ce temps et donc le coût, l'entreprise aura tout intérêt à enregistrer au préalable le plus d'informations possibles concernant l'entreprise et le véhicule auprès de Toll Collect.** L'appareil lui-même est gratuit (il reste la propriété de Toll Collect) en échange d'une avance sur péage d'un montant de 300 euros.

Remarque : Il est possible d'annuler tout trajet dont la date de départ n'est pas encore dépassée, sur Internet ou à une borne manuelle. Une annulation partielle ne peut être effectuée que sur un terminal de péage situé le long de l'itinéraire.

Le mode de paiement

Outre les moyens de paiement mis à la disposition de tous les utilisateurs (carte de pétrolier, carte de crédit, espèces aux terminaux manuels), l'utilisateur inscrit bénéficie de moyens supplémentaires :

- le prélèvement automatique : le péage est prélevé sur le compte de l'utilisateur, dont la solvabilité doit être égale à deux fois le montant maximum du péage mensuel,
- le compte créditeur : peut être mis en place sous forme de compte débiteur comptable ; il est approvisionné par le versement d'avoirs sur lesquels est prélevé le péage.

Les contrôles

Le système de contrôle repose sur :

- des portiques de contrôle automatique (300 au total) implantés sur le réseau autoroutier, qui permettent de déterminer si le véhicule franchissant le portique est assujéti au péage. Soit le véhicule possède un appareil embarqué, et celui-ci transmet au portique de contrôle les données relatives au péage, soit il n'en possède pas, et le système de contrôle lit le numéro d'immatriculation puis le compare avec une liste de données des enregistrements manuels. Des contrôleurs sont postés sur des aires de stationnement choisies à proximité des portiques de contrôle et vérifient, en cas de doute, l'acquittement effectif du péage,
- des contrôles mobiles effectués par 535 contrôleurs circulant à bord de 300 véhicules de contrôle du BAG, pouvant intervenir de façon souple en fonction des besoins.

S'il est clairement établi que le péage n'a pas été acquitté ou qu'il n'est pas possible de déterminer exactement la distance parcourue, il sera alors perçu pour une distance forfaitaire de 500 kilomètres. A ce jour, l'on ne connaît pas quelles seront les pénalités encourues en cas de répétition de l'infraction.

Selon les représentants de Toll Collect, le ministère allemand fera preuve de souplesse durant la période d'introduction du péage électronique.

Récapitulatif des grands axes de la législation concernant la taxe kilométrique sur les poids lourds en Allemagne

Base juridique

1. Directive 1999/62/CE

La Commission, seule instance européenne disposant d'un droit d'initiative pour proposer des lois ou amender la législation, est en passe de proposer une nouvelle directive sur la tarification d'usage des infrastructures. Compte tenu des différents modes de prélèvements existant en Europe, des enjeux économiques, la procédure prend du retard, et ce au grand dam de l'Espagne et des Pays-Bas qui ont récemment protesté. Même si la directive 1999/62/CE, actuellement en vigueur, autorise la perception d'une redevance kilométrique, celle-là même instaurée par l'Allemagne (qui était jusqu'alors assujettie au régime de l'Eurovignette*), il est évident que la mise en place de cette taxe « nationale » au kilomètre désorganise ou prend de vitesse la Commission européenne dans sa volonté d'harmonisation. Ceci explique en partie les très nombreuses objections émises par la Commission concernant la mise en place de cette législation.

** Taxe forfaitaire que les transporteurs doivent – devaient – acquitter pour accéder à l'infrastructure autoroutière de six Etats membres : les trois pays du Benelux, l'Allemagne, le Danemark, la Suède où n'existent – n'existaient – pas de péages sur les autoroutes.*

2. Affectation aux coûts de construction, entretien et développement (également les coûts du péage) – c'est-à-dire les coûts routiers – des autoroutes sujettes à des prélèvements.

Grandes lignes de la législation

- Entrée en vigueur à partir du 31 août 2003.
- Concerne les véhicules dont le PTAC ou le PTR est

supérieur ou égal à 12 tonnes : 1,2 à 1,4 millions, dont environ 400 000 à 500 000 poids lourds étrangers.

- Application sur les autoroutes allemandes.
- Possibilité d'extension à certaines routes nationales.
- Différenciation sur la base du nombre d'essieux et de l'émission de matières nuisibles.
- Différenciation sur la base de la prestation de transport : environ 22,7 milliards de kilomètres par an, dont environ 35% parcourus par des véhicules étrangers. Coût de l'entretien des autoroutes fédérales allemandes généré par le passage des camions estimé à environ 3,4 milliards d'euros.
- Niveau du prélèvement : déterminé par Arrêté juridique (Rechtsverordnung).
- Utilisation des revenus : essentiellement pour l'amélioration de l'infrastructure du réseau des communications.

Réseau routier donnant droit à des prélèvements (pronostic 2003)

Autoroutes fédérales :

Longueur :	12 000 km
Points de liaison :	2 213
Echangeurs :	251

Arguments de l'Allemagne pour la mise en place de cette taxe kilométrique

Le système n'influence pas les flux de trafic.

Le système ne provoque pas de contretemps.

Pas d'obligation de rouler sur certaines bandes.

Pas de fixation d'une limitation de vitesse.

Pas de discrimination à l'accès pour les étrangers (législation UE).

Source IW-ITR

Hélène LARROZE