

Numéro 32
1^{er} septembre 1998

La RPLP va réhabiliter la logistique dans les transports

L'introduction de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) va inciter les entreprises à améliorer leur logistique. Les branches où les transports jouent un rôle important seront particulièrement stimulées. La première partie de la Documentation montre que l'innovation et l'optimisation compenseront une grande partie de la charge financière supplémentaire. Pour beaucoup d'entreprises, cependant, l'ouverture aux 40 tonnes et la perspective d'un accord bilatéral avec l'Europe sont deux éléments décisifs dans l'appréciation de la RPLP. La deuxième partie de la Documentation examinera les conséquences de la RPLP sur la base d'exemples d'entreprises. Enfin, sur mandat de la sdes, Monsieur Marcel Wunderli, expert en logistique, a analysé les conséquences économiques de la RPLP dans des entreprises opposées au projet. Sa conclusion: la RPLP est supportable, même dans ces entreprises.

Dossier: Imposition du trafic routier, C3 C7

La redevance poids lourds dans la perspective des entreprises

Nous ne sommes plus qu'à un mois de la votation du 27 septembre 1998 sur l'introduction de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP). Les débats sur la question sont très animés. Cette taxe, qui répond au principe du pollueur-payeur, a déjà été largement présentée et commentée sous ses aspects politique, économique et écologique. En point de mire cette fois-ci, ses effets sur l'économie des entreprises. Il apparaît que l'innovation et la réorientation de la logistique peuvent déboucher sur des conditions-cadre optimales. Au total, les effets de la RPLP et de la politique des transports du Conseil fédéral sur les entreprises intéressées sont multiples.

L'actuelle taxe poids lourds forfaitaire de 4000 francs par an au maximum sera remplacée par une redevance calculée en fonction des kilomètres parcourus et du poids du véhicule. Les citoyens s'y étaient déclarés favorables en 1994.

La nouvelle loi sur la redevance sur le trafic des poids lourds prescrit un taux compris entre 0,6 et 2,5 centimes par tonne de poids total autorisé et par kilomètre parcouru. En cas d'admission des véhicules de 40 tonnes, le taux maximum de la taxe pourra atteindre jusqu'à 3 centimes. Toutefois, l'Accord de Kloten négocié avec l'UE fixe la limite supérieure à 2,7 centimes. Il est prévu de réduire le barème d'un cinquième pour les camions jusqu'à 28 tonnes. En outre, le taux en vigueur peut être aménagé en fonction des émissions ou de la consommation. Ainsi, les anciens camions polluants le plus acquitteront une redevance plus élevée que les véhicules modernes, plus propres. Les recettes seront réinvesties à raison des deux tiers dans les infrastructures ferroviaires, un

tiers devant alimenter les réseaux routiers des cantons.

L'intérêt général prime l'intérêt particulier

Lorsqu'elles examinent la politique des transports du Conseil fédéral, de nombreuses entreprises sont frappées par la charge fiscale que représente la RPLP. L'imposition forfaitaire du trafic lourd, encore pratiquée actuellement, était très favorable aux entreprises assurant beaucoup de transports. Pour la plupart des entreprises, la nouvelle redevance poids lourds liée aux prestations représente donc une hausse de leur charge fiscale. On ne saurait pour autant qualifier la RPLP de redevance hostile à l'économie. Car il s'agit d'une pièce maîtresse de la politique des transports qui apporte de nombreux avantages à beaucoup d'entreprises. Celles qui ne bénéficieront pas directement de la nouvelle orientation de la politique des transports pourront au moins, grâce à des mesures appropriées, maintenir leurs charges supplémentaires dans un cadre acceptable.

Pas de hausses de prix généralisées

En Suisse, les coûts des transports de l'industrie, du commerce et de l'artisanat ne représentent que 1 ou 2% du chiffre d'affaires. Ce chiffre peut atteindre jusqu'à 6% du chiffre d'affaires pour une entreprise qui fournit des biens à faible valeur ajoutée. Les coûts des transports sont comparables à ceux du gaz, de l'eau, de l'électricité ou à l'escompte accordé à un client. Ils ne sont nullement négligeables, car les bénéfices d'entreprises atteignent souvent 1 à 2% pour cent du chiffre d'affaires. Mais par rapport aux coûts importants comme les charges de personnel ou les

achats de matières premières qui peuvent atteindre jusqu'à 30%, les coûts des transports revêtent dans l'ensemble une importance minime. Les charges de personnel étant beaucoup plus importantes que la redevance poids lourds, on n'en arrivera tout de même pas au point où l'on recourrait à plusieurs petits transporteurs plutôt qu'à un camion.

