

EDITORIAL

Une redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP), pour quoi faire?

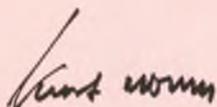
Dès le 20 février 1994, quand le peuple et les cantons ont approuvé massivement (67,1% des voix) la RPLP proposée par le Gouvernement et le Parlement, il était clair que cette redevance liée aux prestations chargerait davantage le transport des marchandises que l'actuelle taxe forfaitaire. De nombreux citoyens l'ont soutenue dans l'intention de faire payer au trafic lourd les coûts qu'il occasionne et de contribuer ainsi au transfert de ce trafic sur le rail.

Le produit de la RPLP est certes destiné aux nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) qui transféreront sur le rail une partie du trafic lourd routier, mais aussi au projet Rail 2000 qui va enfin adapter notre réseau ferroviaire, négligé pendant des décennies, aux nécessités d'aujourd'hui. Un tiers des recettes sera versé aux cantons pour leurs dépenses routières. Sans cet apport, nombre d'entre eux, en proie aux difficultés financières, ne pourraient pas entretenir correctement leur réseau et repousseraient aux calendes grecques les travaux de développement même les plus urgents. La RPLP sert donc l'amélioration de l'infrastructure des transports publics dans son ensemble, c'est-à-dire le rail mais aussi la route, qu'elle soulage d'une partie de son trafic tout en la finançant.

Il va sans dire que la RPLP ne doit pas être prétexte à pressurer fiscalement le trafic lourd. Au moment de fixer cette taxe, la loi oblige le Conseil fédéral à prendre en considération la situation économique intérieure et la charge fiscale imposée au trafic de transit à l'issue des négociations avec l'UE. Et le Gouvernement en tient compte dans la mesure où il se contentera d'un barème réduit de 1,6 ct/tkm en 2001, en renonçant pour l'instant aux barèmes maximums de respectivement 2,5 et 3 ct/tkm pour les 40 tonnes.

L'ASTAG et les cercles qui lui sont proches feraient bien de s'en tenir loyalement à ces données et de corriger certaines exagérations insensées, comme celle selon laquelle la RPLP coûterait 500 francs par année à chaque ménage suisse. Dès aujourd'hui, ce chiffre apparaît dix fois excessif.

Ce genre d'outrance fait du tort à la RPLP. Tout comme la peu reluisante recherche d'appuis étrangers contre la RPLP suisse!



Kurt Moser, directeur

Pour la taxe poids lourds liée aux prestations**Une vue d'ensemble de la politique des transports est indispensable**

Lors de la session de décembre 1997, les Chambres fédérales ont adopté la loi fédérale instituant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Contre ce projet, l'ASTAG a pris la tête d'une campagne référendaire. Le peuple sera appelé à trancher le 27 septembre 1998.

Ce projet pose des jalons très importants pour l'avenir des négociations bilatérales avec l'UE comme pour le financement des grands projets ferroviaires. L'importance du référendum va par conséquent bien au-delà de la redevance sur le trafic des poids lourds. Le Vorort est convaincu que les avantages de la RPLP l'emportent largement sur les inconvénients d'un surcroît d'imposition modéré du trafic lourd.

La RPLP doit être évaluée en rapport avec le dossier transports terrestres des négociations bilatérales, la construction des nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) ainsi que la mise en œuvre de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes.

- Dans les négociations bilatérales, la Suisse s'est engagée à faire passer de 28 à 40 tonnes, dès l'an 2005, la limite de tonnage des poids lourds. Cette augmentation de limite correspond en soi à une nécessité tant économique qu'écologique dans notre pays, puisque la charge utile d'un 40 tonnes est supérieure de 50 à 60% à celle d'un 28 tonnes, pour une quantité d'émissions nocives pratiquement iden-

tique. Reste qu'elle est tout sauf populaire dans le grand public, puisqu'elle fait craindre une intensification du trafic de camions. La RPLP se présente dès lors comme une mesure d'accompagnement destinée à éviter un encombrement supplémentaire de nos routes par des poids lourds. La RPLP est donc intimement liée à l'introduction de la limite des 40 tonnes; sans elle, il n'est absolument pas certain que le public accepte le passage aux 40 tonnes.

- Dans l'accord de transit qu'elle a conclu en 1992 avec l'UE, la Suisse s'est déjà engagée à construire les NLFA.

Cet engagement est renouvelé dans les négociations bilatérales. Sans possibilité de réaliser les NLFA faute du financement assuré par la RPLP, la Suisse manquerait à sa parole. Non seulement les bilatérales s'en trouveraient bloquées, voire torpillées, mais le goodwill dont notre pays a de plus en plus besoin en Europe serait gravement terni pour des années, voire des décennies.

