

Documentation relative à la votation RPLP: table des matières

RPLP: Un pilier de la politique des transports

OUI à la RPLP (exposé-modèle avec transparents)

Les traits essentiels de la RPLP

RPLP: constitutionnalité garantie (nouveau)

La RPLP: une redevance plus équitable (nouveau)

La RPLP: tournée vers l'Europe

RPLP: l'Europe suit l'exemple

Accord bilatéral sur les transports : fausses vérités

La RPLP, un rempart contre l'avalanche de camions (nouveau)

RPLP: amène les marchandises sûr le rail (nouveau)

RPLP: transfert de la route au rail (transparent) (nouveau)

La RPLP diminue les nuisances sonores (nouveau)

La RPLP pour un air plus pur (nouveau)

RPLP: moins d'engorgements (nouveau)

RPLP: les cantons participent aux produits

RPLP: des millions pour les cantons (communiqué de presse du DETEC) (nouveau)

Les calculs de l'ASTAG sont faux (communiqué de presse du DETEC)

RPLP: Répercussions sur les ménages privés (1) avec transparent

RPLP: Répercussions sur les ménages privés (2) avec transparent

Qui paye la RPLP? (avec transparent)

La RPLP crée des emplois

RPLP: ménage le tourisme par autocars (nouveau)

Redevances d'utilisation au Mont Blanc, au St-Gothard et au Brenner (transparent avec commentaire) (nouveau)

Poids lourds marchandises (transparent avec commentaire) (nouveau)

LSVA: les voitures de livraison ne remplaceront pas les camions

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP): Un pilier de la politique des transports.

Une brève argumentation.

1. L'essentiel en bref

- La RPLP est un pilier de la politique des transports et de l'environnement: elle contribue largement à transférer le trafic des poids lourds de la route au rail et sert en grande partie à financer la modernisation de ce dernier (Rail 2000, NLFA, raccordement au réseau européen à grande vitesse, protection contre le bruit). Résultats: une réduction du trafic routier, un bénéfice pour l'environnement et un renforcement de l'attrait de la Suisse:
- La RPLP est la clé de l'accord sur les transports terrestres négocié avec l'UE: elle permet à notre pays de percevoir une redevance sur tout le territoire national. Si les négociations sur ce dossier n'aboutissent pas, aucun accord ne pourra être conclu sur les six autres, d'une grande importance socio-économique.
- La RPLP est parfaitement supportable sur le plan économique – ses répercussions sur les coûts seront compensées par le relèvement de la limite de poids des camions (de 28 à 40 tonnes), donc par les gains de productivité ainsi réalisés. Pour les ménages, elle impliquera une dépense supplémentaire de 10 à 50 francs par année, selon le niveau de la taxe.
- La RPLP favorise la vérité des coûts car elle fait payer les coûts externes du transport par camions (atteintes à la santé, à l'environnement, aux bâtiments) à leurs responsables. Résultat: une réduction des trajets à vide, donc des transports plus efficaces, ce qui, en fin de compte, profite tant aux consommateurs qu'aux contribuables.
- La RPLP profite aux cantons, qui reçoivent le tiers de ses recettes brutes. Cela leur permet de financer soit les coûts non couverts du trafic routier soit les transports publics régionaux. Enfin, les régions périphériques ou les montagnes sont particulièrement favorisées dans la répartition des recettes.
- La RPLP rapporte annuellement jusqu'à 1 milliard de francs aux caisses fédérales. Sans elle, le financement des projets ferroviaires (dont certains sont déjà en construction, comme Rail 2000), devrait être réalisé au moyen du budget fédéral ordinaire, ce qui poserait d'énormes problèmes.

2. Que dit la loi sur la RPLP ?

A propos des tarifs: le taux de la redevance oscille entre 0,6 et 3,0 centimes par tonne et par kilomètre (tkm) - ici, c'est le poids total du camion qui compte, non celui du chargement -. Elle incite donc les transporteurs à réduire les trajets à vide et à mieux exploiter leurs véhicules. Par ailleurs, son taux peut varier en fonction des émissions d'un camion ou de son poids: jusqu'à 28 tonnes, il peut être réduit.

A propos de l'accord sur les transports terrestres: Le taux plafond ne dépend pas seulement de la loi, mais aussi de l'accord bilatéral avec l'UE. Le prix négocié à Zurich-Kloten s'élève à 330 francs pour un trajet en transit dès 2005; il comprend la taxe sur le transit alpin (TTA), qui représente tout au plus le 15% du tarif. Ce prix correspond à une RPLP de 2,7 centimes par tkm, un taux qui s'abaisse au fur et à mesure que la TTA augmente.

A propos de l'introduction de la RPLP: Le Conseil fédéral devrait introduire graduellement la RPLP dès 2001, selon des critères tels que ses incidences économiques ou les fonds requis pour financer les grands projets des transports publics. De 2001 à 2005, ils devraient s'élever à 500 millions par année, exigeant une RPLP à 1,6 centimes par tkm.

A propos des recettes: Des prévisions réalistes estiment les recettes de la RPLP à 1,5 milliard par année dès 2005. Un tiers sera versé aux cantons, qui pourront financer des projets routiers ou autres (transports publics régionaux par exemple). Les deux tiers restants, au maximum, serviront à financer les grands projets ferroviaires. De plus, ils pourraient aussi être utilisés par le Conseil fédéral pour subventionner le transport des marchandises par le rail. Ainsi, le compte du produit de la taxe sur les carburants sera allégé.

3. Impact sur la politique des transports et de l'environnement

- Pilier de la politique suisse dans ces deux secteurs, la RPLP incite à transférer le transport des marchandises sur le rail et permet de financer ce dernier.

Un tel transfert est primordial non seulement pour protéger les Alpes et l'environnement en général, mais aussi pour maintenir un réseau routier fonctionnel, deux objectifs maintes fois soutenus par le peuple (dans l'article constitutionnel sur la RPLP, dans l'initiative sur la protection des Alpes, dans l'arrêté sur la NLFA). Bref, la RPLP est le pilier de la politique des transports; en compensant l'introduction des 40 tonnes, elle permet au rail de rester compétitif dans le secteur des marchandises. Sans elle, le relèvement de la limite de poids se traduirait par une augmentation des poids lourds traversant les Alpes, qui passeraient de 565 000 en 1997 à plus de 2 millions dès 2005. Mais cette hausse aurait lieu même en conservant la limite de 28

tonnes (les camions passeraient alors de 565 000 à un million par an; cf. étude Ecoplan, mandat SET no 287). Avec à la clé de graves conséquences écologiques et des routes bloquées en permanence. Quant au rail, il doit être capable d'offrir des prestations efficaces et bon marché dans le secteur du transport combiné, afin d'absorber les 600 000 véhicules qui évitent actuellement la Suisse via la France et l'Autriche. Mais encore faut-il d'abord créer les conditions nécessaires; c'est l'objectif visé par les NLFA et la réforme des chemins de fer.

La RPLP améliorera l'offre ferroviaire puisqu'elle financera la moitié des fonds nécessaires aux grands projets (Rail 2000, NLFA, protection contre le bruit, raccordement au réseau européen à grande vitesse). Or, comme ces derniers ne sont pas seulement destinés aux marchandises, mais aussi aux voyageurs, ils renforceront aussi l'attrait de la Suisse.

Enfin, la RPLP contribuera largement à utiliser les nouvelles infrastructures ferroviaires et à les rentabiliser. Selon une étude de l'UE sur le transport de personnes et de marchandises, publiée cette année, les marchandises transportées via les deux axes de la NLFA pourraient tripler en quinze ans.

4. Impact sur la politique européenne

- La RPLP est la clé de l'accord bilatéral sur les transports terrestres: tant que ce dernier n'est pas conclu, les six autres dossiers resteront en suspens.

Compensation du relèvement de la limite de poids: L'accord bilatéral comprend trois volets essentiels, à savoir un accès mutuel au rail (free access) et à la route ("grand" cabotage), l'harmonisation des prescriptions sur les véhicules (introduction des 40 tonnes) et la coordination des politiques en matière de redevances et d'infrastructures routières. Selon l'UE, la Suisse doit impérativement supprimer la limite des 28 tonnes, une exigence qui doit absolument être contrebalancée par l'introduction d'une redevance routière perçue sur tout le territoire national.

Qui dit redevance dit outil de perception: Ici, la RPLP est le seul instrument applicable. En effet, tant l'UE que la plupart des cantons suisses refusent encore d'appliquer la seule taxe sur le transit alpin (TTA) – comme le propose l'Astag - ; selon le projet d'accord, cette dernière peut tout au plus représenter le 15% du tarif de la redevance. Donc, sans RPLP, la TTA n'a plus d'effet. Par ailleurs, si une taxe sur le diesel est introduite, elle ne concernera que les camions suisses. Enfin, une hausse de la redevance forfaitaire n'aurait aucun effet incitatif; au contraire, elle serait injuste, récompensant les transporteurs qui roulent beaucoup et pénalisant ceux qui roulent peu.

Acceptation des accords par le peuple suisse: La RPLP incite le peuple suisse à accepter les accords bilatéraux, qui n'auraient aucune chance de passer sans cette compensation à la suppression de la limite des 28 tonnes. Sans compter qu'une minorité des Etats-membres de l'Union n'a pas encore approuvé le tarif négocié à Zurich-Kloten. Accepter la RPLP est donc primordial, d'abord pour consolider la politique de transfert de la route au rail, ensuite pour renforcer la position du Conseil fédéral dans les négociations avec l'UE.

Poins essentiels de l'accord bilatéral sur les transports terrestres (état au 23.1.98; (accord entre M. Leuenberger, Conseiller fédéral et N. Kinnock, Commissaire européen).

- ◆ *Accès réciproque au marché des transports routiers et ferroviaires.*
- ◆ *Jusqu'à 2001: le forfait journalier payé par les poids lourds de 28 tonnes est doublé (il passe de 20 à 40 francs par jour)*
- ◆ *De 2001 à 2005: les poids lourds de 34 tonnes sont autorisés à circuler en Suisse et les redevances sont fixées à 205, 172 et 145 francs (Euro 0, Euro 1, Euro 2).*
- ◆ *Dès 2005: les 40 tonnes peuvent circuler et le prix d'un transit à travers la Suisse est fixé à 330 francs en moyenne (380 francs pour les camions les plus polluants; 280 environ pour les moins polluants; proportion de la TTA: 15% du tarif total).*
- ◆ *De 1999 à 2004: le nombre de 40 tonnes autorisés passe en trois étapes de 120'000 à 300'000 par année, et le prix du transit est graduellement augmenté.*
- ◆ *De 2001 à 2004: la Suisse autorise 120'000 courses à vide à travers les Alpes, au prix de 75 francs l'une.*
- ◆ *Dès 2005: la clause unilatérale de sauvagard est appliquée; elle permet à la Suisse, à certaines conditions, d'augmenter la fiscalité de 12,5 % au maximum, pendant 2 fois six mois.*
- ◆ *L'interdiction de circuler de 22 heures à 5 heures est maintenue.*
- ◆ *"Grand" cabotage: le marché européen accepte les transporteurs suisses, dans deux Etats-membres au moins (un camion suisse pourra p.ex. transporter des marchandises de l'Etat européen A à l'Etat européen B).*

5. Impact économique

- Economiquement parlant, la RPLP se défend parfaitement, même sans les avantages économiques des accords bilatéraux. Nul ne conteste qu'elle a un prix; toutefois, comme elle va de pair avec la hausse du poids des camions, les gains de productivité ainsi générés profitent tout de même à l'économie.