L'introduction de la RPLP se traduira théoriquement par des augmentations de prix des produits finis de l'ordre de 0,2 à 1,5%. Dans son étude sur les conséquences de la RPLP sur l'économie d'entreprise, l'expert en logistique Marcel Wunderli arrive au contraire à la conclusion qu'en raison des gains de productivité dégagés par les camions soumis au nouveau régime, il n'y aura pas d'augmentation généralisée des prix.

Tirer parti des délais

L'introduction échelonnée de la RPLP jusqu'en 2005 permet aux entreprises de s'adapter aux nouvelles conditions-cadre. En règle générale, un camion s'amortit sur cinq ans ou 400 000 kilomètres. Donc même sans RPLP, le parc de poids lourds de 2005 ne sera plus du tout le même que le parc actuel. L'économie suisse a ainsi suffisamment de temps pour adapter ses véhicules aux nouvelles conditions. Vu qu'il s'agit d'investissements de remplacement, les entreprises n'auront pas de coûts d'investissements supplémentaires. De nouvelles stratégies logistiques peuvent être appliquées avant que les tarifs de redevance de 2,7 ct./tkm ou 2,2 ct./tkm. au maximum ne soient en vigueur.

Dans le domaine des transports, la productivité de la Suisse est faible par rapport à celle de la plupart des pays européens. Les coûts des transports y sont donc élevés. Il y a diverses manières d'accroître le rendement. L'introduction de la RPLP va obliger les entreprises à prendre conscience des diverses possibilités qu'elles peuvent exploiter. Car seule une taxe fondée sur le principe du pollueur-payeur incite à trouver de nouvelles solutions logistiques et à examiner les économies possibles au niveau des coûts.

Relever la limite de poids permet des économies

Le relèvement prévu de la limite de poids des véhicules à 40 tonnes permettra aux transporteurs de marchandises lourdes de réaliser des économies considérables. Pour un quart du trafic intérieur, ce n'est pas le volume de chargement, mais le poids qui est le facteur limitatif. Les véhicules de 40 tonnes présentent une charge utile de 26 tonnes environ. C'est 10 tonnes de plus que la charge utile des camions de 28 tonnes. A l'avenir, de nombreux transports du trafic intérieur pourront se faire avec un seul camion au lieu de deux. Cette évolution permettra des économies de personnel, de carburant et de coûts d'entretien des véhicules. Il sera souvent possible de réduire le parc de véhicules.

On pourra constater des abaissements de coûts, aussi bien à l'importation qu'à l'exportation. Les coûteux déchargements à la frontière auront vécu, les trajets à vide pourront être économisés. Les démarches de déclaration en douane seront facilitées s'il faut obtenir moins de documents.

Un aspect particulier de cette évolution concerne les biens fragiles et délicats. Le risque d'endommager des marchandises est d'autant plus faible que la manutention de produits est moindre. A l'importation, le prix de revient des matières premières peut être légèrement plus favorable. A l'exportation, des coûts de transports plus faibles et l'économie de temps qui en résulte peuvent accroître la compétitivité.

Les importantes économies possibles dans le transport des marchandises lourdes compenseront les charges supplémentaires dues à une RPLP de 2,7 ct./tkm au maximum pour les camions de 40 tonnes.

Hausses de rentabilité possibles

Outre l'utilisation sélective de la limite supérieure de poids, trois autres stratégies sont envisageables: l'optimisation des volumes, l'amélioration de l'utilisation des capacités et des chaînes de distribution.

Dans les trois quarts des cas sur le marché intérieur des transports, le facteur limitatif n'est pas le poids, mais le volume de chargement. Il n'est donc

bien souvent pas utile de faire l'acquisition d'un 40 tonnes. Il le sera d'autant moins que si l'espace de chargement est le même sur un 28 tonnes et sur un 40 tonnes (longueur, largeur, hauteur), la RPLP appliquée à ces deux types de véhicules ne sera pas la même. En Suisse, la hauteur maximale admise des véhicules utilitaires est de 4 mètres. Les véhicules standard à l'heure actuelle n'atteignent pas cette limite. Avec 1,2 mètre entre le sol et le pont et 2,4 mètres de hauteur de chargement, la hauteur totale n'atteint que 3,6 mètres. Il est donc possible d'augmenter la hauteur de chargement de 10% en tout cas.

