

99.015

**Message
concernant un crédit d'engagement pour les coûts
d'investissement en rapport avec l'introduction de la
redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations**

du 3 février 1999

Madame la Présidente,
Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs,

Par le présent message, nous vous soumettons, en vous proposant de l'approuver, un projet d'arrêté concernant un crédit d'engagement pour les coûts d'investissement relatifs à l'introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

3 février 1999

Au nom du Conseil fédéral suisse:

La présidente de la Confédération, Ruth Dreifuss
Le chancelier de la Confédération, François Couchevin

40307

Condensé

La loi concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) a été acceptée par scrutin populaire du 27 septembre 1998. Un système ad hoc doit être mis en place pour la perception de cette redevance censée rapporter 1,5 milliard de francs par année. Les investissements s'élèvent à 121,5 millions de francs au total et concernent plusieurs domaines, notamment les adaptations d'immeubles aux passages frontaliers et aux points de contrôle, les équipements en bordure de route pour la communication avec les appareils de saisie dans les véhicules, les systèmes de paiement pour l'argent en espèces et pour les cartes de crédit, un système informatique central, ainsi que des dispositifs de contrôle.

Message

1 **Partie générale**

11 **Situation initiale**

L'actuelle redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds ne peut être prélevée que jusqu'à fin 2004 et sera remplacée à partir de 2001 par la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Cette dernière grèvera en principe tous les véhicules d'un poids total excédant 3,5 t.

12 **Procédure d'approbation**

121 **Bases juridiques**

Le 20 février 1994, le peuple et les cantons ont approuvé le nouvel article constitutionnel 36^{quater} relatif à une redevance sur le trafic des poids lourds liée soit aux prestations soit à la consommation. Cet article confère à la Confédération la compétence d'introduire une telle redevance par la voie législative.

Le Parlement a approuvé le 19 décembre 1997 la loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL) liée aux prestations (FF 1997 IV 1414). Un référendum a été lancé contre cette loi mais, lors de la votation populaire du 27 septembre 1998, la LRPL a été acceptée.

122 **Montant de la redevance**

Les bases de calcul de la RPLP seront le poids maximum autorisé du véhicule, les kilomètres parcourus en Suisse et probablement aussi la valeur des émissions produites. Selon la LRPL, le taux de la redevance doit s'élever à 0,6 centime au minimum et ne doit pas excéder 2,5 centimes au maximum par kilomètre parcouru et par tonne du poids total maximum autorisé. En cas d'augmentation généralisée de ce dernier à 40 t., le tarif est fixé à 3 centimes au maximum. De plus, une taxe sur le transit alpin (TTA) peut être introduite afin de transférer de la route au rail le trafic lourd à travers les Alpes. Les taux qui seront appliqués découlent des accords bilatéraux. A partir de 2005, le taux de la RPLP s'élèvera pour un tarif de transit (Bâle-Chiasso) de 297 francs à 2,47 centimes par tonne-kilomètre au maximum (valeur moyenne pondérée), suivant la configuration de la TTA. Dès l'ouverture du premier tunnel NLFA, au plus tard à partir de l'année 2008, ces taux seront de 325 à 330 francs, soit 2,75 centimes par tonne-kilomètre.

123 **Procédure**

Pour aménager la perception des redevances (RPLP et TTA) de la manière la plus simple possible, un système moderne de saisie est développé sous l'égide de la Direction générale des douanes en collaboration avec des entreprises spécialisées. Il devra mesurer la distance parcourue en Suisse et, pour la perception de la TTA, constater également le franchissement des passages alpins. Pour les véhicules suis-

ses, cet équipement sera probablement obligatoire. Des solutions sont en outre développées pour le trafic transfrontière afin que la redevance puisse aussi être perçue sur les véhicules (étrangers) dépourvus d'appareil de saisie. La perception de la redevance sera opérée grâce à un système informatique. Les travaux y relatifs ont été confiés à une organisation de projet au sein de laquelle les milieux concernés (associations de transporteurs, cantons, Confédération) sont représentés.

124 Ampleur du projet

- Saisie des prestations (t-km parcourus en Suisse):
 - développement, test et homologation d'un appareil de saisie pour les véhicules suisses;
 - développement, test et homologation d'une solution pour les véhicules étrangers.
- Constatation du franchissement des Alpes par le trafic lourd des marchandises.
- Mise en place d'un système informatisé pour la communication avec les appareils de saisie, le calcul de la redevance et sa perception, la comptabilité, les dépouillements statistiques, etc., y compris l'établissement des réseaux nécessaires à cet effet.
- Système de contrôle.
- Fixation du déroulement des opérations à la frontière, aux passages alpins et pour le prélèvement de la redevance sur territoire suisse.
- Détermination des besoins en locaux dans les bureaux de douane, réalisation des mesures en matière de construction.
- Réalisation d'un système de secours / sauvegarde.
- Elaboration de propositions pour la fixation des tâches et des compétences entre les autorités chargées de l'exécution (AFD, DETEC, cantons, etc.) et au sein même de la douane.
- Information, documentation, formation.
- Elaboration d'ordonnance(s) et d'instructions.