Gains de productivité: Relever la limite de poids permet de diminuer de 18% les coûts des transports internes; mais, avec une RPLP à 2,5 centimes/tkm, ces derniers augmentent de 19%. Dès lors, la hausse effective des coûts est de 1%. Selon les secteurs, ces derniers oscillent entre 0,1 et 8% du prix d'un produit (même dans les cas les plus extrêmes, où des camions à plus fort tonnage ne peuvent être utilisés et où les frais de transport s'élèvent à 8%, les coûts de production augmentent de 1,5%

au maximum). On s'attend même à une baisse des coûts des transports dans plusieurs secteurs, y compris celui de l'import-export.

Participation des camions étrangers: Près d'un tiers des recettes de la RPLP proviendra des camions étrangers, qui représentent le 24% du trafic alpin (en tonnes-kilomètres) et le 14% du trafic d'importation. Aujourd'hui, ils paient le 24% du produit de la taxe forfaitaire, ce qui équivaut à 40 millions de francs par année. Avec la RPLP, ils en rapporteront 500 dès 2005, contribuant largement au financement des grands projets ferroviaires.

Répercussions sur les ménages: Selon l'Astag, la RPLP augmenterait les dépenses d'un ménage moyen de 500 francs par année; pareille estimation est 10 à 50 fois trop exagérée car elle ne tient compte ni des gains de productivité ni du fait que le tiers des recettes provient des camions étrangers. Le bon calcul est le suivant: un ménage moyen dépense chaque année 58 000 francs (selon l'OFS), dont 1100 en frais de transport (selon calculs internes et étude du PNR). Avec une RPLP à 2,5 centimes, ces derniers augmentent de 1%, ce qui représente 11 francs par année (RPLP à 3 cts/tkm: + 5% = 55.-/an).

Répercussions sur les coûts de construction: Selon les calculs de l'Association suisse des maîtres d'ouvrage, les coûts de construction n'augmenteront que de 0,67% si la RPLP est fixée à 2,5 ct/tkm et si la limite des 28 tonnes est maintenue. Si on tient compte des gains de productivité découlant du relèvement de cette limite, les frais de transports baisseront de 22% en moyenne dans ce secteur (étude Ecoplan), ce qui représente une baisse de 2% des coûts de construction.

Répercussions sur l'emploi: Malgré la récession, l'emploi a connu une croissance permanente dans le secteur des transports. La RPLP freinera cette tendance mais, tous facteurs considérés, n'entraînera pas de suppression de postes. Parallèlement, elle permettra au rail de conserver les 5 000 emplois menacés par la réduction du trafic ferroviaire. Enfin, ses recettes ne seront pas retirées du circuit économique, mais réinjectées dans la construction et l'entretien des infrastructures routières et ferroviaires, ce qui permettra de créer 15 000 emplois dans tout le pays, directement ou indirectement.

Répercussions sur les régions périphériques: Les régions périphériques et les montagnes sont plus dépendantes de la route que les villes du Plateau car elles sont moins bien desservies par le rail. Toutefois, on surestime beaucoup l'impact de la RPLP sur les prix dans ces zones: si elle est fixée à 2,5 ct/tkm, elle renchérira de 0,5 ct le prix d'un pot de yogourt par exemple, dans les régions qui dépendent des petits camions à cause de l'étroitesse des routes. Sans conséquences pour les consommateurs puisque les prix de la plupart des biens de consommation forment une moyenne nationale, aujourd'hui déjà. Par ailleurs, la RPLP exerce un effet protecteur sur l'industrie locale et, notamment sur les transporteurs, puisque les

longs déplacements à vide depuis les centres vers les zones périphériques n'auront plus lieu d'être. En revanche, elle favorisera le tourisme - une source de revenu importante dans ces régions - grâce au développement des infrastructures routières et ferroviaires. D'ailleurs, pour favoriser le tourisme toujours, elle est imposée aux cars touristiques sous forme de forfait limité à 5000 francs. Enfin, sur les recettes de la RPLP distribuées aux cantons, les zones de montagnes recevront une part proportionnellement plus élevée que les autres régions.

6. Impact sur le budget fédéral

- La RPLP va jusqu'à soulager le budget fédéral de 1 milliard de francs par année. En effet, la Confédération en conserve les deux tiers, qui sont presque entièrement réinvestis dans un fonds pour le financement des projets ferroviaires. Sans RPLP, la modernisation des chemins de fer suisse devrait être financée grâce au budget ordinaire, ce qui poserait d'énormes problèmes, vu la situation des finances fédérales.

Bénéfices pour Rail 2000: Ce projet, déjà en construction, est devisé à 7,4 milliards, dont 5,9 proviennent du fonds pour le financement des projets ferroviaires, constitué à 50% grâce au produit de la RPLP.

La modernisation du rail, une nécessité. Aujourd'hui, les infrastructures ferroviaires doivent être impérativement modernisées, quelle que soit l'issue du scrutin sur le projet de financement des transports publics (arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics). Mais la population suisse veut que le transport des marchandises soit transféré au rail, ce qui passe par les NLFA. Quant à l'Europe, elle construit actuellement son réseau ferroviaire à grande vitesse, réseau dont la Suisse ne peut se permettre d'être coupée; elle doit donc s'y raccorder. Enfin, les prescriptions fédérales sur le bruit s'appliquent aussi aux chemins de fer, qui doivent assainir leur réseau dans ce sens, pour le plus grand bien des riverains. Or, sans RPLP, tous ces investissements devraient être financés par les caisses fédérales, ce qui provoquerait de gros retards.

Indemnisation provisoire du transport des marchandises: Dans le contexte des négociations bilatérales, le Conseil fédéral a décidé de verser 200 millions de francs par année au maximum au transport ferroviaire de marchandises, pour que celui-ci puisse être transféré de la route au rail. Ici encore, la part fédérale au produit de la RPLP pourra être utilisée.

7. Constitutionnalité

- Le 20 février 1994, le peuple et les cantons ont accepté à 67,1% des voix l'article constitutionnel 36quater sur la redevance liée aux prestations ou à la consommation. Ce dernier donne à la Confédération la compétence pour introduire la redevance au moyen d'une loi. Aujourd'hui réalité, celle-ci est l'accomplissement de ce mandat.

Coûts du trafic supportés par la collectivité: En 1993 déjà, les coûts externes du trafic des poids lourds (bruit, accidents, atteintes à la santé et aux édifices) atteignaient un milliard de francs environ, sans tenir compte du coût des embouteillages, des changements climatiques, des dégâts causés aux récoltes ou aux forêts, etc. Et ces coûts croissent avec le trafic. Ainsi, une RPLP qui rapporte 1,5 milliard par année dès 2005 est justifiée.

Utilisation des recettes de la RPLP: Le produit de cette redevance est réparti de la manière suivante: un tiers aux cantons, qui l'investiront surtout dans des projets routiers. Les deux tiers à la Confédération, qui les injecte dans la modernisation des transports publics, évitant ainsi des coûts directement causés par le trafic routier. Cette utilisation a été approuvée par les Chambres fédérales dans l'arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics (art. 23 cst, dispositions transitoires) soumis à référendum obligatoire.

Part revenant aux régions périphériques et de montagne: La loi sur la RPLP prévoit que les parts cantonales doivent être distribuées en fonction des incidences particulières de la redevance sur les régions périphériques et de montagne (art. 19, 4^e al.). Cet impératif fera l'objet d'un concept, actuellement en élaboration.

Article 36quater

1 La Confédération peut percevoir sur le trafic des poids lourds une redevance liée soit aux prestations, soit à la consommation. La redevance ne peut être perçue que dans la mesure où les coûts occasionnés à la collectivité par ce trafic ne sont pas déjà couverts par d'autres prestations ou redevances.

2 Le produit net de la redevance ne doit pas dépasser les coûts non couverts. Il sera affecté à la couverture des coûts dus au trafic routier.

3 Les cantons ont droit à une partie du produit net de la redevance. Lors de la fixation de leur quote-part, il sera tenu compte des répercussions particulières de la redevance sur les régions de montagne et les régions périphériques.

8. Quelques chiffres en bref

<u>Taux de la RPLP:</u>	0,6 à 3 centimes/tkm
<u>Prix d'un transit (fiscalité) selon accord sur les transports terrestres:</u> (dès 2005, trajet de référence Bâle-Chiasso, moyenne pondérée)	330 .- (= RPLP de 2,7 ct./tkm)
<u>Recettes (valeur moyenne réaliste):</u> (avec une RPLP à 2,7 ct. par camion de plus de 28 t et à 2,2 ct. par camion de moins de 28 t)	1,5 milliard par année
<u>Versements des camions étrangers¹:</u>	env. un tiers des recettes
<u>Répartition des recettes:</u>	Confédération: deux tiers (pour les transports publics) Cantons: un tiers (pour la construction des routes)
<u>Nombre de trajets à travers les Alpes en 1997²:</u>	565 000
<u>Nombre de trajets à travers les Alpes en 2005, sans RPLP:</u> (avec relèvement de la limite de poids à 40 tonnes)	2 343 000
<u>Evolution du transport des marchandises³:</u>	

	1993 28 t, pas de RPLP	2005 40 t, pas de RPLP	2015 40 t, pas de RPLP	2005 40 t et la RPLP	2015 40 t et la RPLP
Prestations de circulation (en Camions/km)	2,1 mrd.	3,2 mrd	4,2 mrd	2,2 mrd	2,7-2,9 mrd
Route: Prestations de trafic (en t-km)	11,8 mrd.	34,8 mrd	44,9 mrd	20,6 mrd	23,2-26 mrd
Rail: Prestations de trafic (en t-km)	7,7 mrd	4,8 mrd	5,8 mrd	10,9 mrd	13,9-16,5 mrd

<u>Hausse des coûts du transport due à la RPLP:</u> (RPLP à 2,5 ct. et limite de poids à 40 tonnes)	1%
<u>Pourcentage des frais de transport dans les coûts de production:</u>	0,1 à 8%
<u>Charge supplémentaire pour les ménages⁴:</u>	11 à 55 francs/an

¹ Le transit à travers les Alpes représente 24% des prestations de trafic (mesurées en tkm) et le trafic d'importation, 14% (camions étrangers principalement).

² Source: étude Ecoplan sur les effets de la RPLP et la suppression de la limite de poids dans le transport des marchandises, mandat SET no 257, p. B-22.

³ Source: cf. note no 2, pp. 62 ss.

⁴ Calcul: dépenses moyennes d'un ménage: 81 432.- (Annuaire statistique suisse, 1998), dont 26% sont liées aux transports (rapport 63 du PNR "Stadt und Verkehr"). Si on admet que les frais réels de transports représentent 5% des dépenses, ils équivalent à 1 100.- par an. Avec une RPLP à 2,5 ct/tkm, ils augmentent de 1%, donc de 11 francs. Si elle est fixée à 3ct/tkm, ils augmentent de 5%, donc de 55 francs (Ecoplan, p. C-2 f.)

OUI à la RPLP

Modèle d'exposé

Appel (et "prise de contact")

Le 20 février 1994, le peuple et les cantons ont accepté l'article constitutionnel concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée soit aux prestations, soit à la consommation.

En effet, 67 % des citoyennes et des citoyens l'ont approuvé. Seuls deux cantons l'ont rejeté.

En outre, le 19 décembre de l'année dernière, le Parlement a clairement approuvé la loi y relative, par 120 voix contre 46 au Conseil national et par 22 voix contre 14 au Conseil des Etats.

Mais comme la demande de référendum a abouti, elle sera soumise au vote le 27 septembre prochain.

1. Quel est l'enjeu de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, ou RPLP?

Transparent 1

- A compter du **1er janvier 2001**, l'actuelle taxe forfaitaire sur le trafic lourd devrait être remplacée par un système moderne de redevances. La nouveauté réside dans le fait que seuls les kilomètres effectivement parcourus en Suisse seront pris en compte.