Dans l'Union européenne, on utilise déjà des camions appelés "jumbos" dont la surface de chargement se situe à 0,7 mètre du sol, ce qui permet d'accroître le volume de chargement de 37,5%.

Il y aurait lieu de déployer des efforts en vue d'augmenter l'utilisation des capacités. En ce qui concerne la charge utile, le degré d'utilisation en Suisse se situe à 45%. Pour ce qui est du volume de chargement, on arrive à 55%. A l'aller, les véhicules sont utilisés à 80-100 % de leur capacité. Il en va tout différemment au retour. Le transport interne des entreprises présente un taux d'utilisation compris entre 0 et 25%. Il faut tâcher d'améliorer ce chiffre, même s'il est évident qu'en ne peut pas transporter des pianos dans des bétonnières!

La troisième stratégie en vue d'accroître la productivité des transports concerne les chaînes de distribution. Dans cette forme moderne de logistique, les clients et les fournisseurs s'efforcent en commun d'optimiser les transports. Les discussions portent d'une part sur des aspects techniques concernant par exemple, pour ce qui est des bâtiments, la hauteur du toit, la hauteur de la rampe et la technique de déchargement. La question des accès est aussi importante (espace pour tourner, etc.). Des améliorations de processus constituent le deuxième pilier de cette collaboration. Elles englobent aussi bien les entrées de commandes que la saisie des données, la livraison et la comptabilité.

Ces trois stratégies devraient permettre aux entreprises d'améliorer la productivité des transports pour les véhicules de 28 tonnes. Ces mesures compenseront assez largement une RPLP à 2,2 ct./tkm pour les 28 tonnes.

Le transfert sur le rail bénéficie aux transports routiers

L'introduction de la RPLP augmente l'attrait du rail. L'ampleur effective du transfert dépendra de l'intérêt économique des offres qui pourront résulter de la réforme ferroviaire. Une infrastructure ferroviaire moderne incluant une traversée alpine contribue à accroître les performances des chemins de fer.

Un réseau ferroviaire économique est à son tour bénéfique aux transports routiers. En effet, l'économie suisse n'a aucun intérêt à ce que ses routes soient inondées de camions étrangers. Plus le rail absorbera de marchandises, moins les routes seront encombrées. Les coûts dus aux bouchons diminueront d'autant et le transport routier aura un meilleur rendement.

La distance, une protection pour l'économie nationale

Avec la RPLP, les entreprises suisses auront tout intérêt à affiner leur logistique pour rouler le plus rationnellement possible. Les entreprises étrangères, elles, par souci de simplification, feront probablement rouler leurs 40 tonnes sur tout le territoire européen, même dans les cas où les 28 tonnes seraient suffisants. C'est dans les différences de taux appliqués que les entreprises suisses y gagneront. Pour les 28 tonnes, le taux de la redevance pourra en effet être réduit d'un cinquième (2,7 ct./tkm au maximum en 2005 pour un 40 tonnes; 2,2 ct./tkm pour un 28 tonnes). Un avantage comparatif non négligeable pour les entreprises suisses face à leurs concurrentes européennes.

Les entreprises suisses bénéficieront encore d'un autre avantage. Aujourd'hui, elles parcourent en moyenne 32 kilomètres pour les transports intérieurs.

Les entreprises étrangères, par contre, doivent déjà rouler 50 kilomètres avant de rejoindre véritablement le trafic intérieur. Comme la RPLP sera perçue sur chaque kilomètre parcouru depuis la frontière, elles seront pénalisées de 50 francs par trajet (40 x 50km x 2,7 ct/tkm pour les 40 tonnes). A titre indicatif, les camions étrangers payent aujourd'hui un forfait journalier de 25 francs. En l'occurrence, les longues distances protégeront les entreprises suisses pour 55% du volume total de marchandises transportées.

L'accord avec l'Europe, enfin

Les entreprises sont toujours plus nombreuses à reconnaître la nécessité de gérer rationnellement leurs transports. Dans beaucoup d'entre elles, la logistique est assimilée à une tâche directoriale stratégique. La RPLP les incitera à optimiser leur gestion des transports et à chercher à augmenter leur productivité. Dans beaucoup d'entreprises, un autre aspect milite en faveur de la RPLP: c'est l'Europe.