2 Partie spéciale

21 Aspects de politique extérieure et intérieure

Les aspects de politique extérieure et intérieure ont été traités en détail dans le cadre de la votation populaire du 27 septembre 1998 et des négociations bilatérales avec l'UE. C'est pourquoi nous renonçons à les présenter encore une fois ici.

22 Le projet RPLP

221 Développement

Les débuts du projet RPLP, c'est-à-dire la transposition technique, d'exploitation et d'organisation de la RPLP, remontent à la fin de 1994. C'est à ce moment qu'on a commencé à développer l'appareil de saisie. En 1996, le projet a fait une pause, vu

qu'il n'y avait pas de moyens disponibles. Le projet RPLP actuel a été pris en mains au début de 1997. Depuis lors, le travail est intense, le rythme soutenu, à un niveau toujours plus large et avec un nombre de participants qui augmente continuellement.

222 L'organisation de projet

Le projet consiste en deux domaines formellement indépendants mais qui collaborent intensivement:

- le domaine normatif, dont la tâche principale est l'élaboration de l'ordonnance sur la RPLP
- le domaine de la transposition, dont la tâche est la transposition de la loi sur la RPLP en matière de technique, d'exploitation et d'organisation.

L'organisation de projet comprend aujourd'hui environ 70 personnes, dont quinze travaillent à plein temps, beaucoup à temps partiel et d'autres sporadiquement. Elles représentent de nombreux offices fédéraux, les cantons (services des automobiles, police) et les assujettis à la redevance (ASTAG, Routiers Suisses). Les entreprises de prestations de service sont d'une grande importance; elles fournissent les connaissances (le «know how») indispensables que la Confédération ne possède pas.

L'organe directeur du projet, dirigé par Monsieur H. Werder, secrétaire général du DETEC, est l'autorité supérieure au niveau de l'administration. C'est un organe interdépartemental de coordination, de direction et de décision, qui assure la liaison avec le Conseil fédéral et prend les décisions d'importance fondamentale. L'organe directeur est assisté par un office de controlling et de review.

L'accent principal de l'activité de projet se situe d'une part dans l'administration des douanes, qui met à disposition plusieurs collaboratrices et collaborateurs à plein temps et un grand nombre d'autres à temps partiel, et d'autre part chez les fournisseurs externes de prestations de service, où plusieurs personnes sont aussi occupées à plein temps.

223 Mandat de projet

Le mandat de projet donné par l'organe directeur est la base pour l'ensemble des travaux relatifs au projet. Y sont mentionnés en tant qu'objectifs principaux:

- la mise à disposition d'un système global RPLP, qui doit être totalement opérationnel le 1^{er} janvier 2001;
- l'interopérabilité avec l'UE;
- l'acceptabilité par toutes les personnes concernées, en particulier par l'économie liée aux transports;
- pas d'entrave – ou la plus minime possible – au flux de circulation;
- des effectifs aussi minimes que possible pour la Confédération et pour les cantons;
- la réglementation claire des tâches et des compétences.

224 Les phases de projet

Le projet se déroule selon le modèle de phases HERMES, qui a fait ses preuves dans l'administration fédérale, surtout dans les projets informatiques. Les phases de projet suivantes ont été définies:

- initialisation (mandat de projet, organisation de projet, manuel de projet);
- analyse préliminaire (= concept sommaire);
- conception (= description détaillée du futur système, en tant que base déterminante pour la réalisation; évaluation des frais de choses);
- réalisation (= mise en œuvre du futur système);
- introduction (= mise en service).

Les phases de conception et de réalisation de même que la réalisation et la mise en service se chevaucheront partiellement.

225 Délais

Il y a un délai ferme: c'est le 1^{er} janvier 2001. C'est sur cette date qu'il faut axer tous les délais. La totalité de la planification et de la coordination des délais doit toujours se référer – mission du contrôle interne – à cet objectif, et doit être adaptée par la direction du projet selon la situation. Les délais principaux ont été fixés de la manière suivante:

- | | |
|---|---------------|
| - analyse préliminaire | 12 / 1997 |
| - conception | 5 / 1999 |
| - appareil de saisie | |
| - essais dans le terrain | 1 – 5 / 1999 |
| - production | 1 – 12 / 2000 |
| - montage | dès 2 / 2000 |
| - système informatique prêt à fonctionner | 7 / 2000 |
| - infrastructure prête dans les bureaux de douane | 8 / 2000 |
| - formation du personnel | 8 – 12 / 2000 |

226 Etat des travaux (janvier 1999)

Normes

La rédaction du projet d'ordonnance comprenant quelque 60 articles et le commentaire se situe en phase finale.