La redevance continuera d'être échelonnée en fonction des catégories de poids des véhicules, à savoir **à partir de 3,5 tonnes**. Simultanément, le poids maximal sera relevé à 32 tonnes.

- En 2001, la tonne-kilomètre reviendra probablement à **1,6 centime**, c'est-à-dire à 51 centimes pour un véhicule de 32 tonnes.
- La limite de 40 tonnes devrait être autorisée en 2005 et le taux passera alors à **2,7 centimes** au maximum. (C'est un compromis décidé à Kloten par MM. Leuenberger, Conseiller fédéral et Kinnock, Commissaire européen; il a déjà été approuvé par dix Etats-membres sur quinze et un accord définitif ne saurait

tarder). Il en coûtera donc 108 centimes le kilomètre pour un semi-remorque de 40 tonnes, le tarif pouvant être abaissé jusqu'à un cinquième pour les véhicules ne dépassant pas 28 tonnes.

- En outre, une **surtaxe** pourra être prélevée sur les véhicules particulièrement polluants. En revanche, ceux qui respectent l'environnement bénéficieront d'une **réduction** (+/- 15%).
- Certains véhicules seront exonérés de la redevance car des **dérogations** sont prévues notamment pour les engins agricoles et pour les autobus de lignes des transports publics. Les autocars de tourisme seront soumis à une réglementation spéciale. En outre, le trafic combiné rail-route sera privilégié.

2. Après ces explications préliminaires, j'aimerais aborder deux aspects importants

Transparent 2

- Le relèvement du tonnage et ses **répercussions sur les négociations bilatérales**
- Le relèvement du tonnage et son corollaire: des transports meilleur marché (avec des **gains de productivité**), démarche cependant contraire au **transfert** de la route au rail.

a) Voyons d'abord les répercussions sur les négociations bilatérales

La grande majorité du peuple suisse **désire** que ces négociations aboutissent.

Dans ce cas, nous pourrions normaliser nos relations avec l'Union européenne; il n'existe d'ailleurs aucune autre voie. En effet, vouloir adhérer prochainement à l'UE est prématuré et peu réaliste pour l'instant. Il est par contre trop tard pour songer à adhérer à l'Espace économique européen (EEE II). En effet, comme l'a relevé le Conseiller fédéral Couchepin, cette adhésion ne peut être envisagée que si les négociations bilatérales sont couronnées de succès.

Admettre les camions de 40 tonnes, c'est le prix à payer pour aboutir à un accord sur les transports. **Prétendre maintenir la limite de 28 tonnes** serait une illusion de plus.

N'oublions pas que la limite de 28 tonnes est ancrée dans la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) et que son augmentation est sujette au référendum facultatif. Jamais le souverain n'accepterait de la relever sans disposer d'un instrument permettant de doser ses effets, c'est-à-dire pour empêcher la Suisse de crouler sous une avalanche de véhicules de 40 tonnes. Mais cet instrument existe: c'est la RPLP!

b) Passons maintenant au rapport entre un tonnage plus élevé et les gains de productivité

Dans un premier temps, une hausse du tonnage a pour effet de rendre les transports routiers meilleur marché. C'est comme chez Swissair, où le prix du kilomètre-passager diminue lorsqu'une ligne très fréquentée commence à être desservie par des avions gros-porteurs.

Les calculs d'un bureau indépendant ont démontré qu'avec une limite de 40 tonnes, les transports routiers deviendront en moyenne 8 % meilleur marché. Mais comme tous n'en profiteront dans la même mesure, cette réduction tarifaire ne sera pas non plus de 50 %, comme on pourrait le croire de prime abord (deux camions au lieu de trois).

Pour sa part, la RPLP renchérit les transports d'environ 19 %, au taux de 2,5 centimes perçu pour les 40 tonnes.

Dès lors, le calcul est le suivant: d'une part, 18% de réduction en raison de la limite de 40 tonnes; d'autre part, 19% de renchérissement dû à la RPLP. Le prix des transports n'augmentera donc que d'un seul pour cent.

Cette évidence est décisive pour le transfert du trafic vers le rail. Sans la RPLP, le transport ferroviaire des marchandises s'effondrerait, surtout dans le transit, où le trafic routier triplerait! Il y aurait tout le temps de nombreux bouchons avec des conséquences désastreuses pour l'environnement ainsi que pour la route et ses capacités. Les effets seraient aussi catastrophiques pour la NLFA.

J'en arrive à un autre aspect de la RPLP, à savoir ses effets sur le rail en général et sur la NLFA en particulier.

3. Importance de la RPLP pour le rail et la route

Transparent 3

La RPLP a une triple importance pour les chemins de fer:

- Elle est **essentielle au transfert** du trafic-marchandises de la route au rail, tel que l'exige l'article sur la protection des Alpes. Rappelons que le transit par la Suisse est déjà trop bon marché. En effet, l'actuelle taxe sur le trafic lourd est de 25 francs par jour alors qu'il faut payer 150 francs au Brenner et 200 francs au Mont Blanc ! Sans la RPLP, on pourrait donc continuer de traverser notre pays pratiquement sans bourse délier. Dans de telles conditions, le transfert vers le rail deviendrait une utopie, surtout avec une limite de poids relevée à 40 tonnes.
- La RPLP est aussi une **essentielle au financement des grands projets** dans le domaine des transports publics, car les deux tiers de ses recettes doivent servir à moderniser les chemins de fer. Mais les poids lourds et le trafic routier en bénéficieront également. Certes, la répartition des recettes doit encore être approuvée par un nouveau vote (projet sur le financement des transports publics, probablement au mois de novembre 1998).
- Enfin, la RPLP est **essentielle au maintien du trafic-marchandises sur le rail**. N'oublions pas qu'elle est un important instrument pour promouvoir le transport des marchandises par chemin de fer, même à l'échelle nationale. La Suisse ne compte-elle pas 3 000 raccordements ferroviaires? Pour les CFF, les acheminements par wagons complets sont l'épine dorsale de ce transport. Bien entendu, le rail doit lui-même revoir ses activités et améliorer ses conditions générales, ce qu'il pourra faire grâce à la réforme des chemins de fer. D'ailleurs, comme il sera confronté à une concurrence de plus en plus âpre, il devra aussi accroître sa productivité.

J'aimerais maintenant vous présenter quelques arguments avancés par les opposants.

4. Assertions des adversaires de la redevance

Transparent 4

Les opposants mettent en doute

- la **constitutionnalité** du projet. En l'occurrence, ils font allusion à l'utilisation du produit de la redevance, dont les 2/3 seraient destinés aux chemins de fer. J'ai déjà abordé ce sujet: en effet, il faudra également voter sur cette affectation, car elle suppose une modification de la constitution.

En outre, les opposants contestent

- l'**eurocompatibilité** de la RPLP. Là aussi, la réponse est simple car la redevance est l'objet de l'accord sur les transports terrestres négocié avec l'UE. Dès lors, elle est absolument eurocompatible.

Les opposants prétendent que la redevance n'est pas

- **supportable**. Et pourtant elle l'est ! Je vous le démontre par un simple calcul: Comme nous l'avons vu, la RPLP renchérit les coûts de transport d'un pour cent seulement. Comme ceux-ci s'élèvent à 1 100 francs par ménage et par année, le 1 % de cette somme ne représente que 11 francs. Même si le taux de la redevance était de 3 centimes par tonne-kilomètre, le renchérissement ne serait que de 5 %. Cinq pour cent de 1100 francs font 55 francs par année. Par conséquent, comme l'a d'ailleurs déclaré le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger, vous pouvez enlever un zéro aux chiffres cités par l'ASTAG.

Finalement, les opposants osent déclarer que la RPLP

- **supprime des emplois**. C'est tout aussi faux, même dans le secteur des transports: Nous pensons plutôt que leur nombre va s'accroître de 25 % d'ici à l'an 2010. N'oublions pas non plus que la redevance va permettre de créer 20 000 places de travail pour moderniser les chemins de fer et d'en maintenir 5000 chez les cheminots. Conjointement avec les accords bilatéraux, elle garantira un emploi à **tout un chacun**.

J'en arrive finalement aux

5. Conclusions

La RPLP instaure une complémentarité intelligente entre le rail et la route. Simultanément, elle constitue une base pour le transfert du trafic lourd vers le chemin de fer. Elle permet de désengorger le réseau routier et de réduire les atteintes à l'environnement. Comme vous le constatez, elle **est nécessaire**.

De plus, grâce à elle, l'accord bilatéral en la matière pourra être conclu et appliqué, ce qui permettra à la Suisse de normaliser ses relations avec l'Union européenne. **Là aussi, la RPLP est donc nécessaire.**

Sans cette redevance, nous ne pourrions concrétiser cet accord. La Suisse devrait alors reprendre les négociations bilatérales depuis le début, mais dans une position nettement plus faible. **Sans la RPLP**, le trafic routier deviendrait inexorablement paralysé, sans parler des nuisances et de la pollution, qui seraient catastrophiques. De plus, la situation des chemins de fer serait très précaire.

La redevance renforce notre position dans les négociations bilatérales, tout en ménageant l'environnement. Elle est l'instrument d'une politique visant à rendre le trafic plus écologique. Jusqu'à maintenant, nous avons fait de bonnes expériences dans cette voie.

En toute conscience, je vous invite à approuver le projet.

Je vous remercie de votre attention.

kuc/SET, 20 mai 1998

RPLP: contenu

- **Dès 2001**
- **Plus de 3,5t**
- **Tarifs: 1,6 ct. avec limite 34t, au plus 2,7 ct. avec limite 40t**
- **Surtaxe liée aux émissions/réductions**
- **Déroghations**

RPLP: interdépendances

- **Relèvement du tonnage et négociations bilatérales**
- **Relèvement du tonnage et gains de productivité**

RPLP: importance pour le rail et la route

- **Soutient le transfert de la route au rail**
- **Assure le financement**
- **Contribue au désengorgement des routes.**

**Construit l'avenir de la route
et du rail.**

RPLP

- **conforme à la constitution**
- **eurocompatible**
- **supportable**
- **créé des places de travail.**

LES TRAITES ESSENTIELS DE LA RPLP

1. Cadre général

Le 20 février 1994, le peuple a accepté l'article constitutionnel 36quater sur la redevance poids lourds liée soit aux prestations, soit à la consommation (RPLP). Cette disposition autorise la Confédération à introduire la redevance au moyen d'une loi.

La redevance sur le trafic de poids lourds liée aux prestations (RPLP) correspond au **principe de causalité** (qui circule davantage paie davantage). En plus des coûts d'infrastructure, le trafic lourd devra couvrir les coûts actuellement reportés sur la collectivité (accidents, pollution atmosphérique, bruit, etc.). La RPLP contribue en outre au **financement de l'infrastructure des transports publics** et à l'application de l'**article constitutionnel sur la protection des Alpes**. Enfin, elle servira à amortir les effets sur l'environnement et le rail d'un **relèvement progressif de la limite de poids de 28 à 40 tonnes** pour les camions.

2. L'essentiel en bref

La RPLP s'applique aux véhicules de plus de 3,5 tonnes. La redevance sera perçue sur l'ensemble du réseau routier et sera non-discriminatoire: aussi bien les véhicules suisses que les véhicules étrangers devront s'en acquitter.

