



## Fiche d'information

Berne, le 3 mai 2007

# Bourse du transit alpin: les grandes conclusions de l'étude approfondie

Le nombre de poids lourds franchissant les Alpes a certes diminué depuis 2001, mais les mesures en place ne suffiront pas pour que l'objectif de transfert sur le rail soit atteint dans un avenir proche. La bourse du transit alpin est un instrument de l'économie de marché facilitant la gestion des capacités routières limitées et devant mener à l'objectif de transfert de trafic. Dans le cadre d'une étude approfondie, des spécialistes indépendants ont développé un système qui répond à la triple exigence de faisabilité technique, fonctionnelle et juridique.

### Le concept

La bourse du transit alpin permet de limiter le nombre de poids lourds franchissant les Alpes et de mettre en œuvre de manière fiable et efficace le transfert du trafic marchandises lourd de la route au rail. L'étude propose de soumettre le franchissement des Alpes par les poids lourds à un droit de passage. Ce droit serait valable pour tous les axes transalpins du pays et les transporteurs conserveraient le libre choix de leur itinéraire. Pour ne pas générer de trafic d'évitement dans les pays limitrophes, la bourse du transit alpin doit s'inscrire dans une procédure coordonnée englobant tout l'espace alpin.

### Unités de passage alpin et droits de passage alpin

L'étude fait la distinction entre les unités de passage alpin (UPA) et les droits de passage alpin (DPA).

- **UPA:** l'Etat fixe le nombre de trajets disponibles avant de déterminer le volume d'UPA à émettre par période. Pour garantir la planification la plus fiable possible, les objectifs de volume sont définis au moins quatre ans à l'avance. Les UPA sont périodiquement mises aux enchères et peuvent ensuite être échangées librement. Les UPA sont toujours valables pour une période déterminée de quinze mois. La validité des UPA d'une période chevauche de trois mois celle de la période suivante afin d'éviter de fortes fluctuations des prix vers la fin d'une période.



- **DPA:** les UPA peuvent être converties à tout moment en DPA à un taux fixe. En principe, 10 UPA correspondent à 1 DPA. Les DPA sont attribués à un véhicule déterminé et ne sont pas échangeables. A chaque trajet empruntant un passage alpin soumis aux DPA, un DPA est décompté. Le système à deux niveaux – UPA et DPA – permet de tenir compte de circonstances particulières: des taux de conversion plus bas peuvent par exemple être appliqués au trafic local et au trafic à courte distance (voir ci-dessous). Il est également envisageable d'introduire une différenciation par classes d'émission des véhicules.

### **Registres, attribution et échange**

La gestion du système BTA comprend la mise en place et la tenue de trois registres : propriétaires, UPA, véhicules. Les UPA sont proposées à intervalles réguliers par vente aux enchères. Un même acteur du marché ne peut pas acquérir plus de 25 % des UPA. Chaque vente aux enchères peut porter aussi bien sur les UPA de la période en cours que sur d'autres valables ultérieurement et introduites progressivement sur le marché. Les UPA peuvent ensuite être échangées librement. Les teneurs du marché veillent à sa liquidité et sont tenus d'acheter ou de vendre des UPA à un prix déterminé à tout moment.

### **Fonctionnement et contrôle**

La bourse du transit alpin fonctionne à travers un système électronique de décompte et de contrôle. Lorsqu'un poids lourd franchit un passage alpin, un DPA est décompté électroniquement au véhicule. Tous les poids lourds doivent donc être équipés d'un appareil de bord avec radio à courte portée. Les conducteurs dont le véhicule n'a pas encore de DPA peuvent accéder sur place au système de la BTA grâce aux points de vente installés à proximité des passages alpins. Le système électronique est simple à utiliser et n'entrave pas l'écoulement du trafic. Si le DPA a été acquis à l'avance, le système ne cause aucune perte de temps au conducteur. Tout abus est sévèrement sanctionné (amende d'ordre, procédure pénale, retrait d'autorisation).

### **Trafic local et trafic à courte distance**

En l'absence d'un traitement spécial, le trafic local (dans un périmètre de 40 km autour du point de passage des Alpes) et le trafic à courte distance (trajets de 150 km au maximum en dehors du périmètre du trafic local) seraient proportionnellement plus fortement taxés par la bourse du transit alpin que le trafic à longue distance. Pour éviter de désavantager ou de découper de petites zones ou des régions étroitement liées sur le plan économique, situées à proximité des passages alpins, l'étude propose un allègement pour les transports à l'intérieur de ces régions grâce à un taux de conversion adapté. Au lieu de requérir 10 UPA, le droit de passage alpin



pourrait être obtenu pour 2 UPA en trafic local et pour 5 UPA en trafic à courte distance. Cette réduction évite de taxer les trafics concernés de manière disproportionnée.

### **Coûts**

Les investissements à prévoir pour une bourse du transit alpin en Suisse s'élèvent au maximum à 60 millions de francs. Ce montant couvre tous les éléments nécessaires à la mise en place et à l'exploitation du système. Des économies peuvent être réalisées grâce à la compatibilité d'utilisation des appareils de bord, aux synergies avec la RPLP et à un recours optimisé aux ressources humaines. Les frais d'exploitation peuvent être estimés à 15 à 20 millions de francs au maximum.

### **Recettes**

Une évaluation sommaire montre que les recettes annuelles nettes provenant du système de bourse du transit alpin devraient dépasser 100 millions de francs. Il s'agit de moyens dont l'affectation est contraignante (p. ex. projets liés aux transports, remboursement, réduction de taxes existantes).

### **Aspects juridiques**

La base constitutionnelle nécessaire pour introduire la bourse du transit alpin existe. Il manque par contre une base légale formelle au niveau fédéral. L'introduction de la bourse du transit alpin par voie d'ordonnance n'est pas possible. Les adaptations à apporter à l'accord sur les transports terrestres doivent être effectuées d'entente entre les parties.

### **Contact**

Christian Albrecht, Office fédéral du développement territorial, ARE, chef de la section Politique des transports, tél. 031 322 55 57

Le rapport issu de l'étude de faisabilité d'une bourse du transit alpin, en allemand, avec synthèse en français, peut être consulté et téléchargé sur [www.aren.admin.ch](http://www.aren.admin.ch).