Phase de conception

Les concepts pour les domaines essentiels sont élaborés:

- dispositions générales
- appareil de saisie pour les véhicules suisses
- carnet de route pour les véhicules suisses
- appareil de saisie pour les véhicules étrangers
- formulaire pour les véhicules étrangers
- solution informatique pour les véhicules étrangers
- RPLP forfaitaire pour les cars, etc.

- perception TTA
- sécurité de l'exécution (concept de contrôle)
- concept informatique sommaire.

Sur la base de ces concepts sont maintenant élaborés successivement les cahiers des charges pour les appels d'offres publics. Le cahier des charges très volumineux pour les balises DSRC est établi, l'appel d'offres conforme au GATT a eu lieu. Le cahier des charges également très volumineux pour la production en série de l'appareil de saisie sera prêt pour la fin de février.

Un autre aspect important du travail est représenté par les bureaux de douane. Il s'agit de 30 routes douanières occupées en permanence et de 80 occupées temporairement. Il faut ajouter encore 80 routes douanières non occupées à prendre en considération dans les réflexions ainsi que quelques bureaux de l'intérieur qui sont censés assumer aussi certaines fonctions. Dans une première phase, une fiche signalétique a été établie pour chaque bureau de douane (plan de situation, trafic, etc.). Dans une deuxième phase, il s'agit maintenant de fixer pour chaque bureau le déroulement des opérations, le guidage du trafic, les emplacements des balises, les mesures de construction, l'équipement et les moyens auxiliaires techniques ainsi que les effectifs de personnel. Une troisième phase sera alors la mise en oeuvre.

Appareil de saisie

L'appareil de saisie est la partie centrale de l'ensemble du système RPLP. Le développement de cet appareil, d'un type totalement nouveau, s'est déroulé comme il suit:

- Fin 1994: appel d'offres aux niveaux national et international, conformément aux prescriptions GATT. Quatre entreprises ont été retenues (Alcatel, Ascom, Fela, Marconi) parmi les 30 ayant présenté des offres.
- 1995: développement de prototypes par les quatre entreprises. Pour l'essentiel, des données prescrites quant au fonctionnement, mais pas en technique. Les tests des quatre prototypes n'ont pas donné pleine satisfaction, mais ils ont permis de constater que la voie choisie était la bonne.
- En 1997/98, les tests de prototypes améliorés ont été répétés, cette fois avec succès. Les techniques utilisées ont prouvé la faisabilité du système.
- Compte tenu des expériences faites lors des tests des prototypes, mais notamment aussi des concepts de déroulement élaborés dans l'intervalle, le cahier des charges pour les essais dans le terrain a été élaboré durant le printemps. Ce cahier contient maintenant non seulement les données imposées concernant le fonctionnement, mais aussi les données techniques.
- Alcatel et Fela/Ascom ont produit chacun 50 appareils proches de la série, qui sont soumis à des tests élargis dans le terrain. Ces tests sont effectués dans le trafic régulier des marchandises, dans les régions de Bâle et de Schaffhouse, au moyen de 90 véhicules de genres différents mis à disposition par 18 transporteurs.

La conception et la mise en place du système RPLP sont très exigeantes.

Est primordial pour le travail de projet le fait que l'ensemble du système RPLP doit impérativement être prêt, testé et utilisable intégralement le 1^{er} janvier 2001. Le temps à disposition est juste. Une difficulté particulière est qu'il ne sera pas possible de mettre le système en service par étapes, ce qui diminuerait les risques.

Un souci important est celui de la fiabilité de la perception des redevances (sécurité de l'exécution). Il faut garantir que les redevances dues soient perçues aussi intégralement que possible et sans faille.

Le système RPLP doit être convivial. Cela implique un déroulement simple des opérations et, par conséquent, pas ou peu de temps d'attente, et cela sur l'ensemble du système, pour le montage et la mise en service de l'appareil de saisie, lors du franchissement de la frontière, pour la déclaration périodique des prestations kilométriques, etc.

Le système doit pouvoir être exploité avec peu de personnel. Ceci vaut tant pour les transporteurs, pour les services des automobiles que pour la douane, et ne peut être obtenu que par l'utilisation des techniques les plus modernes.

Si le système RPLP se caractérise par une sécurité élevée dans l'exécution, par une convivialité marquée et par une exploitation parcimonieuse en personnel auprès de toutes les personnes considérées, cela représentera une contribution décisive à l'acceptabilité du nouveau système par les transporteurs. Or, cette acceptabilité sera d'importance déterminante pour le bon fonctionnement durable du nouveau système.