La RPLP est étroitement liée à l'accord bilatéral avec l'Union européenne. L'acceptation de la RPLP renforcerait la position suisse face à l'UE. Sans la RPLP, la Suisse risque de se trouver submergée sous une avalanche de camions avec l'ouverture de nos frontières aux 40 tonnes. Le peuple suisse ne l'acceptera jamais. La Suisse doit absolument conclure un accord avec l'Europe pour normaliser ses relations avec elle. Un accès facilité au marché intérieur européen est très important pour l'économie suisse, car l'UE est de loin son principal partenaire commercial. Même des entreprises qui ne pourront pas compenser totalement le coût de la RPLP l'estiment nécessaire.

Entreprises pour la RPLP

Quelques entreprises suisses expliquent ici pourquoi elles sont favorables à la RPLP et ce que la redevance leur coûtera.

Alcatel Cable Suisse SA

Alcatel Cable Suisse SA reçoit et exporte chaque jour des tonnages importants. Pour le seul site de Cortaillod, ceux-ci représentent au cours des six premiers mois et uniquement pour le transport par route plus de 11 500 tonnes.

L'entreprise a calculé que l'augmentation réelle des coûts de transport se situera entre 2 et 8% pour les 28 tonnes. Les deux tiers de ses arrivages et de ses expéditions excèdent les 15 tonnes. L'utilisation à terme de véhicules de 40 tonnes lui permettra d'optimiser ses coûts de transport. L'entreprise pourra ainsi éviter que les camions-remorques (40 t) qui lui livrent des matières premières doivent découpler leur remorque à Bâle, lui livrer en 28 t le contenu du camion, retourner à Bâle à vide et lui ramener la remorque, ceci avec un camion vide! La possibilité à terme de charger 25 tonnes réduira les coûts de transport et compensera le coût de la RPLP. Pour Alcatel Cable Suisse SA, la RPLP n'aura qu'un impact limité sur le coût de ses produits. Elle répondra par contre à un besoin urgent d'amélioration des infrastructures routières et ferroviaires.

Asea Brown Boveri AG

ABB Suisse a tout intérêt à ce que les négociations bilatérales aboutissent. Grâce à la RPLP qui remplacera les mesures de protection des 28 tonnes, la Suisse pourra autoriser les camions de 40 tonnes. Si ABB Suisse est pour la RPLP, c'est parce que l'entreprise tient à avoir des relations commerciales stables avec l'UE. Environ 85% des commandes d'ABB Suisse viennent de l'étranger. L'UE est pour elle un marché très important.

Baer AG

Ce sont des raisons de volume et non de poids qui limitent les possibilités de transport de Baer AG. L'entreprise de Künsnacht ne pourra donc pas profiter du relèvement de la limite de poids des camions. La RPLP la pénalisera au niveau des achats et de la distribution. Pour acheminer ses produits à ses clients, Baer AG possède un important parc de véhicules légers. Elle sera donc avantagée face à ses concurrents disposant uniquement de véhicules lourds. L'entreprise de Suisse centrale estime que l'introduction de la RPLP risque d'alourdir ses factures de transport.

Mais si la nouvelle redevance contribue à conclure un accord avec l'Europe, les comptes de l'entreprise se présenteront sous un jour plus favorable. L'accord permettra à l'entreprise d'accéder à l'important marché européen. Dans le dossier agricole, important pour Baer AG, il est prévu de réduire les droits de douane exorbitants que l'Union européenne applique aux fromages à pâte molle. Pour que l'ensemble de l'accord avec l'UE aboutisse, une solution judicieuse tant en politique intérieure qu'en politique extérieure a été trouvée dans l'accord sur les transports: la RPLP.

Fabrique de machines Rieter AG

La fabrique de machines Rieter AG s'attend à réaliser d'importantes économies si la limite de poids des camions est relevée à 40 tonnes. Elle pourra diminuer sensiblement le nombre de camions qui parcourent l'Europe pour acheminer ses machines à carder. Pour transporter trois de ces machines, l'entreprise a besoin de deux 28 tonnes. Avec un 40 tonnes, elle pourra charger deux machines entières. L'admission des 40 tonnes lui permettra donc de mieux rentabiliser ses trajets. La diminution de nombre de trajets allégera les coûts de fret d'autant.

Les 40 tonnes réduiront également le travail nécessaire au chargement des camions et à l'établissement des documents de douane. Autre avantage pour Rieter AG: en cas de problèmes de respect des délais,

des limites de poids plus élevées permettront de transporter des conteneurs plus lourds par la route.

