

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) remplacera l'actuelle taxe poids lourds prélevée forfaitairement. Le Conseil fédéral fixera les tarifs de la redevance dans une fourchette variant entre 0,6 et 2,5 centimes par kilomètre et par tonne de poids total autorisé. Si la limite est relevée à 40 tonnes, le taux maximum passera à 3 centimes, mais le Conseil fédéral pourra réduire le taux d'un cinquième pour les véhicules ne dépassant pas 28 tonnes.

### **AMELIORER LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET FERROVIAIRES**

---

Deux tiers du produit net de la RPLP reviendront à la Confédération qui les utilisera pour atténuer les conséquences du trafic lourd en encourageant son transfert sur le rail. La RPLP est donc indispensable pour financer les nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA). Elle permettra aussi d'assurer le financement d'autres projets ferroviaires : Rail 2000, le raccordement au réseau européen des trains à grande vitesse (TGV) et la protection contre le bruit. En outre, une partie du produit de la taxe assurera la couverture des coûts non couverts du trafic routier que la Confédération supporte (bruit, dommages aux bâtiments, accidents, atteintes à la santé).

Le troisième tiers du produit de la RPLP sera destiné aux cantons. Ils l'utiliseront pour couvrir leurs charges routières. Pour la répartition entre les cantons, il sera tenu compte des répercussions de la taxe, plus lourdes, sur les régions de montagne et les régions périphériques. La répartition s'opérera en fonction de la longueur du réseau des routes ouvertes au trafic motorisé, ainsi que de la charge des cantons dans le domaine des routes. Sans cet apport, plusieurs cantons se retrouveraient dans l'impossibilité d'entretenir correctement leur réseau routier et, à fortiori, d'entreprendre dans ce domaine les travaux d'amélioration les plus urgents.

La RPLP ne servira donc pas uniquement à améliorer les infrastructures ferroviaires, elle contribuera largement à entretenir le réseau routier du pays.

### **CADRE LEGISLATIF ET CONSTITUTIONNEL**

---

La RPLP s'inscrit dans un cadre législatif et constitutionnel qui comprend:

- L'acceptation des NLFA par le peuple suisse le 27 septembre 1992 (64% de oui).
- L'accord sur le transit entre la Suisse et l'UE approuvé par les Chambres fédérales (sessions d'automne et d'hiver 1992). Valable 12 ans, il permet à la Suisse de maintenir sa limite des 28 tonnes sur sol helvétique jusqu'en 2005. Afin d'assurer une traversée des Alpes à grand débit, la Suisse s'est engagée, dans cet accord signé avec l'UE, à augmenter les capacités de ferroutage en perçant deux tunnels de base, l'un au Gothard, l'autre au Lötschberg. De son côté, l'UE s'est engagée à améliorer les terminaux existants et à en créer de nouveaux, en particulier en Allemagne et dans le nord de l'Italie. L'accord prévoit également l'augmentation de la hauteur des gabarits pour les voies ferrées dans le nord de l'Italie afin de permettre le passage sans entrave du trafic combiné. Par cet accord, l'UE autorise les transporteurs suisses à circuler avec des camions de 40 tonnes en Europe.

- L'ouverture des négociations bilatérales avec l'UE après le non du peuple suisse à l'EEE (6 décembre 1992). C'est dans ce cadre que doit se régler le problème du trafic des poids lourds à l'échéance de 2005.
- L'acceptation par le peuple, le 20 février 1994, de l'initiative dite « des Alpes » (52% de oui).

L'acceptation par le peuple, toujours le 20 février 1994, de l'article constitutionnel visant à introduire une redevance sur le trafic des poids lourds, soit liée aux prestations, soit à la consommation (67% de oui). La base constitutionnelle permettant d'instituer une taxe destinée à couvrir les coûts du trafic lourd supporté par la collectivité était ainsi créée.

### **UNE AUTRE ISSUE POUR REGLER LE TRAFIC DE TRANSIT**

---

Sans la RPLP, quelles seraient les options qui s'offrent à la Suisse ?