23**Le système RPLP**

Le système RPLP est très complexe. Il est constitué de très nombreux partenaires de genres différents qui accomplissent des fonctions très diverses. A cela s'ajoute une large palette de moyens techniques. Tout le système est connecté en réseau.

231**Les participants**

- les fournisseurs d'équipement technique et de savoir faire
- les entreprises de prestations de service
- les ateliers pour le montage, l'homologation et la mise en service des appareils de saisie
- les transporteurs
- les associations de la branche, par exemple l'ASTAG
- les cantons, en particulier les services des automobiles et la police de la circulation
- l'administration des douanes: direction générale, directions d'arrondissement, bureaux de douane, postes de gardes-frontière
- divers autres offices fédéraux, par ex. le Service d'étude des transports, l'OFT, l'OFER, l'Administration fédérale des finances, l'Office fédéral de l'informatique
- des organes étrangers et des comités internationaux.

Les auxiliaires de saisie

Véhicules	Equipement normal	Variante d'équipem.
Suisses	appareil de saisie → obligatoire	carnet de route / TAG → exceptionnellement / en cas de panne
Etrangers	carte d'identification	appareil de saisie → facultatif formulaire → exceptionnellement / en cas de panne

L'appareil de saisie

L'appareil de saisie est le module central du système tout entier. Il remplit diverses fonctions qui sont exécutées grâce à la technique appropriée.

Fonction	Technique	Système redondant
Mesure des distances	ex tachygraphe	GPS
Passage de la frontière	DSRC	GPS
Passage des Alpes	DSRC	GPS
Déclaration remorque	Carte à puce senseur de remorque = aide pour le conducteur	manuel
Saisie et lecture de données	Carte à puce	manuel
Desserte, affichage	clavier / affichage	
Heure	GPS	

GPS: Global Positioning System = détermination de la position assistée par satellite
DSRC: Dedicated Short Range Communication = liaison radio à microondes pour courtes distances

L'appareil de saisie se trouve dans la cabine du conducteur; il est collé au pare-brise. Les remorques et semi-remorques ne sont pas équipées. Pour chaque remorque/semi-remorque suisse sera établie une carte à puce permettant de transférer dans l'appareil de saisie les données déterminantes.

Balises DSRC

Il s'agit de l'équipement en bordure de route (au-dessus ou à proximité de la chaussée), dans chaque bureau de douane et aux passages alpins. Un ou plusieurs appareils par voie, selon leur largeur. Les balises DSRC établissent la liaison avec l'appareil de saisie dans le véhicule pour la modification du statut suisse/étranger et l'enregistrement du franchissement des alpes. Les balises DSRC sont reliées par des contrôleurs locaux DSRC et le système KOMBV (réseau de communication de

l'administration fédérale) au système central DSRC, lui-même connecté au système informatique de l'administration des douanes.

La communication DSRC est aussi possible dans le trafic en marche. C'est pourquoi les balises DSRC sont aussi utilisées pour des contrôles dans le trafic roulant. Des dispositifs de contrôle stationnaires et mobiles sont prévus.

Système de paiement

Pour les véhicules étrangers non dotés d'appareils de saisie, la RPLP doit être acquittée au plus tard lors de la sortie. La solution adoptée fait usage d'un formulaire. Le trafic à la frontière doit toutefois être entravé le moins possible, et la RPLP perçue avec le moins de personnel possible. C'est pourquoi la solution par formulaire va se transformer en solution informatique avec une carte d'identification munie de code-barres (par véhicule). Les passages de la frontière doivent être dotés d'appareils pour établir et lire les cartes d'identification, pour paiement en espèces et par cartes de crédit/débit. Ces automates seront reliés par le système KOMBV au système informatique de l'administration des douanes.

Système informatique RPLP

Le système informatique RPLP est constitué

- des systèmes informatiques des cantons;
- du système informatique de l'administration des douanes.

Le *système informatique de l'administration des douanes* accomplit les tâches suivantes:

- banque de données des fichiers-maîtres;
- perception de la RPLP pour les véhicules étrangers dotés d'appareils de saisie;
- exécution de fonctions en faveur des cantons, par ex. des contrôles de plausibilité de prestations déclarées par les détenteurs de véhicules suisses, notamment de données obtenues par raccordement aux passages de la frontière, aux passages des Alpes et par des installations de contrôle;
- calcul de redevances, facturation, comptabilité, etc.;
- contrôles en tous genres;
- statistiques.