Groupe MGC, énergie et technique des plasmas

Pour le groupe MGC, l'admission des 40 tonnes améliorera la capacité des transports. L'entreprise, active dans la construction d'installations, pourra ainsi mieux utiliser ses camions. Le nombre de trajets diminuera dans la mesure où le poids de chargement des camions augmentera. De plus, le risque d'accidents aux installations diminuera sensiblement, puisqu'il ne sera plus nécessaire de transborder les installations entre les 28 et les 40 tonnes. C'est autant d'économies en plus.

La PME est tributaire d'une logistique rationnelle et concurrentielle, tant en Suisse qu'à l'étranger. L'affectation des recettes de la RPLP convient parfaitement au groupe MGC. Deux tiers seront investies dans l'infrastructure ferroviaire, un tiers dans l'infrastructure routière.

Sarnafil International AG

L'admission des 40 tonnes allégera considérablement les charges financières de l'entreprise. Il ne sera plus nécessaire de rouler avec deux camions insuffisamment chargés pour effectuer un transport entre l'entreprise de Sarnen et le proche corridor de 40 tonnes. Une amélioration valable aussi bien pour les exportations de produits finis que pour les importations de matières premières. La fin des transbordements aux frontières réduira également le risque de dommages aux systèmes d'étanchéité. Le relèvement de la limite de poids représentera pour l'entreprise une économie de 450 000 francs.

Scintilla AG

L'utilisation des 40 tonnes apportera de faibles avantages à Scintilla AG. Les 40 tonnes concerneront uniquement 6% des importations. La production en flux tendus limite en effet fortement les transports par véhicules lourds. Au niveau des exportations, l'entreprise ne s'attend pas non plus à réaliser de

grandes économies de la RPLP, car elle utilise déjà largement le rail. Scintilla AG estime que sa facture de transport va augmenter de 12%. Mais cette progression ne se répercutera qu'à 0,06% sur le prix des produits.

Sulzer AG

Sulzer AG se procure à l'étranger de grandes quantités de tôle et d'acier. Aujourd'hui, elle doit charger les matières premières à la frontière sur de plus petits camions, ce qui double le nombre de trajets sur certains tronçons. Idem pour les produits très lourds qui sont fabriqués en Suisse et transportés à l'étranger.

Les camions de 40 tonnes diminueront le nombre de véhicules nécessaires pour les grands volumes de fret. Il s'ensuivra des économies non seulement au niveau du nombre de trajets, mais aussi au niveau du travail administratif (documentation). En cas de dépassement de poids, les coûts diminueront également. Les économies ainsi réalisées seront ainsi au moins équivalentes au coût de la redevance pour les 40 tonnes.

Trois entreprises sous la loupe

Sur demande de la sdes, l'auteur de l'étude a examiné la situation de trois entreprises: Holz Zollhaus, Brühwiler et Model-Holding. Toutes les trois sont opposées à la RPLP. Pourtant, la RPLP leur est favorables, dans tous les cas.

Holz Zollhaus AG

Holz Zollhaus AG est une PME fribourgeoise près du Lac Noir. Elle fabrique des articles en bois vendus en Do-it-yourself, tels que haras en bois et plinthes. Ces articles légers et volumineux sont aujourd'hui

d'hui transportés dans des camions-remorques dont le poids ne peut excéder 28 tonnes. Une fois que la RPLP sera introduite, l'entreprise pourra compenser l'intégralité de la charge financière supplémentaire en remplaçant ses quatre 28 tonnes par trois "jumbos", des 28 tonnes également mais améliorés. L'utilisation de la hauteur totale autorisée - 4 mètres depuis le sol - et les roues plus petites permettront à l'entreprise d'accroître son volume de chargement de 25%. HZH évitera ainsi de répercuter sur ses clients la hausse probable de 1,5%. Elle aurait de toute façon dû remplacer ses véhicules qui seront totalement amortis d'ici à 2005. L'optimisation des capacités n'entraînera pour elle aucun coût supplémentaire. Même les clients sont prêts à financer ces améliorations.

Face à la concurrence étrangère, HZH verra sa position renforcée. Les 40 tonnes étrangers seront soumis à un taux plus élevé que les 28 tonnes. Et les distances qu'ils doivent de toute façon parcourir depuis la frontière sont plus longues.