- Revoter sur l'initiative des Alpes ? La procédure serait longue et son issue très incertaine.
- Renégocier l'accord de Kloten qui règle la question des transports terrestres dans le cadre des négociations bilatérales ? (L'accord de Kloten fixe une redevance de Fr. 330.- pour un camion traversant la Suisse de Bâle à Chiasso, soit 2,7 ct/tkm.) En revenant sur un accord conclu, les négociateurs et la Suisse perdraient de leur crédibilité.
- Choisir l'Alleingang ? Mais que se passera-t-il alors à l'expiration de l'accord de transit en 2005 ? Isolée, la Suisse devrait renégocier en position de faiblesse, ce d'autant plus que 60% de notre commerce extérieur est dirigé vers l'UE.

De toute façon, le problème des 40 tonnes devra être réglé, quelle que soit la forme du rapprochement: négociations bilatérales, EEE ou adhésion à l'UE.

Pour respecter l'Accord de transit et l'initiative des Alpes, ainsi que pour financer les NLFA, la RPLP est indispensable. Elle sera introduite graduellement, avec le relèvement de la limite du tonnage. Le Conseil fédéral pourra tenir compte de divers critères, dont la compatibilité économique des tarifs de la redevance et des conséquences sur les régions mal desservies par les chemins de fer (art. 8, al. 3).

### **LES NEGOCIATIONS BILATERALES EN DANGER**

---

Le rejet de la RPLP mettrait en danger les négociations bilatérales que notre pays mène avec l'UE depuis le non du peuple suisse à l'EEE. Les accords que la Suisse cherche à conclure lui permettront d'accéder plus facilement au marché intérieur européen. Les négociations portent sur sept dossiers: les transports terrestres, les transports aériens, les obstacles techniques au commerce, les marchés publics, la recherche, l'agriculture et la circulation des personnes. Ces sept dossiers sont tous liés puisque l'UE ne veut pas d'accords séparés. Celui des transports terrestres est central.

Les négociations bilatérales ont été acceptées sur le plan technique par la Commission européenne. Reste maintenant l'approbation politique. Du côté de l'UE, l'appréciation par les ministres des affaires étrangères se fera sur l'ensemble des sept dossiers. Il faut, par

conséquent, distinguer cette appréciation globale de celle faite par les ministres des transports sur le dossier les concernant strictement.

Dans l'accord de transit de 1992 entre la Suisse et l'UE, notre pays a obtenu que la limite des 28 tonnes soit maintenue jusqu'en 2005. Initialement destinée à protéger notre industrie et nos camionneurs de la concurrence étrangère, cette limite s'est transformée en instrument de protection de l'environnement. Mais dans le même temps, elle est aussi devenue un obstacle au développement des relations avec nos voisins, empêchant d'ouvrir davantage les portes de l'Europe aux entreprises suisses.

Dans les négociations bilatérales, le Conseil fédéral s'est engagé à ouvrir nos frontières aux camions de 40 tonnes européens dès 2005. En contrepartie, la Commission européenne a accepté que la Suisse introduise une redevance poids lourds liée aux prestations. L'ouverture des frontières aux 40 tonnes européens aura pour conséquence un accroissement important du trafic des poids lourds sur sol helvétique. La RPLP a pour objectif de freiner cet accroissement en encourageant le transfert des marchandises sur le rail.

Pour réaliser ce transfert, il est impératif de construire les NLFA. Or le financement des NLFA est assuré par la RPLP. Dans l'accord de transit passé en 1992 avec l'UE, la Suisse s'est déjà engagée à les réaliser. Notre pays a confirmé cet engagement dans le cadre des négociations bilatérales. Ne pas le tenir anéantirait les négociations bilatérales.

La RPLP n'est donc pas un obstacle, mais bien une pièce centrale de l'accord sur les transports terrestres conclu entre le Conseil fédéral et la Commission européenne. Il ne faut pas oublier non plus que cet accord bilatéral permettra aux transporteurs suisses d'accéder au marché européen sans restriction.

Il n'y a pas d'alternative à la RPLP. Le relèvement de la taxe forfaitaire actuelle ne serait pas possible sans modification de la Constitution. Se limiter à la seule introduction d'une taxe sur le transit alpin ou encore d'un péage aux tunnels ne constituerait pas une solution, car le Plateau ne serait absolument pas protégé contre l'avalanche de camions.