Il va de soi que les dispositions sur la protection des données doivent être observées. C'est pourquoi toutes les données seront utilisées exclusivement pour les besoins de la RPLP. Des statistiques ne sont possibles que sous une forme anonyme, c'est-à-dire sans rapport avec des entreprises ou personnes déterminées.

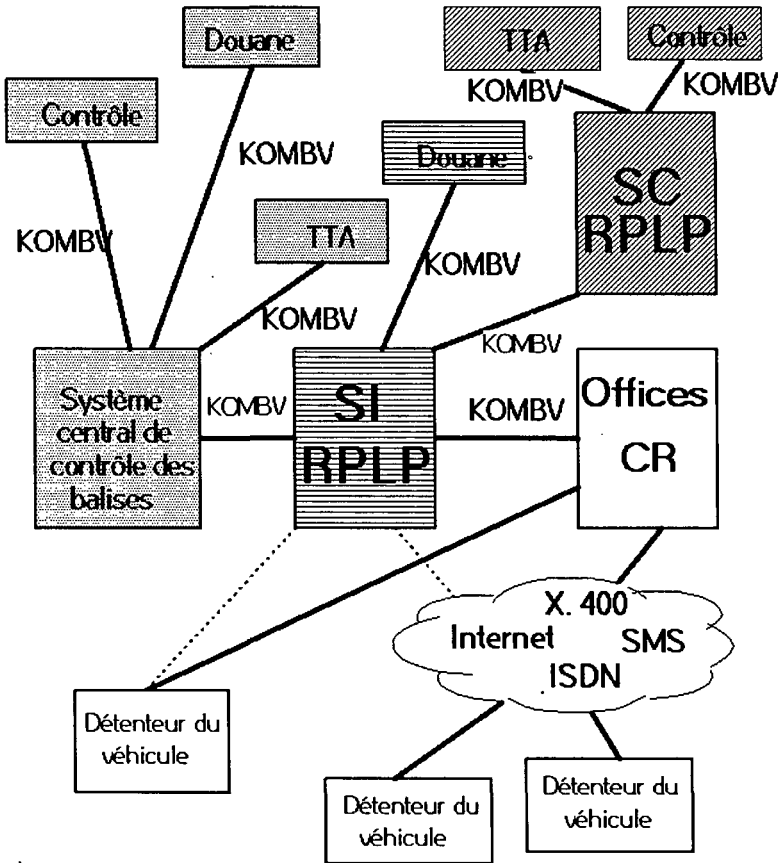
KOMBV

Cette abréviation est celle du réseau de communication de l'administration fédérale, auquel sont reliés aujourd'hui tous les bureaux de douane, la plupart des postes de gardes-frontière et aussi les cantons.

Le système KOMBV sera donc aussi dans le système RPLP le moyen de transport pour l'échange des données entre les divers offices de l'administration des douanes. A cet effet, il doit être élargi et amélioré.

Le système KOMBV sera aussi disponible pour l'échange de données entre les cantons et la Direction générale des douanes.

Aperçu du système RPLP



SC	Système de contrôle
SI	Système informatique
Offices CR	Offices de la circulation routière

33 Déroulement des opérations

Principes

- Indépendamment du genre de moyen auxiliaire utilisé pour la saisie (appareil de saisie, carnet de courses, formulaire, carte à puce) et de la provenance (suisse, étranger), les déroulements de la perception sont en principe les mêmes pour tous les véhicules.
- Le principe fondamental de la perception est *l'autodéclaration*. La responsabilité pour une déclaration correcte repose sur le détenteur du véhicule, pour les

véhicules étrangers aussi sur le chauffeur. Il en va de même pour le fonctionnement correct du moyen auxiliaire de saisie utilisé.

- Les remorques ne sont pas taxées comme des objets de redevances en propre, mais avec le véhicule tracteur.

Véhicules suisses (avec appareil de saisie)

- L'appareil de saisie est monté puis homologué par un office autorisé et mis en service.
- L'appareil de saisie enregistre au fur et à mesure la prestation de transport: kilomètres parcourus en Suisse et le poids déterminant. Il enregistre également les événements particuliers: franchissement de la frontière, passage des Alpes, attelage et dételage de remorques.
- Périodiquement, les données concernant la prestation de transport sont lues sur une carte à puce.
- La carte à puce est transmise à l'autorité de taxation. On cherche toutefois à obtenir, surtout pour les grandes entreprises, que les données de prestations soient transférées des cartes à puce sur un PC et transmises par voie électronique, sur disquette ou encore sur CD-ROM.
- L'office de la circulation routière établit pour le détenteur du véhicule une facture sur la base des données de prestations de transport.

Des élucidations sont en cours pour savoir si diverses fonctions (saisie des données de prestations, facturation, etc.) peuvent être récapitulées pour l'ensemble de la Suisse.