- Montant de la redevance: compris entre 0,6 et 3 centimes par tonne et par kilomètre parcouru, il pourra être modulé en fonction de la catégorie de véhicules (selon l'émission de polluants). Un taux réduit est possible pour les camions jusqu'à 28 tonnes. La taxe moyenne de 325 à 330 francs convenue à Kloten en janvier 1998 par la Suisse et la Commission européenne correspond à un taux de 2,7 centimes.
- Bases de calcul: la RPLP sera perçue sur la base du poids maximal autorisé du véhicule et du kilométrage effectué en Suisse.
- Système de perception: la redevance sera perçue le plus simplement possible. Plusieurs systèmes de prélèvement automatique sont actuellement à l'étude ou en développement. Il est prévu d'utiliser le même système pour le prélèvement de la taxe sur le transit alpin.
- Recettes: elles oscilleront entre 750 (après l'introduction en 2001 de la RPLP au taux réduit) et 1500 millions de francs (après l'adaptation du taux et du relèvement de la limite de poids en 2005). Un tiers des recettes ira aux cantons, essentiellement pour des projets routiers; deux tiers au maximum serviront à moderniser le réseau ferroviaire (RAIL 2000, NLFA, etc.).

3. Perspectives

Le Conseil fédéral peut introduire la RPLP de façon progressive et l'augmenter dans le cadre de la marge prévue. L'introduction est prévue à un premier niveau pour l'an 2001, une augmentation doit suivre en 2005.

4. Echéances

Les Chambres fédérales ont approuvé en décembre 1997 le projet RPLP. Le référendum lancé par les transporteurs routiers a abouti, la votation populaire aura lieu le 27 septembre 1998.

RPLP: CONSTITUTIONNALITE GARANTIE

Le 20 février 1994, le peuple et les cantons ont approuvé à une majorité de 67% l'article constitutionnel concernant la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Ce dernier autorise la Confédération à instaurer la redevance par voie législative et à la calculer en fonction des coûts non couverts occasionnés par les poids lourds.

1. Calcul de la redevance

- En 1993, les coûts du trafic des poids lourds ont atteint 1,15 milliard de francs, ce qui correspond à 2,5 centimes par tonne et par kilomètre.
- La loi autorise le Conseil fédéral à fixer la redevance entre 0,6 et 3,0 centimes. Cette fourchette lui permet d'agir correctement face à une situation donnée: il peut augmenter le taux sur la base de coûts externes non quantifiables à ce jour ou si ceux du trafic routier croissent, par exemple à cause du relèvement de la limite de poids des camions. Mais il peut aussi abaisser ce taux si ces coûts diminuent, grâce à de meilleures prescriptions environnementales.
- Le taux se situera à 1,6 centime dès 2001 et à 2,7 centimes au maximum dès 2005. Ce dernier montant, négocié avec la Commission européenne pour un transit à travers la Suisse, ne sera appliqué que s'il est indispensable pour couvrir les coûts externes non couverts. Cette condition est prévue par l'article constitutionnel, selon lequel les recettes de la RPLP ne doivent pas dépasser ces coûts.

2. Utilisation des recettes

- Comme l'exige la Constitution, le tiers des recettes nettes est distribué aux cantons et, notamment, aux régions périphériques et de montagne.
- Les deux tiers restants iront à la Confédération qui, selon une modification constitutionnelle déjà décidée par le Parlement, doit surtout les investir dans les grands projets tels que la NLFA et RAIL 2000. Le peuple devra se prononcer sur cette modification en novembre 1998 probablement.
- La décision du Parlement découle des résultats de plusieurs votations, démontrant que la population suisse veut des marchandises transportées par chemin de fer. Investir les recettes de la RPLP dans les projets ferroviaires se justifie puisque cela permettra de désengorger les routes.

3. Conclusion

Les recettes qui seront générées par la RPLP correspondent au mandat constitutionnel; toutefois, pour qu'elles puissent être investies dans les grandes réalisations ferroviaires, le peuple devra approuver les dispositions transitoires décidées par le Parlement. De la sorte, la constitutionnalité de la RPLP sera garantie.

LA RPLP : UNE REDEVANCE PLUS EQUITABLE

La redevance forfaitaire perçue depuis 1985 pour couvrir les coûts du trafic des poids lourds devrait être remplacée dès 2001 par une redevance liée aux prestations, plus équitable.

La RPLP est plus équitable

- parce qu'elle n'est pas seulement fonction du poids des véhicules – comme la redevance forfaitaire -, mais aussi du nombre de kilomètres parcourus en Suisse. Donc, les transporteurs qui roulent beaucoup paieront davantage, alors que ceux qui roulent peu paieront moins.
- parce qu'elle tient compte des émissions nocives des camions: plus ils polluent, plus ils paient. Par ailleurs, elle devrait inciter les transporteurs à utiliser des véhicules plus propres, ce qui stimulera le développement et l'application de nouvelles technologies.
- parce qu'elle comprend le coût des accidents ainsi que des atteintes à la santé et à l'environnement, en sus du coût des infrastructures (construction, entretien et exploitation des routes) pris en compte jusqu'ici. A ce jour, le trafic des poids lourds n'a en rien couvert les coûts externes qu'il provoque, d'un montant supérieur à un milliard de francs par an. La RPLP rétablit l'équilibre puisqu'elle les impose à ceux qui les occasionnent, appliquant le principe du pollueur-payeur au secteur des transports.
- parce qu'elle fait passer à la caisse les transporteurs étrangers. En effet, ils ne paient pratiquement rien alors que leurs camions représentent jusqu'à un tiers des prestations fournies sur les routes suisses. Avec la RPLP, ils verseront près de 500 millions de francs par an, qui serviront à couvrir une partie des coûts. Ainsi, pour la première fois, le trafic des poids lourds sera taxé dans la même mesure qu'au Brenner et au Mont Blanc.

Conclusion

La RPLP est la clé de voûte de la politique des transports et de l'environnement. Par son introduction, la Suisse passera à un système plus équitable. Elle pourra appliquer le principe du pollueur-payeur au secteur des transports, donc financer les coûts de manière plus juste.

LA RPLP: TOURNÉE VERS L'EUROPE

La Suisse est au cœur de l'Europe et pourtant, elle n'est pas membre de l'Union européenne. Pays de transit par excellence, elle ne peut se couper des réseaux de transport de cette dernière; à cette fin, l'accord sur le transit du 2 mai 1992 prévoit que les parties coordonnent leurs systèmes de fiscalité routière chaque fois que c'est possible. Mais le véritable enjeu se situe au niveau de la promotion du transport combiné et de la construction des axes de transit à travers les Alpes. Jusqu'ici, la Suisse a pu bénéficier d'un grand avantage: le maintien de la limite de 28 tonnes pour les poids lourds. Toutefois, avec l'accord sur les transports terrestres actuellement négocié, il faut préparer l'échéance de celui sur le transit, fixée en 2005. Les objectifs d'une politique des transports coordonnée et respectueuse de l'environnement resteront généralement les mêmes; en revanche, la Suisse devra renoncer à la limite de 28 tonnes. Or, c'est grâce à la RPLP que la levée graduelle de cette limite pourra être compensée.

La RPLP, une réelle protection

- La RPLP nous évitera d'être envahis par les poids lourds car
 - elle adapte le prix de l'utilisation des routes suisses à celui des pays limitrophes, une hausse qui réduira le nombre de "détours" par la Suisse
 - elle améliore la compétitivité du rail
 - elle est le pilier de la construction puis de l'utilisation de la NLFA, un projet dont la réalisation devient plus urgente encore avec le relèvement de la limite de poids.
- En termes de politique intérieure, elle nous permet d'appliquer l'accord sur les transports terrestres; elle contribue aussi indirectement à la conclusion des six autres accords bilatéraux (recherche, agriculture, marchés publics, transports aériens, libre circulation des personnes, obstacles techniques au commerce).

Quelles sont les conséquences d'une introduction des 40 tonnes sans RPLP ?

- Un accord bilatéral sur les transports terrestres à renégocier
- Le financement, puis l'utilisation de la NLFA à repenser
- L'effondrement du transport ferroviaire de marchandises
- La multiplication par trois des poids lourds transitant par la Suisse
- Une aggravation des atteintes à l'environnement
- Des embouteillages permanents

Conclusion

A long terme, une politique des transports parallèle ou contraire à l'évolution européenne est impensable, tant sur le plan économique que politique.

La RPLP renforce la position du Conseil fédéral dans les négociations bilatérales, un renforcement qui lui permettra d'abord de conclure, puis d'appliquer l'accord sur le plan intérieur.

Enfin, avec la RPLP, la Suisse acquiert une réelle compétitivité économique en Europe.

RPLP: L'EUROPE SUIT L'EXEMPLE

Au début des années quatre-vingt, la Suisse planifiait l'introduction de la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds; la Commission européenne s'opposait à ce projet, craignant que certains Etats membres ne l'imitent. Simultanément, la France envisageait d'abolir les péages autoroutiers à long terme. Depuis lors, comme l'indiquent les événements énumérés ci-après, la situation a radicalement changé; des changements auxquels la Suisse n'est pas complètement étrangère.

De la redevance forfaitaire...

- 1984:** La Suisse décide d'introduire la redevance forfaitaire, que le peuple et les cantons acceptent lors des votations du 26 février 1984. Elle s'applique aux véhicules de plus de 3,5 tonnes et oscille entre 650 et 4000 francs, selon le poids autorisé.
- 1993:** L'Europe introduit une redevance forfaitaire. Pour réguler la perception d'une taxe d'utilisation des routes principalement auprès des poids lourds, elle adopte la directive 93/89/CEE "relative à l'application des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures". L'Allemagne, le Danemark, la Belgique, les Pays Bas, le Luxembourg et, depuis le 1^{er} février 1998, la Suède, appliquent cette taxe, sous le nom d' "eurovignette". Comparable à notre redevance forfaitaire, ses taux sont pratiquement les mêmes partout:
- env. 1250 francs pour les véhicules à 2 ou 3 essieux;
 - env. 2000 francs (le maximum) pour les véhicules à 4 essieux et plus.

... à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)

- 1994:** Le peuple et les cantons suisses se prononcent à une majorité de 67% en faveur de l'article constitutionnel relatif à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations.
- 1995:** L'Union européenne adopte un "livre vert sur des prix équitables et efficaces dans les transports", qui reconnaît le principe de la vérité des coûts et de l'internalisation des coûts externes, tel que la Suisse l'applique dans la RPLP. La même année, M. Wissmann, le ministre allemand des transports, annonce que l'Allemagne envisage d'introduire des taxes autoroutières pour les poids lourds. Un appel d'offres public pour les travaux préliminaires est lancé en février 1998.
- 1996:** Le Conseil fédéral soumet au Parlement son "message relatif à une loi concernant la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations". Le 19 décembre 1997, ce dernier approuve la loi d'exécution.
- 1997:** La Commission de l'UE commande une étude sur une taxe poids lourds applicable dans toute l'Europe, liée au kilométrage. Objectifs fixés: analyser les possibles différenciations en fonction des catégories de véhicules et élaborer le calendrier prévu pour le changement de système.
- 1998:** Un groupe d'experts de haut niveau, institué par la Commission de l'UE, émet des propositions en vue d'introduire rapidement des taxes routières selon le principe de causalité.

Conclusion: Une tendance favorable à la taxation des poids lourds selon le principe de causalité se dessine en Europe; un contexte où la Suisse est une véritable pionnière. Et il en va de même pour le mouvement vers l'introduction d'une redevance liée aux prestations.