Scierie Brühwiler

L'industrie du bois en Suisse suit un circuit en plusieurs étapes jusqu'au produit fini (fenêtre par ex.) ou aux copeaux de bois pour l'industrie du papier: abattage, tronçonnage, sciage, rabotage, traitement... En Suisse, ce processus est morcelé, alors qu'il est davantage centralisé à l'étranger. Il en résulte un nombre important de transports. On pourrait imaginer que la RPLP va encore renchérir le prix des produits. La masse volumique du bois est de 850 kg/m³, c'est une matière première lourde. Avec une limite de chargement fixée à 16,5 tonnes (camions de 28 tonnes), on ne peut charger que 20m³ par trajet. L'utilisation des 40 tonnes est très avantageuse dans ce cas. La limite de chargement de 25 tonnes permettra en effet de transporter 30 m³ de bois. Le nombre de trajets et les coûts de transport diminueront donc fortement. Ce sera pareil pour le transport des copeaux de bois.

Dans la scierie et le traitement du bois, on n'a trouvé aucun exemple où les gains de productivité ne

permettront pas de compenser la RPLP. Les affirmations selon lesquelles la RPLP menacerait l'existence des scieries et de l'industrie du bois en général ne reposent donc sur aucun fondement.

Model-Holding AG

Model-Holding est un groupe de taille moyenne spécialisé dans l'emballage et le recyclage. S'il s'équipe de camions de la nouvelle génération, les jumbos, il pourra accroître la *capacité volumique* de ses camions de plus de 37% dans le cas du carton ondulé. Aujourd'hui, Model peut charger des palettes de 1,8 mètre. L'espace nécessaire à l'élévation de la palette et la hauteur de la palette elle-même représentent 0,6 mètre. La hauteur utilisée n'est donc que de 2,4 mètres. Dans les jumbos, en revanche, la hauteur de chargement disponible est égale à 3,3 mètres. Si l'entreprise charge deux palettes de 1,3 mètre de plus, elle accroît son volume de 30% nets.

Dans le domaine du recyclage des plastiques, l'admission des 40 tonnes apportera un plus. L'entreprise pourra rouler avec une charge utile de 22 tonnes au lieu de 16. Les *silos* de 22 tonnes sont de plus un standard dans l'Union européenne. Même si le taux de la RPLP est plus élevé pour les 40 tonnes, le gain de productivité dépassera encore 10%.

La distance sera un facteur de protection pour Model-Holding AG, qui sera ainsi avantagée face à ses concurrents. En cas de livraisons de carton ondulé à Winterthour, l'avantage concurrentiel se monte à 200 francs par camion. Les coûts supplémentaires de la RPLP sont ainsi largement compensés.

- **Questions: Roberto Colonnello, tél. 01/421 16 16**
- **L'étude complète (en allemand seulement) peut être commandée auprès de Madame Hirschi, wf/sdes, case postale, 8032 Zurich, fax 01/421 16 17.**

Liens

www.sdes.ch

La RPLP vue sous l'angle des milieux économiques. Le dossier "Transports" comporte également toute une série d'articles et de renseignements.

www.parlement.ch

Le traitement de la RPLP au Parlement et la position du Conseil fédéral ("Votation du 27 septembre 1998").

www.rplp.ch

Site du Comité pour une redevance poids lourds équitable.

www.astag.ch

Site de l'Association des transporteurs routiers.

Commentaire

La redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) alourdira la facture de transport des entreprises. Elle ne les réjouit donc pas particulièrement. Les seules à qui la redevance profitera directement sont les entreprises de la construction, qui seront impliquées dans l'amélioration des infrastructures routières et ferroviaires, et les chemins de fer. La RPLP est indispensable pour conclure un accord bilatéral avec l'Europe et, partant, permettre à l'économie suisse d'accéder au marché européen. Le fait est là: le peuple suisse n'acceptera jamais de relever la limite de poids à 40 tonnes sans mesure de protection.

Quand on pèse les intérêts en présence, on constate que les avantages des 40 tonnes, l'accord bilatéral avec l'UE et une infrastructure routière et ferroviaire performante l'emportent largement sur le coût de la RPLP.

De plus, l'économie suisse aura largement le temps de s'adapter au mieux à la nouvelle redevance. Les entreprises amélioreront enfin leur logistique et chercheront des solutions innovantes. Certes, certaines d'entre elles ne pourront pas compenser totalement le coût supplémentaire de la RPLP. Les prix devraient donc augmenter légèrement. Comme toutes les entreprises seront logées à la même enseigne, la RPLP ne créera aucune distorsion de concurrence.

La RPLP accroîtra les efforts en logistique dans les entreprises. Le maintien du statu quo conviendrait évidemment à certaines. Mais les corrections qui devront bien intervenir un jour dans la politique des transports (introduction de la vérité des coûts) n'en seront alors que plus douloureuses.