Chaque véhicule sera doté d'un carnet de route RPLP. Lorsque l'appareil de saisie est en panne, le conducteur doit enregistrer les prestations de transport manuellement dans le carnet de route. Le détenteur du véhicule est tenu de faire réparer la panne rapidement.

Véhicules étrangers

Lorsque le véhicule est équipé d'un appareil de saisie, le déroulement correspond en grande partie à ce qui est prévu pour les véhicules indigènes. L'administration des douanes assume les fonctions de l'office de la circulation routière. Le détenteur du véhicule doit fournir une garantie équivalente au montant des redevances estimées.

Lorsque le véhicule n'est pas équipé d'un appareil de saisie, le déroulement des opérations est le suivant:

- Lors de la première entrée d'un véhicule, ses données de base, à savoir numéro des plaques de contrôle, détenteur du véhicule, relation pour le paiement, poids total, etc. sont saisies par un terminal dans le système informatique de l'administration des douanes. Une clé d'accès aux données enregistrées est matérialisée par une carte d'identification à code-barres et remise au conducteur.
- Lors de chaque entrée, le chauffeur introduit au moyen d'un terminal les données variables: état du compteur kilométrique, avec/sans remorque, poids total, destination, etc.
- Le bureau de douane contrôle cette déclaration par sondage.
- L'attelage, le dételage et le changement de remorques en Suisse ne sont autorisés que dans un environnement contrôlé, par exemple à un bureau de douane de l'intérieur.

- Lors de la sortie, le chauffeur déclare l'état actuel du compteur, un éventuel passage des Alpes et les modifications éventuelles concernant la remorque.
- Le bureau de douane contrôle cette déclaration par sondage et perçoit la redevance, qui peut être acquittée en espèces, avec carte de crédit/débit ou via un compte débiteur auprès de l'administration des douanes. L'existence d'une telle relation de paiement facilite notablement les opérations à la sortie.

On recherche à effectuer le plus grand nombre d'opérations possible lors de l'entrée, y compris le paiement, lorsque la distance à parcourir en Suisse est déjà connue (p. ex. transit Bâle-Chiasso), vu que, en règle générale, la partie exportation des bureaux de douane n'est pas équipée pour effectuer de telles activités.

234 Sécurité de la perception

Pour les raisons déjà citées (sûreté des recettes, égalité de traitement, acceptabilité), le système RPLP doit garantir une sécurité de perception élevée.

La sécurité est influencée notablement par la structure du système RPLP (*sécurité passive*) et par les contrôles (*sécurité active*). Il faut donc, d'une part, par la conception, réduire la possibilité d'abus et, d'autre part, par des contrôles, empêcher les abus.

La structure du système RPLP dans le sens de la sécurité passive est une tâche intersectorielle. Il faut qu'elle soit efficace dans toutes les fonctions et dans tous les domaines. Cela est particulièrement important

- dans la définition du déroulement des opérations,
- dans la spécification et la configuration des moyens techniques,
- dans le choix, la formation et l'engagement du personnel.

Les contrôles doivent avoir lieu en priorité où existe, malgré la sécurité passive, un potentiel d'abus. Ils doivent avoir lieu

- dans les domaines du déroulement des opérations, de la technique et du personnel,
- au moyen d'installations de contrôle automatiques fixes,
- au moyen d'équipes mobiles de contrôle,
- dans les bureaux de douane,
- éventuellement aussi dans les offices de la circulation routière.

Le genre et l'ampleur des contrôles sont déterminés par l'appréciation des risques. Il s'agit d'élucider encore en détail comment et où ont lieu de tels contrôles et qui les effectue (douane, police). Le système de contrôle devra être examiné et adapté compte tenu des expériences faites dans la pratique.

Les véhicules suisses peuvent circuler longtemps à l'intérieur du pays sans jamais arriver à la frontière. C'est pourquoi des contrôles sont indispensables à l'intérieur du pays également. Ils sont censés être opérés sans influence sur le trafic roulant, à des points fixes ou à des points de contrôle mobiles.

Les véhicules étrangers passent les frontières à intervalles relativement courts et peuvent en principe y être contrôlés suffisamment.

235 Exécution

L'esquisse ci-après montre la réglementation de principe des compétences. La structure détaillée et les points de recoupement sont encore à l'étude.

Haute surveillance: Confédération, essentiellement Direction générale des douanes

Perception des redevances

– véhicules suisses: offices de la circulation routière / Administration des douanes

– véhicules étrangers: Administration des douanes

Exploitation du système technique: Administration des douanes

Systèmes informatiques: cantons / Confédération

Contrôles

– à la frontière: Administration des douanes

– à l'intérieur du pays: police et douane, selon entente.