Renseignements: Christian Küng, chef du Service d'étude des transports, tél. 031 322 55 68 Etat: 15 6.98

Accord bilatéral sur les transports: fausses vérités

- **Faux:** Selon l'ASTAG, la RPLP sera imposée aux camions européens de 12 tonnes et plus, mais aux véhicules suisses de 3,5 tonnes et plus.
Vrai: la RPLP est imposée à tous les véhicules (suisses et étrangers) de 3,5 tonnes et plus (conformément à l'accord sur les transports terrestres).
- **Faux:** Selon l'ASTAG, dès 2005, le tarif d'un transit à travers la Suisse est fixé à 280 francs pour les véhicules de catégorie "euro 2". Mais, à cette date, cette dernière sera déjà remplacée par la catégorie "euro 3".
Vrai: Le tarif résulte d'une moyenne pondérée selon le parc de véhicules. Il s'élèvera à 280 francs dès 2005 pour les camions les plus écologiques, qu'ils soient classés "euro 2" ou "euro 3". Plus le niveau de "propreté" progresse, plus les camions les plus polluants doivent payer.
- **Faux:** Selon l'ASTAG, les camions étrangers de catégorie "euro 2" payeront 280 pour un transit, alors que les camions suisses devront payer 348 francs.
Vrai: Le taux de la RPLP est calculé sur tout le réseau suisse, en fonction des tarifs fixés pour les trajets de transit. Il est le même pour les véhicules suisses et étrangers. Une moyenne pondérée de 325 à 330 francs correspond à un taux de 2,7 centimes (le plafond légal, fixé à 3 centimes, n'est donc pas atteint). Ainsi, comme les camions étrangers, les camions suisses les plus propres payeront 280 pour un trajet Bâle-Chiasso dès 2005, et pas un centime de plus.
- **Faux:** Selon l'ASTAG, les normes européennes d'émission (classes d'émission euro 1, 2 ou 3) ne sont pas appliquées aux camions suisses pour le calcul de la RPLP.
Vrai: Dans le calcul de la RPLP, le taux d'émission d'un camion suisse a exactement la même valeur que celui d'un camion européen. Selon la loi sur la RPLP, cette dernière peut être différenciée en fonction des classes d'émission. Tous les camions sont donc soumis au même traitement.
- **Faux:** Selon l'ASTAG, un trajet à vide à travers la Suisse coûte 75 francs pour un contingent de camions étrangers.
Vrai: les trajets à vide des camions suisses (de Bâle à Chiasso) sont aussi contingentés et paient le même tarif que les camions étrangers. N.B.: le nombre de trajets moins chers est également contingenté pour les étrangers. De plus, cette réglementation est transitoire (de 2001 à 2004).
- **Faux:** Selon l'ASTAG, après la première interruption des négociations, des rumeurs au Palais fédéral ont laissé entendre que la Suisse était prête à ne faire payer que la charge utile des camions, pour que les trajets à vide soient gratuits.
Vrai: les négociations n'ont jamais capoté et il n'est pas question d'imposer les camions selon leur charge utile. C'est le poids total qui compte, indépendamment du fait que le véhicule soit plein ou vide.
- **Faux:** Selon l'ASTAG, les camions étrangers payeront une redevance sur la base des données enregistrées sur leur tachygraphe, alors que les transporteurs suisses devront installer sur leurs véhicules un appareil de saisie coûtant 2000 francs.
Vrai: Les camions suisses et étrangers devront déclarer les kilomètres qu'ils ont parcouru. Par ailleurs, la Confédération va développer un appareil de saisie automatique qui sera installé sur les camions-remorques; il simplifiera la tâche des chauffeurs et leur économisera du temps. Et il ne coûtera jamais aussi cher que le prétend l'ASTAG. De plus, il devra pouvoir être installés sur des camions étrangers. Lorsque ce ne sera pas possible, les chauffeurs devront déclarer les kilomètres parcourus au moyen d'une formule qu'ils devront remplir à la douane, où ils devront donc obligatoirement s'arrêter.

LA RPLP, UN REMPART CONTRE L'AVALANCHE DE CAMIONS

En concluant l'accord sur le transit avec la Suisse, l'Union européenne a accepté que cette dernière applique la limite des 28 tonnes jusqu'en 2004; comme il arrive bientôt à échéance, cette limite passera à 40 tonnes, comme le prévoient les négociations bilatérales. Mais la Suisse pourra adopter des mesures pour compenser les effets négatifs de ce relèvement: Sans ces mesures, le relèvement de la limite de poids aurait les graves conséquences suivantes:

- Forte augmentation des prestations kilométriques: le nombre de kilomètres parcourus par les poids lourds augmentera dans toute la Suisse, mais pourrait quadrupler sur les axes de transit des Alpes.
- Hausse des émissions d'oxyde d'azote: le long des axes de transit, l'oxyde d'azote (responsable de la formation de l'ozone), dangereux pour la santé, pourrait se multiplier par six.
- Sollicitation accrue des chaussées : coûts supplémentaires pour le renforcement du revêtement.
- Recul massif de la demande dans le secteur du rail: ce dernier ne sera pratiquement plus utilisé par le trafic de transit à travers les Alpes, ce qui pourrait se traduire par la suppression de 5 000 emplois.

Mais la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, en bref la **RPLP**, nous permettra d'éviter pareil scénario. Ses effets? On en recense quatre dans le cas de l'admission des 40 tonnes:

- Coup de frein à la croissance des prestations de trafic des poids lourds: le trafic routier de transit diminuera sensiblement si la redevance est introduite simultanément à une meilleure offre ferroviaire.
- Réduction des émissions d'oxyde d'azote: 30% de moins dans toute la Suisse et stabilisation sur les axes de transit.
- Pas de coûts supplémentaires pour le renforcement du revêtement.
- Maintien des parts du rail sur le marché intérieur et d'import-export, voire même progression de la part au trafic de transit. Donc pas de suppression de postes de travail dans le transport ferroviaire.

Conclusion: La Suisse a besoin de conclure un accord avec l'Union européenne. Pour ce faire, elle doit augmenter la limite de poids à 40 tonnes, au plus tard à l'expiration de l'accord sur le transit. Mais, une telle augmentation aura de graves conséquences et ne sera donc pas acceptée par la population, si elle n'est pas compensée par des mesures d'appoint. La RPLP est la clé de voûte de cet édifice; grâce à elle, le rail maintiendra, voire augmentera ses parts de marché alors que des coûts supplémentaires pour le revêtement des routes pourront être évités et les atteintes à l'environnement se stabiliseront. De plus, elle crée les conditions propices à la conclusion de l'accord bilatéral avec l'UE.

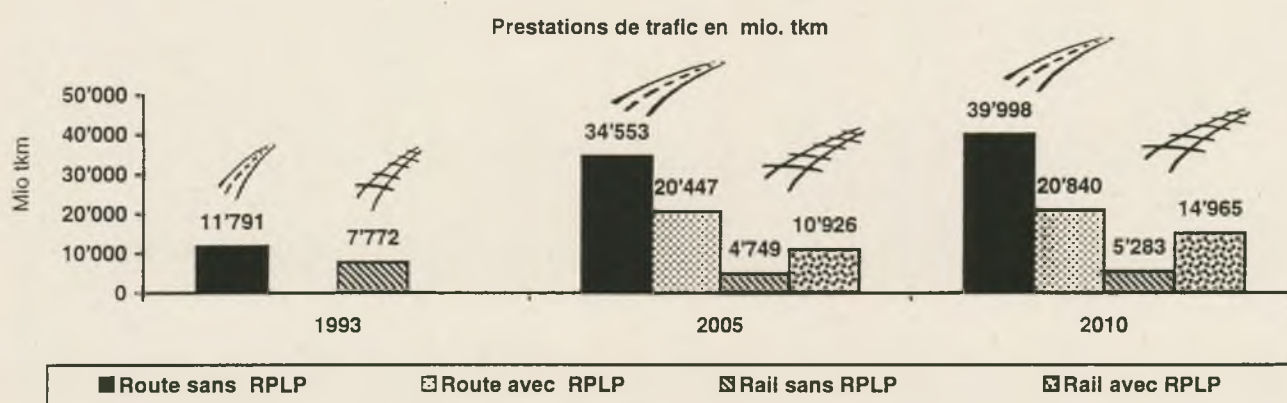
LA REDEVANCE SUR LE TRAFIC DES POIDS LOURDS LIEE AUX PRESTATIONS (RPLP) AMENE LES MARCHANDISES SUR LE RAIL

Le peuple a voté plusieurs fois en faveur d'un transfert des marchandises de la route au rail, une démarche qui s'impose non seulement pour réduire les atteintes à l'environnement, mais encore pour soulager le réseau routier.

Soucieuse de mener à bien les négociations bilatérales et de respecter les accords internationaux déjà conclus, la Suisse s'efforce de réaliser ce transfert par des mesures respectueuses des lois du marché, comme la RPLP. Vu les objectifs ambitieux fixés par l'initiative dite des Alpes et l'important potentiel de transfert vers le rail que recèle le trafic marchandises transalpin, elle doit promouvoir en priorité l'acheminement ferroviaire à travers les Alpes. Or, si la limite de poids des camions était relevée sans être compensée par la RPLP, les marchandises n'emprunteraient pratiquement plus le chemin de fer sur ces axes.

La RPLP, instrument d'un véritable transfert

La comparaison des prestations routières et ferroviaires montre l'efficacité d'une RPLP combinée au relèvement de la limite de poids à 40 tonnes.



Avec la RPLP,

le transport routier de marchandises gagnera encore en importance et les véhicules qui contournent la Suisse aujourd'hui la retraverseront, mais à un prix plus équitable et généralement sur le rail. Si les prestations de trafic (exprimées en tonnes-kilomètres) augmenteront de 75 % d'ici à 2010, les kilomètres parcourus (Vh-km) s'accroîtront de 20 % seulement, à cause de l'introduction des 40 tonnes. Par contre, grâce à la RPLP, le trafic-marchandises par chemin de fer augmentera de 50 %.