## CHIFFRES FAUX

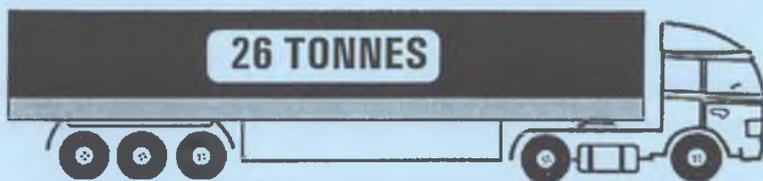
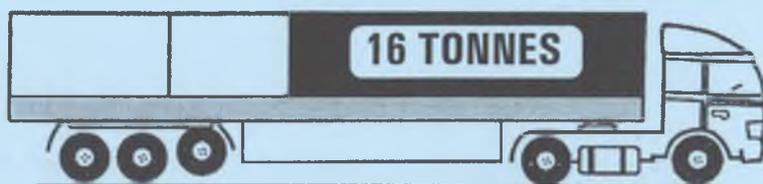
---

- Dans leur argumentation, les référendaires affirment que la RPLP coûtera quelque Fr. 500.- par ménage en Suisse par année. **Ce chiffre est faux.**
  - **Les adversaires de la RPLP utilisent des valeurs maximales.** Ils appliquent dans leurs calculs le taux maximum de 3 ct/tkm pour arriver à un total de recettes de 1,8 milliard de francs par an. Or, sur la base de l'accord de Kloten, la limite supérieure du taux se monte à 2,7 ct/tkm. Ce qui donne un total des produits de 1,5 milliard. De surcroît, le Conseil fédéral peut abaisser le taux de 20% pour les camions de moins de 28 tonnes ; les adversaires de la RPLP n'en tiennent pas compte.
  - Le chiffre avancé par les référendaires ne tient pas compte non plus du fait que près **d'un tiers de la redevance sera versé par des camions étrangers.** Aujourd'hui déjà, 31% des camions qui roulent en Suisse viennent de l'étranger : 21% transitent par notre pays, 10% livrent des marchandises en Suisse.

- **Simultanément à l'introduction de la RPLP, la limite de tonnage autorisé (véhicule et marchandises) sera relevée à 34 tonnes en 2001 et à 40 tonnes en 2005.** La charge utile d'un camions de 28 tonnes s'élève à 16 tonnes, celle d'un 40 tonnes à 26 tonnes. L'utilisation d'un 40 tonnes permettra donc aux camionneurs de transporter jusqu'à 60% de marchandises de plus qu'avec un 28 tonnes. Certes, les 40 tonnes ne pourront pas couvrir tous les besoins en matière de transports, mais le passage aux 40 tonnes permettra à l'industrie des transports - compte tenu de tous les facteurs (trajets à vide, volume des marchandises, etc.) - d'augmenter sa productivité de 18% en moyenne. Dans de nombreux cas, les transports routiers s'effectueront de manière plus rationnelle, d'où des économies. Pour les entreprises, le fait de passer aux 40 tonnes constitue un avantage incontestable. L'industrie des transports passe sous silence les avantages de ce gain de productivité.

### Aujourd'hui : charge utile sous-exploitée

limite des 28 tonnes (poids total)



### En 2005 : charge utile pleinement exploitée

Limite des 40 tonnes (poids total)

- La RPLP remplacera l'actuelle taxe poids lourds prélevée forfaitairement. Le produit de cette dernière (180 millions de francs par an) doit, par conséquent, être déduit du produit total de la RPLP ; ce que les référendaires se gardent bien de faire dans leurs calculs.
- Selon Mme Pierrette Rohrbach, présidente de la **Fédération romande des consommateurs** (FRC) le chiffre de Fr. 500.- par ménage avancé par les référendaires relève d'une « démagogie effarante ».

Une appréciation globale permet donc d'affirmer que les avantages de la RPLP prime les inconvénients. Rappelons enfin que l'Union suisse du commerce et de l'industrie (Vorort), la Société pour le développement pour l'économie suisse (sdes), l'Union patronale suisse (UPS), la Société suisse des constructeurs de machines (VSM), l'Association patronale suisse de l'industrie des machines (ASM), la Société suisse des industries chimiques (SSIC), la Fédération textile suisse, la Fédération des industries alimentaires (FIAL), la Fédération suisse du tourisme (FST) et la Société suisse des entrepreneurs (SSE) ont jugé qu'il était faux de vouloir bloquer la RPLP par un référendum.