Les véhicules étrangers sont taxés par l'Administration des douanes. Concernant la taxation des véhicules suisses, des élucidations sont en cours entre les cantons et la Confédération. L'objectif est une solution aussi économique et conviviale que possible.

Le contrôle du trafic à l'arrêt et roulant, indispensable pour garantir la sécurité d'exécution et l'acceptabilité, doit avoir lieu en étroite collaboration entre les cantons et l'Administration des douanes. Des solutions concrètes seront élaborées prochainement; il s'agira de les tester dans la pratique, et de les optimiser.

24 Aspects économiques

241 Recettes

La RPLP produira jusqu'à 1,5 milliard de francs de recettes annuelles, dont un tiers est destiné aux cantons.

242 Coûts de réalisation (Confédération)

Les coûts totaux de réalisation s'élèvent à 160 millions de francs. Ils se répartissent en

Coûts de développement 38,5 millions de fr.

Coûts d'investissement 121,5 millions de fr.

Le *développement* s'entend de l'élaboration conceptuelle du futur système RPLP (ampleur v. ch. 124 et 22), du développement et des essais des principales composantes, des appels d'offres pour les divers domaines partiels, de la spécification et de la réalisation de la solution informatique, de la préparation de mesures en matière de construction ainsi que du réexamen et du réaménagement du guidage du trafic dans les bureaux de douane.

Les coûts d'*investissement* concernent la mise en place de l'infrastructure nécessaire à la perception de la RPLP. En font partie l'implantation d'un système informatique centralisé avec des interfaces dans les offices cantonaux de la circulation et dans les

bureaux de douane, l'extension du réseau de communications existant KOMBV jusqu'aux points de perception et en particulier une série de mesures dans les bureaux de douane. Il faut équiper les 30 routes douanières occupées en permanence et la plupart des 80 occupées sporadiquement de radiobalises (Baken et Controller DSRC), qui sont nécessaires pour la communication avec les appareils d'enregistrement dans les véhicules. Il faut y ajouter des automates pour le paiement en espèces et les cartes de crédit/débit ainsi que d'autres cartes à puce, l'adaptation de la direction du trafic, le montage de systèmes rouge-vert ainsi que des mesures de construction dans les zones de dédouanement à l'importation et à l'exportation. Le genre et les dimensions diffèrent d'un bureau de douane à l'autre, selon la densité du trafic et la situation locale. Des élucidations soignées sont indispensables pour chaque bureau de douane. Plusieurs objectifs sont visés simultanément: une sécurité élevée dans l'exécution liée à l'acceptabilité des détenteurs de véhicules, des répercussions aussi minimales que possible sur la fluidité du trafic ne provoquant que des temps d'attente supplémentaires minimales ou pas du tout, ainsi que des solutions aussi économiques que possible en matière de personnel.

Le passage du développement à la mise en place de l'infrastructure se fera progressivement.

Les coûts de réalisation seront amortis sur sept ans et imputés sur le produit brut de la RPLP.

243 Coûts d'exploitation (Confédération)

Les coûts liés à l'exploitation, à l'entretien et au personnel supplémentaire sont devisés à une fourchette annuelle de 17 à 26 millions de francs.

Les coûts de personnel ne peuvent être que sommairement estimés pour l'instant. Il y a lieu de tabler sur 60 à 120 places supplémentaires, qui seront également imputées sur le produit brut de la RPLP.

244 Coûts d'investissement et d'exploitation des cantons

Aucune indication ne peut encore être fournie aujourd'hui sur les coûts des cantons, parce que l'interface entre les systèmes informatiques de la Confédération et des cantons n'est pas encore fixée. Ces coûts devront être imputés sur le produit brut de la RPLP.

245 Appareil de saisie

Il est prévu que les coûts de l'appareil de saisie (achat, montage, homologation, mise en service, entretien) soient pris en charge par les détenteurs de véhicules.

246 Rentabilité

Les coûts de développement et d'investissement sont certes considérables, mais relativement modestes en regard des recettes attendues; ils ne représentent qu'une

fraction d'une rentrée annuelle. L'important est que les frais inhérents à la desserte et à la maintenance du futur système puissent être maintenus à un bas niveau. Pareil objectif sera atteint grâce aux travaux de développement et aux tests approfondis effectués à grande échelle malgré la forte pression du temps.

Si l'on met en parallèle les coûts d'exploitation, amortissements compris, et les recettes prévisibles, on arrive, en ce qui concerne la Confédération (donc sans les coûts supportés par les cantons ni le coût des appareils de saisie) à des frais de perception compris entre 3 et 6 % des recettes selon le tarif de la RPLP.

247 Prévisions de trafic

Pour les raisons mentionnées sous chiffre 21, nous renonçons à présenter les effets de la RPLP sur les divers modes de transport.