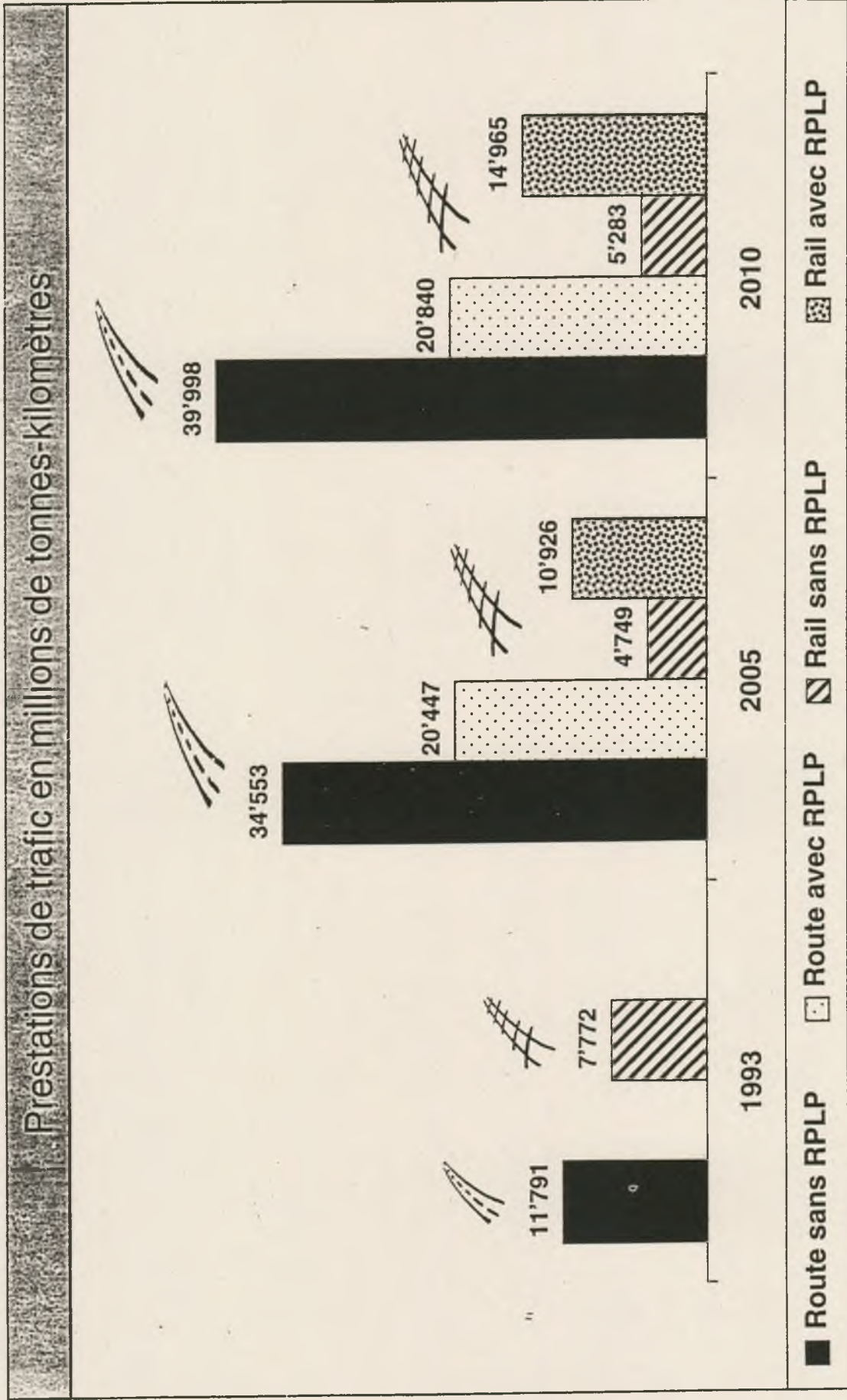
Sans la RPLP,

les routes subiraient à la fois la totalité de l'accroissement de trafic et le retour des véhicules qui contournent actuellement la Suisse (+ 240 % d'ici à 2010). Avec pour conséquence des engorgements permanents et un fort recul des prestations ferroviaires.

Conclusion

Seule la RPLP crée les conditions permettant de transférer le trafic de la route au rail. Sans elle, mais avec un relèvement de la limite de poids, le réseau routier suisse serait rapidement et inexorablement congestionné par les camions étrangers. En effet, ces derniers profiteraient de nos tarifs de transit, qui sont les plus avantageux d'Europe. Le chemin de fer ne pourrait plus lutter contre cette concurrence effrénée et serait peu à peu marginalisé. Les marchandises actuellement transportées par le rail iraient encore davantage obstruer les axes routiers. Dès lors, ces derniers seraient pratiquement bloqués en permanence, sans parler des graves atteintes à l'environnement.

RPLP: Transfert de la route au rail



LA RPLP DIMINUE LES NUISANCES SONORES

1. Situation initiale

Le rail comme la route produisent du bruit, lequel dépasse parfois les valeurs-limites. En Suisse, il y a près de 6 fois plus de logements exposés à un bruit routier excessif que de logements soumis à un excès de bruit ferroviaire.

Mais, la notion de nuisance sonore spécifique permet d'affiner l'analyse, puisque le taux de chargement des moyens de transport y joue un rôle important. De toute façon, on peut en effet comparer les nuisances provoquées, dans tous les cas, par tonne transportée.

Ce calcul montre qu'actuellement, le rail engendre moins de bruit que la route, par tonne-kilomètre. A l'avenir, avec le renouvellement du matériel roulant, les trains deviendront encore plus silencieux; c'est un potentiel dont la route ne dispose pas dans la même mesure. Elle pourra réduire d'un tiers le bruit qu'elle engendre par t-km, mais continuera à produire davantage de bruit que le rail en t-km, à savoir deux fois plus.

Transport de marchandises: nuisances sonores spécifiques du rail et de la route

Moyen de transport	Quand	Immissions sonores par tkm ¹⁾
Poids lourd	Aujourd'hui	100
	A l'avenir (limite de 40 tonnes + RPLP)	70
Rail	Aujourd'hui	87
	A l'avenir	35

1) indexation: 1 camion = 100 = 52m²/tkm au-dessus de 60 dB(A)/h de surface exposée au bruit

2. Les répercussions de la RPLP

La RPLP contribue donc à réduire le bruit de la circulation routière et du trafic ferroviaire à maints égards:

- Elle ouvre la voie à un relèvement du tonnage des poids lourds. La même quantité de marchandises peut être transportée par un nombre réduit de camions - ce qui diminue le bruit du trafic par poids lourds.
- Elle prend en considération les émissions nocives des camions, ce qui entraîne un remplacement plus rapide du parc par des véhicules neufs moins bruyants.
- Elle favorise le transfert de la route au rail - ce qui signifie moins de nuisances sonores.

3. Conclusion

- Le bruit de la circulation routière perturbe 6 fois plus de logements que celui du rail.
- Le rail est plus silencieux que le transport routier par tonne transportée
- Par tonne-kilomètre, les poids lourds de 40 tonnes émettent moins de nuisances sonores (leur taux de chargement étant meilleur) que ceux de 28 tonnes.
- Grâce à la RPLP,
 - La capacité du transport routier est mieux utilisée, et donc ses nuisances sonores spécifiques diminuent donc de près d'un tiers ;
 - Il devient possible de rendre le rail, mode de transport moins bruyant, plus compétitif.

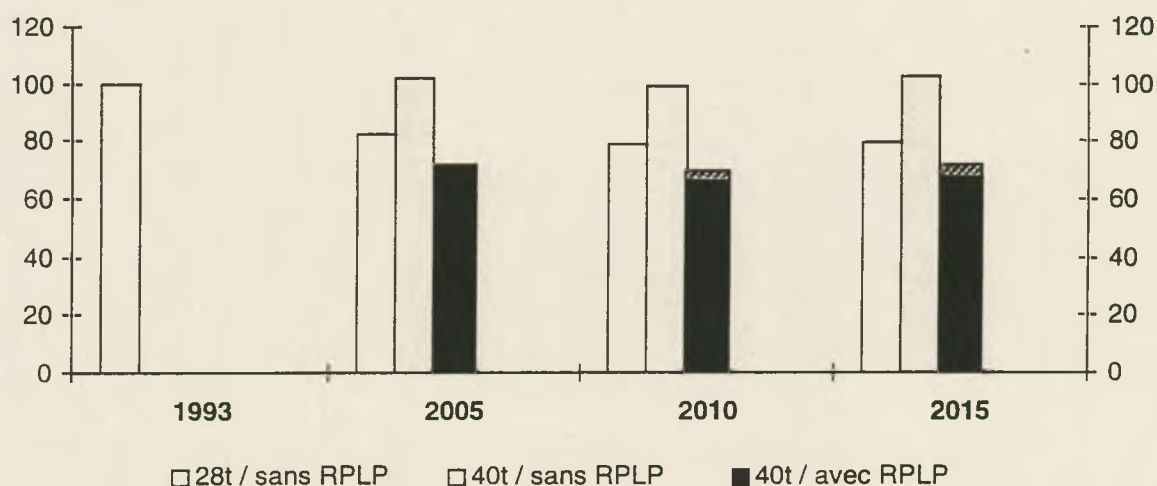
LA RPLP POUR UN AIR PLUS PUR

La RPLP combinée à la limite des 40 tonnes réduira les émissions de NOx

L'introduction de la limite des 40 tonnes combinée à une RPLP de 2,7 ct/tkm réduira les émissions d'oxyde d'azote de 30% d'ici à 2005, **sur tout le territoire suisse**.

Sur les axes de transit en revanche, elles commenceront par augmenter pour revenir au niveau actuel en 2010. Par contre, sans la RPLP, elles se multiplieront par six.

Evolution relative des émissions de NOx dans toute la Suisse



Conclusion

- **Avec la RPLP** et la limite des 40 tonnes, l'oxyde d'azote émis par les poids lourds
 - diminuera de 30% **sur tout le territoire Suisse** (par rapport à 1993)
 - reviendra au niveau de 1993 en 2010, **sur les axes de transit**
- **Sans la RPLP**, mais avec la limite des 40 tonnes, l'oxyde d'azote émis par les poids lourds
 - ne pourra être réduit par rapport au niveau de 1993, **sur tout le territoire suisse**
 - se multipliera par six **sur les axes de transit**, ce qui est inacceptable sur le plan écologique. De plus, ces derniers seront bouchés en permanence à cause de la forte hausse du nombre de camions
- **Sans RPLP**, enfin, les autres polluants tels que les particules ou le dioxyde de carbone (CO₂) augmenteront, ce qui ne serait pas le cas **avec la RPLP**.

Renseignements: Chr. Küng, chef du Service d'étude des transports, tél. 031/322 55 68 Etat:23.6.98

RPLP: MOINS D'ENGORGEMENTS

1. Situation actuelle

Grâce aux statistiques officielles des engorgements que l'Office fédéral des routes effectue depuis 1993, les principales situations de congestion sur le réseau routier suisse sont connues ainsi que, pour l'essentiel, leur durée en heures.

Depuis 1993, on assiste à un accroissement des situations de congestion: si, à cette époque, on n'en recensait que 920, leur nombre est passé en 1994 à juste 1'500, pour atteindre environ 1'700 en 1995 et environ 2'000 en 1996. Cette tendance s'est poursuivie en 1997. Alors que la durée des engorgements ne dépassait pas quelque 2'400 heures en 1993, celle-ci atteignit 3'300 heures en 1994 et juste 4'400 heures en 1995. En 1996, la durée des engorgements est restée à un niveau comparable avec 4'200 heures.

2. Quelles sont les raisons de l'apparition d'engorgements et qui sont ceux qui en subissent les conséquences ?

Les engorgements résultent en premier lieu des pointes de trafic dans le temps, d'accidents et de chantiers. Les camions portent une part de responsabilité dans l'ouverture de chantiers (ornières, assainissement de revêtements). Les chantiers entraînent un accroissement de la consommation énergétique, de nouvelles atteintes à l'environnement et peuvent être à l'origine d'accidents avec leurs séquelles économiques.

La majeure partie des coûts se compose de pertes de temps qui grèvent les automobilistes et les transporteurs. En Suisse, ces coûts se montent annuellement à quelque 1'100 millions de francs, montant auquel s'ajoutent des coûts d'énergie, d'atteintes à l'environnement et d'accidents d'environ 100 millions de francs.

Les coûts de congestion sont supportés d'abord par les usagers de la route eux-mêmes. Toutefois, leur ampleur indique clairement que les engorgements peuvent conduire à d'importantes pertes d'efficacité pour l'ensemble de l'économie suisse.

La circulation des poids lourds absorbe environ 37% de la capacité des autoroutes. Les surcharges observées aux heures de pointe sont pour une bonne part attribuables à ceux-ci.

3. La RPLP diminue les engorgements

Par le biais de l'introduction de la RPLP et du relèvement de la limite de poids total qui lui est liée, la croissance du trafic lourd sera largement reportée sur le rail. L'accroissement des prestations du trafic des poids lourds sera fortement ralenti. Sans RPLP, les routes atteindraient rapidement la limite de leur capacité, le nombre et la durée des embouteillages poursuivraient leur forte croissance. Les engorgements permanents, tels qu'on les connaît parfois à l'étranger, deviendraient monnaie courante.

4. Conclusion

- Seule la RPLP nous donne l'assurance que le transport de marchandises par la route ne va pas accaparer les dernières réserves de capacité routières.
- Sans la RPLP, l'intégralité de l'accroissement du trafic (y compris le report sur la Suisse du trafic de contournement par la France et l'Autriche) s'effectuerait exclusivement par la route. L'embouteillage permanent serait bientôt à l'ordre du jour.