- Mais la Suisse a aussi besoin des NLFA dans son intérêt propre le plus immédiat. Avec cette *ligne rapide à travers les Alpes*, nous assurons la jonction entre les deux réseaux de trains à grande vitesse qui se mettent en place au nord et au sud des Alpes; c'est le seul moyen pour la Suisse de conserver, pour le bien de son économie, son rôle de plaque tournante au cœur de l'Europe.
- Les rentrées prévues au titre de la RPLP ne seront pas seulement utiles aux NLFA, mais aussi au *projet Rail 2000* qui adapte aux nécessités d'aujourd'hui notre réseau ferroviaire négligé pendant des décennies. Les cantons obtiennent un tiers de ces rentrées pour leurs dépenses en faveur du *trafic routier*. Sans cet apport, nombre d'entre eux se trouveront dans l'impossibilité d'entretenir correctement leurs réseaux routiers, et a fortiori d'entreprendre dans ce domaine les travaux d'agrandissement les plus urgents. La RPLP ne sert

donc pas à améliorer l'infrastructure uniquement au chapitre du rail; elle est aussi utile à l'infrastructure routière.

- Le 20 février 1994 déjà, *le peuple et les cantons* ont accepté l'introduction d'une *taxe poids lourds liée aux prestations* à une très nette majorité de 67,1% des voix. Par conséquent, le débat actuel ne porte pas sur l'opportunité ou non de cette taxe, mais sur son montant. Pour des raisons économiques générales, il est important de faire preuve de *modération* en taxant le trafic poids lourds. La souplesse ancrée dans la loi exige du Conseil fédéral qu'en fixant la RPLP, il prenne dûment en considération aussi bien la charge fiscale à négocier avec l'UE pour le trafic de transit que la situation économique intérieure. La loi d'application prévoit, à l'art. 8 al. 1, un cadre tarifaire pour la RPLP situé entre 0,6 centime et 2,5 centimes/tonne-km (3 ct lors de l'introduction des 40 tonnes). Le Conseil fédéral *ne prévoit donc pas l'application du taux maximum lors de l'introduction de la RPLP en 2001, mais un taux nettement plus faible qu'il a fixé à 1,6 ct/tkm, et qui sera même encore plus bas pour les poids lourds peu polluants.*
- Il est tout à fait évident que la RPLP renchérit le transport par route et que les clients devront s'attendre à payer leurs livraisons *plus cher*. Ce facteur n'est pas du tout né-

gligeable dans la situation actuelle. Mais des investissements dans les transports demandent un financement sûr. En outre, face à la RPLP il n'existe guère de solutions de rechange qui permettent d'obtenir des poids lourds étrangers une contribution appropriée à la couverture de nos coûts d'infrastructure.

- Le Vorort est convaincu que les avantages de la RPLP l'emportent largement sur l'inconvénient d'un surcroît modéré d'imposition du trafic poids lourds. De plus, ne négligeons pas non plus les avantages directs des véhicules de 40 tonnes pour le trafic routier: suppression du transbordement à la frontière des cargaisons des 40 tonnes étrangers dans les 28 tonnes, 50% à 60% de charge utile supplémentaire pour les 40 tonnes par rapport aux 28 tonnes. Les opposants à la RPLP évoquent des suppléments de frais considérables correspondant à des maximums théoriques, mais négligent l'importance des taxes payées par les poids lourds étrangers et ne tiennent pas compte des avantages liés à l'augmentation de la limite de tonnage. Il en résulte des charges irréalistes. L'affirmation selon laquelle la RPLP coûtera en moyenne 500 francs par année et par ménage est tout à fait exagérée. Des calculs montrent que cette charge devrait se situer entre 10 et 50 francs au maximum par ménage.

Tout ce qui est de nature à renforcer la place économique suisse a toujours revêtu une importance prioritaire pour le Vorort. Dans le cas de la RPLP, nous estimons qu'il faut garder à l'esprit le but de la taxe, ainsi que le manque de solutions de rechange. L'enjeu de la votation dépasse largement la taxe poids lourds proprement dite; cette RPLP revêt une importance décisive pour les négociations bilatérales et nos relations futures avec l'Europe.

Telles sont les raisons pour lesquelles le Vorort recommande à la population d'accepter la RPLP en votation fédérale. ■

Editeur:
Union suisse du commerce
et de l'industrie (Vorort)

Adresse:
Hegibachstrasse 47
Case postale 1072, 8032 Zurich
téléphone 01 389 93 00
téléfax 01 389 93 89
E-mail vorort@vorort.ch

Imprimerie:
Zürichsee Druckereien AG