25 Aperçu des coûts (coûts de réalisation Confédération)

BU = budget, PF = plan financier, en millions de francs

	BU 1999	PF 2000	PF 2001	PF 2002	Total
Développement (crédit d'engagement; approuvé par le CF; rubrique 606.3180.000)					
- soutien externe	13,0	4,0	2,0	—	19,0
- appareil de saisie	6,5	3,0	—	—	9,5
- informatique	2,5	6,0	1,5	—	10,0
Total	22,0	13,0	3,5	—	38,5
Investissements (crédit d'engagement demandé par le présent message; rubrique 606.4010.001)					
- constructions ¹	11,0	53,0	11,0	—	75,0
- DSRC (y c. les contrôles) ²	3,5	19,0	4,0	—	26,5
- autres moyens auxiliaires ³	5,0	12,0	3,0	—	20,0
Total	19,5	84,0	18,0	—	121,5
Développement + investissements	41,5	97,0	21,5	—	160,0
Maintenance + entretien			10,0	15,0	26,0

¹ constructions dans les bureaux de douane et aux passages alpins: locaux de bureaux, guidage du trafic, etc.

² équipement DSRC: radiobalises, commande, affichage optique, dispositifs de contrôle

³ autres objets: informatique, caisses enregistreuses, lecteurs de cartes de crédit/débit, automates, appareils à confectionner les cartes à puces, lecteurs de codes-barres, OBU/TAG simple, etc.

Il s'agit d'une estimation sommaire fondée sur les indications de prix fournies par les fabricants, sur les expériences de l'administration des douanes dans des domaines comparables et sur les expériences faites avec le système autrichien d'écopoints qui, pour une part, fait usage de la même technologie (radiobalises DSRC). Des chiffres précis ne seront disponibles qu'au printemps 1999, quand les fabricants auront répondu aux divers appels d'offres.

Les coûts probables d'aménagement des postes de perception de la TTA sont inclus dans le présent tableau.

Bien que la loi sur la RPLP ne soit pas encore en vigueur, l'exécution doit être préparée aujourd'hui déjà, sous une grande pression du temps. Des indications exactes concernant tout le système RPLP seront disponibles dans quelques mois.

3 Conséquences financières pour la Confédération et les cantons

Les coûts de réalisation et d'exploitation selon chiffres 242 et 243, qui sont à la charge de la Confédération, seront imputés sur le produit brut de la RPLP. Les coûts de réalisation sont inclus dans le budget 1999 et dans le plan financier 2000–2002.

Le présent projet n'a aucune conséquence pour les cantons. Il est néanmoins prévu de les indemniser pour l'exécution de la RPLP.

4 Programme de législature

Le projet n'a pas été annoncé dans le rapport sur le programme de la législature 1995–1999. Cette affaire n'était pas prévisible et mérite, en raison de l'urgence de la matière, un traitement rapide par les Chambres fédérales.

5 Relation avec le droit européen

La RPLP représente un volet important pour la mise en application de l'Accord sur les transports terrestres issu des négociations bilatérales avec l'Union Européenne (UE).

L'objectif de l'Accord sur les transports terrestres est de réaliser une politique des transports coordonnée en zone alpine. La combinaison avec un relèvement par étapes de la limite de poids au niveau de 40 t. applicable dans l'UE, contribue à instaurer la véracité des coûts (en particulier avec l'instrument de la RPLP).

6 Constitutionnalité

Pour les crédits demandés ici à la Confédération, il y a lieu de prendre un arrêté spécial en matière de crédits. Ce dernier ne contient pas de normes ayant valeur de droit. C'est pourquoi il faut choisir la forme juridique de l'arrêté fédéral simple selon art. 8 de la loi sur la procédure de l'Assemblée fédérale (RS 171.11). Cet arrêté fédéral n'est pas sujet au référendum facultatif. La compétence des Chambres fédérales découle de l'art. 85, ch. 10, de la constitution.

Arrêté fédéral
concernant un crédit d'engagement pour les coûts
d'investissement en rapport avec l'introduction de la
redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

Projet

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'art. 85, ch. 10, de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 3 février 1999¹,
arrête:

Art. 1

¹ Un crédit d'engagement de 121,5 millions de francs (base de prix 1998) est approuvé pour les investissements en rapport avec la perception de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations.

² Le Conseil fédéral est habilité à adapter le montant du crédit d'engagement au renchérissement accumulé.

Art. 2

Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas sujet au référendum.

40307

Message concernant un crédit d'engagement pour les coûts d'investissement en rapport avec l'introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations du 3 février 1999

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1999
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	18
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	99.015
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.05.1999
Date	
Data	
Seite	2924-2941
Page	
Pagina	
Ref. No	10 109 827

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.