RPLP: LES CANTONS PARTICIPENT AUX PRODUITS

1. Les cantons recevront une part substantielle des recettes

Les cantons reçoivent un tiers du produit net de la RPLP, à savoir quelque 250 millions de francs (avec un taux de 1,6 ct.) ou 500 millions (avec un taux de 2,5 ct.). Ces chiffres comprennent la part qui revient aux régions de montagne et périphériques.

2. Prise en compte des régions de montagne et périphériques

Tant l'article constitutionnel que la loi sur la RPLP exigent que le produit de celle-ci profite aussi aux régions de montagne et périphériques. Ce mandat est rempli de la manière suivante: celles qui sont particulièrement touchées par la RPLP (p. ex. les Grisons) reçoivent préalablement une partie du tiers destiné aux cantons; ensuite, lorsque celui-ci est réparti, elles sont prises en considération comme les autres cantons. Une autre fiche d'information expliquera en détail cette opération.

3. Critères de répartition

En principe, les critères envisagés sont semblables à ceux qui prévalent pour la répartition des recettes fiscales provenant des huiles minérales. Toutefois, le critère de la capacité financière des cantons est abandonné en faveur de celui de la population, du moment qu'elle est touchée par les effets externes du trafic des poids lourds. En effet, c'est finalement elle qui pâtit des nuisances de ce trafic. Les particularités de la RPLP, surtout le fait de mettre les coûts externes du trafic routier à la charge de ceux qui les occasionnent, amène à pondérer les éléments différemment. En l'occurrence, on peut parler d'une péréquation des charges. Outre le principal critère qu'est la population, les parts allouées aux cantons dépendent des facteurs suivants:

- Longueur des routes ouvertes au trafic motorisé
- Dépenses routières du canton
- Imposition des véhicules à moteur.

4. Utilisation des recettes

La loi sur la RPLP prévoit l'utilisation des recettes par les cantons, notamment pour les travaux relatifs au trafic routier (p. ex. la construction et l'entretien des réseaux routiers). En raison de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons, ces derniers bénéficient d'ailleurs d'une grande marge de manœuvre (compensation des coûts non couverts qu'ils doivent supporter dans des domaines tels que la santé publique, la protection du paysage, les forêts, le trafic tant régional que d'agglomération, etc).

Voici quelques exemples où il est concevable de prendre des mesures efficaces en vue de réduire les coûts externes:

- Assainissement de bâtiments et de monuments (bruit, pollution et autres dommages dus au trafic)
- Dispositifs contre les nuisances sonores le long des routes
- Projets visant une meilleure sécurité de tous les usagers de la route (notamment des plus faibles).

Pour diminuer les coûts externes, les cantons peuvent notamment promouvoir le trafic régional et d'agglomération; les nouveaux fonds qu'ils recevront compenseront dès lors quelque peu les coupes prévues dans l'aide fédérale aux entreprises de transport public.

COMMUNICATION AUX MEDIAS

Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP): des millions pour les cantons

C'est maintenant définitif, on sait quelles sommes les cantons recevront au titre du produit de la RPLP. Un groupe de travail a élaboré une clé de répartition qui va être communiquée aux cantons pour consultation. Elle se caractérise par une prise en compte particulière des régions de montagne et des régions périphériques.

Les cantons recevront un tiers du produit de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Pour des recettes d'un montant probable de 750 millions de francs en 2001, ils obtiendront un montant de 250 millions et pour des recettes estimées à 1,5 milliard de francs en 2005, un montant de 500 millions de francs.

En vue de la répartition du tiers cantonal entre les divers cantons, le Secrétariat général du DETEC a mis sur pied un groupe de travail. Les représentants de plusieurs cantons y ont joué un rôle appréciable. Ce groupe a achevé son mandat le 22 juin 1998 et formulé les conclusions suivantes:

En vertu des dispositions constitutionnelle et légale, les répercussions de la redevance sur les régions de montagne et les régions périphériques doivent être spécialement prises en considération. La part, qui doit préalablement revenir aux cantons pourvus de régions de montagne et de régions périphériques, se situera entre 50 et 62,5 millions de francs en 2001 ainsi qu'entre 100 et 125 millions de francs en 2005. Les cantons qui bénéficieront en premier lieu de cette réglementation sont les cantons mal desservis par chemin de fer, éloignés des centres économiques et peu accessibles aux 40 tonnes.

De plus, le groupe de travail a pondéré les critères de répartition entre les cantons contenus dans la loi. Au terme de discussions nourries, il a retenu les valeurs suivantes: longueur des routes 20%, charges routières 20%, population 50% et imposition des véhicules à moteur 10%. Le poids important attribué à la population est dû au fait qu'elle est directement touchée par les effets externes du trafic des poids lourds (coûts de santé, de bruit, d'accidents et de dégâts aux bâtiments non couverts).

La part des différents cantons au produit de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations figure dans le tableau en annexe. Les montants indiqués sont affectés d'une marge d'incertitude. Cette dernière découle en particulier du fait que la part préalable versée en fonction des régions de montagne et périphériques peut varier entre 20 et 25%.

Ces résultats servent de base à l'ordonnance concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Les cantons ont été informés et auront l'occasion de se prononcer lors d'une consultation, avant que la version définitive ne soit arrêtée.

Berne, le 24 juin 98

Département fédéral de l'Environnement,
des Transports, de l'Énergie et de la
Communication

Service de presse

Renseignements: Ulrich Sieber, porte-parole du DETEC, tél. 031/322 55 48

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Les calculs de l'ASTAG sont faux

La redevance sur le trafic poids lourds liée aux prestations (RPLP) grèvera les budgets des ménages de 11 à 55 francs par an au maximum. Le chiffre de 500 francs avancé une nouvelle fois aujourd'hui par l'ASTAG est faux. Il ne résiste pas à l'examen.

Le Service d'Etude des Transports du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) est arrivé à la conclusion que la RPLP n'engendrera que des surcoûts modestes pour les ménages. Ses calculs se basent sur les données suivantes:

- Les dépenses moyennes d'un ménage suisse se montent à 81'432 francs (Annuaire statistique de la Suisse 1998)
- 26% des dépenses d'un ménage comportent des frais de transports pour des biens de consommation (21'172 francs). ("Marktwirtschaftliche Massnahmen im Agglomerationsverkehr: Soziale Gerechtigkeit und politische Akzeptanz", Programme National de Recherche "Ville et Transport", rapport 63, novembre 1993)
- La part des frais de transports s'élève à 5%. Ce taux théorique a été fixé volontairement à un niveau élevé: pour les produits alimentaires par exemple, les frais de transports atteignent seulement 3,2%. ("Auswirkungen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und der Ablösung der Gewichtslimite im Strassengüterverkehr", rapport final Ecoplan, juin 1997)
- Ainsi, un ménage dépense en moyenne 1059 francs par année pour le transport des produits qu'il consomme (5% de 21'172 francs).
- Avec une RPLP de 2,5 centimes par tonne/kilomètre, les frais de transports augmentent en moyenne de 1%, avec une RPLP de 3 centimes, la hausse atteint 5%. (Rapport final Ecoplan).

Conclusion: les ménages suisses supporteront du fait de l'introduction de la RPLP des surcoûts s'élevant entre 11 francs (1% de 1059 francs) et 55 francs (5% de 1059 francs).

L'ASTAG maintient son chiffre de 500 francs par ménage. Ses calculs reposent sur des bases erronées:

- 1er chiffre avancé par l'ASTAG: produit total de la RPLP = 1800 millions de francs

Ce chiffre correspond au produit total d'une RPLP de 3 centimes par tonne/kilomètre. Sur la base de l'accord de Zurich-Kloten (taxe de transit de 330 francs), la limite supérieure pour la RPLP se monte à 2,7 centimes par tonne-kilomètre. Le Conseil fédéral peut en outre abaisser le taux pour les camions de moins de 28 tonnes. Sur la base de l'art. 4 du projet, il peut aussi prévoir des exceptions et des exemptions. C'est pourquoi il faut partir d'un total des produits

RPLP: Répercussions sur les ménages privés (1)

La RPLP n'a pratiquement aucun effet pour les consommateurs. La fourchette des taux retenue par le législateur compense à peu près les répercussions du relèvement de la limite de poids des camions. Les indications ci-après le démontrent.

Calcul des répercussions

Voici les éléments dont il faut tenir compte:

1. Effets du relèvement de la limite de poids à 40t sur les coûts du transport de marchandises
 2. Effets d'une redevance fixée à 2,5 cts/tkm sur les coûts du transport de marchandises ; effets d'une redevance de 3 cts/tkm
 3. Effets des coûts de transport sur les dépenses de consommation des ménages privés.
-
1. Le relèvement de la limite de poids à 40t réduira les **coûts de transport de 18%** (gain de productivité de la branche des transports).
 2. a) Par contre, une **RPLP de 2,5 cts/tkm** augmentera ces coûts de transport de **19%**.
→ Les effets conjugués de l'introduction de la limite de 40t et d'une RPLP de 2,5 cts/tkm limitera la hausse des **coûts de transport à un seul pour cent**.
 3. b) Une **RPLP de 3 cts/tkm** augmentera les coûts de transport de **23%**.
Au taux légal maximum de 3 cts/tkm, l'**augmentation des coûts de transport** atteindrait à peine **5%**.

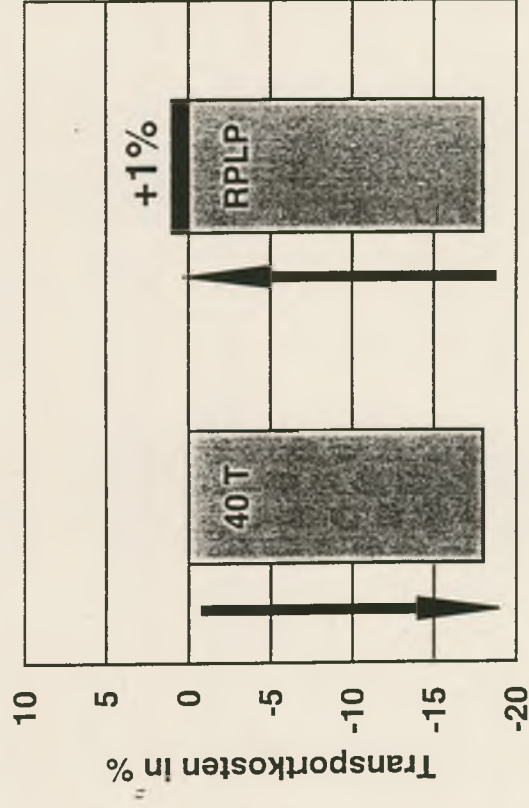
Source: «Auswirkungen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der Ablösung der Gewichtslimite im Strassengüterverkehr», rapport final Ecoplan, Berne/Altdorf, juin 1997, en langue allemande, résumé français.

RPLP: Répercussions sur les ménages privés (1)

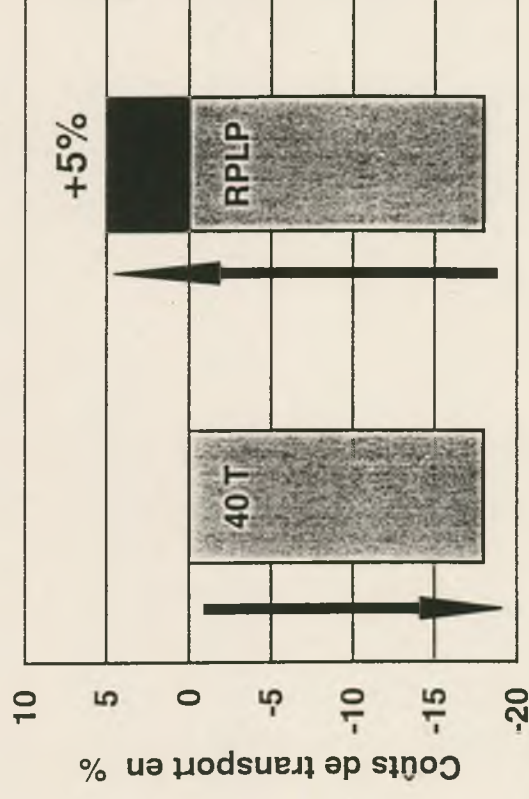
éléments à prendre en compte:

- Relèvement de la limite de poids à 40 tonnes
- RPLP 2.5 cts/tkm ou 3 cts/tkm
- Dépenses des consommation + coûts des transports

LSVA 2.5 Rp.



