

Droit d'usage de l'infrastructure : une comparaison de l'Eurovignette et de la vignette suisse

→ UN MÉCANISME DANS L'AIR DU TEMPS

Exception faite de la suppression de la vignette automobile française en 2000 puis de la suspension de l'Écotaxe en 2014, on observe en Europe une tendance à la hausse de la contribution des usagers au financement des infrastructures routières. Cette tendance se vérifie particulièrement dans le secteur du transport routier, dans lequel différents outils entendent mieux internaliser les externalités négatives en agissant sur le signal-prix de la circulation. Deux mécanismes sont communément utilisés à cette fin : la redevance kilométrique sur les poids lourds et la mise en place d'un droit d'usage.

Ce dernier type de contribution se matérialise souvent par l'affichage d'une vignette qui octroie à son détenteur le droit d'emprunter une partie ou l'ensemble du réseau routier. Le droit d'usage n'empêche pas l'ajout de péages supplémentaires même si, dans la majeure partie des cas, la vignette dispense de payer des péages. Elle permet de garantir aux États la contribution des automobilistes étrangers au financement des infrastructures routières nationales.

→ UN OUTIL ADAPTÉ AUX CONTEXTES ET ENJEUX

En Europe, plusieurs pays ont fait le choix d'internaliser les externalités négatives liées au transport routier de marchandises grâce à un droit d'usage des infrastructures²²⁰ : l'Eurovignette. Ainsi, pour emprunter les autoroutes et voies rapides aux Pays-Bas, au Luxembourg, au Danemark et en Suède, les véhicules de 12 tonnes ou plus doivent obligatoirement s'acquitter de ce droit d'usage. Les autocars ne sont pas soumis à cette réglementation. En mai 2019, après 20 ans d'application, la structure tarifaire de l'Eurovignette a été modifiée pour être davantage différenciée et mieux tenir compte des aspects environnementaux. Désormais, le

coût de la vignette dépend de plusieurs facteurs : la classe d'émission du véhicule (EURO), le nombre d'essieux et la durée du droit d'usage (d'une journée minimum à une année).

Suivant un modèle différent, la Suisse a rendu obligatoire, à partir de 1985, l'achat d'une vignette autoroutière pour les voitures, deux-roues, remorques et caravanes souhaitant emprunter son réseau routier²²¹. La vignette donne accès à un réseau routier sans péage, à l'exception du tunnel du Grand Saint-Bernard à la frontière italienne et des opérations de chargement de véhicules sur rail. Les revenus de cette taxe sont versés à la Caisse routière et affectés à la construction, l'exploitation et l'entretien des routes nationales. En 2018, 9 millions de vignettes ont été vendues, dont 3,2 millions à des automobilistes étrangers. Selon le Conseil fédéral suisse, « les recettes brutes ont atteint environ 360 millions de francs suisses, dont 132 millions proviennent des automobilistes étrangers ».²²²

→ UN DROIT D'USAGE IMPRÉCIS

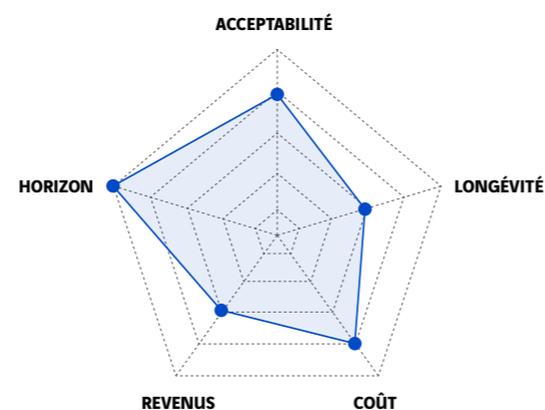
Ces taxes ne reflètent néanmoins pas l'usage de l'infrastructure, puisqu'elles ne sont pas corrélées au nombre de kilomètres parcourus. Pour cette raison, l'Allemagne et la Belgique ont abandonné l'Eurovignette, lui préférant la mise en place d'une redevance kilométrique. Chaque camion devra dès lors être équipé d'un système permettant de s'acquitter du péage, au moyen d'un boîtier installé à bord du véhicule²²³.

À la différence d'une redevance kilométrique, dont le coût est directement fonction du nombre de kilomètres parcourus selon un barème établi à partir de plusieurs critères (type de véhicule, émissions...), le prix des vignettes est indépendant de l'usage fait de la route. En cela, la vignette constitue davantage un droit d'accès qu'un droit d'usage, puisqu'elle octroie un droit de circulation pour une période donnée et à prix fixe, sans que ce dernier soit corrélé à la distance parcourue.

L'approche forfaitaire affaiblit l'effet qu'une action sur le prix pourrait avoir sur le volume de circulation et les externalités. La vignette pourra avoir un prix très élevé pour un touriste se déplaçant une journée en Suisse (40 francs suisses pour une journée) mais très avantageux pour un habitant faisant quotidiennement la navette entre la France et la Suisse (40 francs suisses pour plusieurs centaines de jours).



→ RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ DE NOTRE RAPPORT SUR NOTRE SITE INTERNET EN SCANNANT CE QR CODE.



🏠 | Qui paie ?



ÉTAT



PRIVÉ

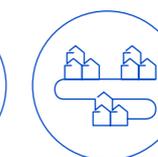


USAGER

📍 | À quelle échelle ?



LOCALE



RÉGIONALE



NATIONALE