RPLP 3 cts.



RPLP: Répercussions sur les ménages privés (2) Dépenses de consommation des ménages privés

Un ménage suisse moyen consacre **annuellement 58'000 francs à ses dépenses de consommation** (dépenses totales : 81'432 Fr.). Dans ce chiffre sont compris **environ 1 '100 francs de coûts de transport**. Cela correspond à **moins de 2%** des dépenses de consommation d'un ménage. La RPLP grèvera donc cette faible partie de nos dépenses ménagères.

- Si les coûts de transport n'augmentent que de **un pour cent** (ce qui vaut pour une RPLP de 2,5 cts/tkm), le possible **renchérissement annuel** ne serait que de **11 francs** par ménage.
- Ainsi une hausse des coûts de transport de **5%** (RPLP de 3 cts/tkm) alourdirait les budgets des ménages privés de **55 francs** par année.

Conclusion: Même si l' on appliquait le taux maximal prévu par la loi de 3 cts/tkm, les chiffres avancés par les opposants à la RPLP seraient 10 fois trop élevés (il faut biffer un zéro). Par ailleurs, la RPLP contribue à ménager l'environnement et à financer la modernisation des chemins de fer. Ces avantages l'emportent largement sur la modique charge supplémentaire supportée par les ménages.

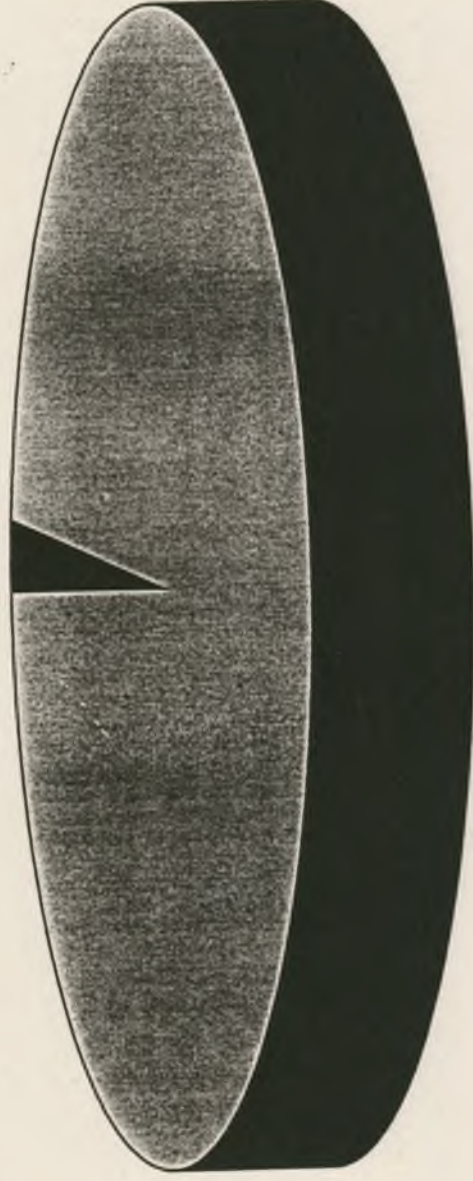
Sources:

- Annuaire statistique de la Suisse 1998
- «Marktwirtschaftliche Massnahmen im Agglomerationsverkehr: Soziale Gerechtigkeit und politische Akzeptanz», en langue allemande seulement, Rapport 63 du PNR Ville et transport, novembre 1993

RPLP: Dépenses de consommation ménages privés (2)

58'000 francs / an

dont 1'100 francs le coût des transports



• RPLP 2.5 cts/tkm	+1% ↑	11 francs / an
• RPLP 3.0 cts/tkm	+5% ↑	55 francs /an

Qui paye la RPLP?

Une réponse sèche dirait : certainement pas les consommateurs ou les consommatrices, contrairement à ce que l'ASTAG veut nous faire croire (voir la plus petite part de gâteau!).

Une réponse plus circonstanciée ferait observer qu'il faut tabler, **pour la RPLP**, sur un **produit global de 1.5 milliard de francs**. Trois artisans sont à l'origine de ce « gâteau »:

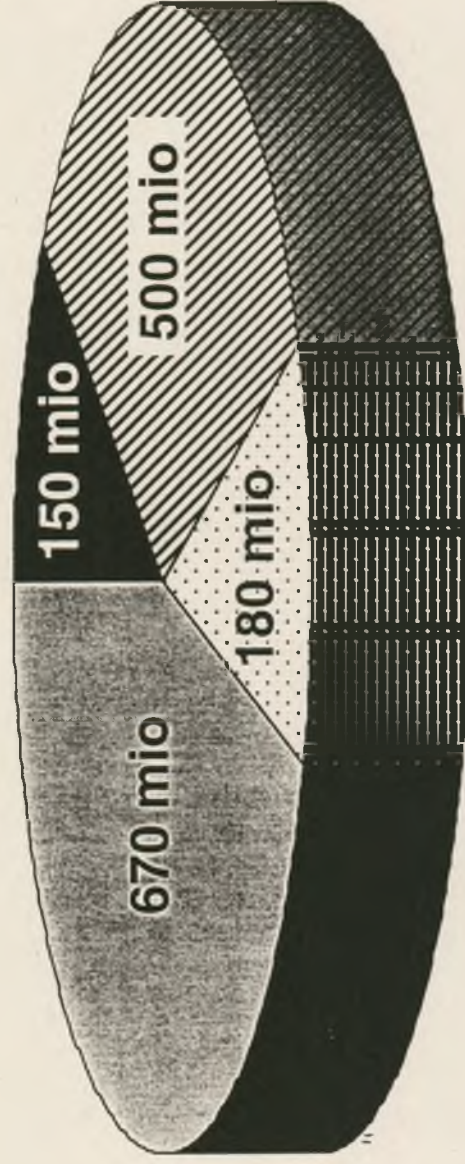
- **La disparition de la RTPL** : l'introduction de la RPLP signifie en même temps la **suppression de l'actuelle redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds (RTPL)**. Il en découle que **l'économie** se trouve libérée d'une charge de quelque **180 millions de francs**.
- **Le tiers** du produit – soit **environ 500 millions de francs** – provient **des transporteurs étrangers**. Aujourd'hui déjà, les poids lourds étrangers procurent 24% des recettes de la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds (RTPL). Cette part est appelée à augmenter fortement avec le relèvement de la limite de poids.
- **L'augmentation de la limite de poids à 40 tonnes permet à l'économie et à la branche des transports une réduction des coûts de l'ordre même du produit de la RPLP**, soit environ **670 millions de francs**. En l'occurrence, il s'agit des **gains de productivité** de la branche des transports.
- Les budgets des **ménages privés** – dans l'hypothèse haute (càd. dans le cas du taux maximum prévu par la loi de 3 ct./tkm) - ne subiraient qu'une charge supplémentaire de 55 francs par année et ne seraient appelés à verser qu'**environ 150 millions de francs** (2.85 mio. de ménages x 55 Fr.). Dans le cas, plus **vraisemblable**, d'un supplément de 11 francs par ménage, cette part se réduirait encore à **quelque 32 millions de francs** (2.85 mio. de ménages x 11 Fr.).

Conclusion: Nous, consommateurs et consommatrices, n'avons rien « à craindre » de la RPLP. Celle-ci contribue à préserver un environnement d'une grande valeur et nous promet, ainsi qu'à nos descendants, une meilleure qualité de vie.

Qui paye la RPLP ?

Produit global RPLP 1.5 mia. francs

- ménages privés
- ▨ étranger
- ▤ RTPL
- ▣ économie



Economie: compensation par le passage à 40t

LA RPLP CRÉE DES EMPLOIS

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) garantit des emplois en Suisse.

Dans une conjoncture de reprise économique - avec son corollaire, l'accroissement des activités de transport - la RPLP, conjuguée avec un relèvement de la limite du poids maximal des véhicules, se traduira par la création de postes de travail. Non seulement les transports routiers en profiteront, mais encore les chemins de fer ainsi que les secteurs de la construction et de l'exportation, dans l'ensemble du pays.

En voici les raisons:

- Seule la RPLP permet de sauvegarder des emplois dans le transport ferroviaire des marchandises. Sans elle, environ 5 000 postes devront être supprimés en peu de temps.
- La RPLP assure le financement de la NLFA. Dans ce contexte, elle permet de sauvegarder 15 000 postes de travail et d'en créer de nouveaux.
- Seule une RPLP conjuguée avec le relèvement de la limite de poids permettra de mener à bien les négociations bilatérales avec l'UE. L'accord qui devrait en résulter est extrêmement important pour les nombreuses entreprises qui exportent vers le marché européen car il leur offre un accès juste et libre à ce dernier. Dans le secteur de l'exportation, les emplois seront donc maintenus, voire accrus.
- Comme les accords bilatéraux auront un effet positif sur l'activité économique, les échanges de marchandises vont s'intensifier, générant de nouveaux emplois dans le secteur routier. En effet, le transport routier de marchandises restera le vecteur principal, même après l'introduction de la RPLP.
- D'après l'étude ECOPLAN¹, 75 000 personnes travaillaient dans les transports routiers en 1991. Même après l'introduction de la RPLP et le relèvement de la limite de poids, leur nombre continuera à augmenter. D'ici à 2010, l'emploi dans ce secteur devrait progresser de 20 à 25 %.

Conclusion

Le résultat du vote sur la RPLP aura un impact tant direct qu'indirect sur le maintien et la création de nouveaux emplois. Ceux qui approuveront cette redevance contribueront à améliorer durablement le marché suisse du travail. Vu sous cet angle, le 27 septembre 1998 est une chance à saisir pour générer davantage de postes de travail en Suisse.

Renseignements: Dr. Christian Küng, chef du Service d'étude des transports, tél. 031 / 322 55 68 Etat: 5.6.1998

¹ Auswirkungen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der Ablösung der Gewichtslimite im Strassengüterverkehr, Berne 1997 (mandat SET no 287), en langue allemande avec résumé français.

LA REDEVANCE SUR LE TRAFIC DES POIDS LOURDS LIEE AUX PRESTATIONS (RPLP) MENAGE LE TOURISME PAR AUTOCARS

Etant donné l'importance du tourisme pour notre pays, les Chambres fédérales ont décidé de faire un geste en faveur des transports par autocars. En effet, la redevance continuera à être perçue sous forme de forfait et non pas en fonction des prestations. Le nouveau montant annuel, échelonné jusqu'à concurrence de 5000 francs, doit en outre être relativisé à divers points de vue :

- Les 5000 francs représentent un montant maximal. Le Conseil fédéral peut placer la barre plus bas et établir une différenciation en fonction des catégories de poids.
- Pour 250 jours de circulation, la RPLP coûtera donc au maximum 20 francs par jour à toute entreprise suisse d'autocars qui paie le forfait annuel, ce qui représente moins d'un franc par passager.
- Les transporteurs étrangers pourront payer des forfaits journaliers ou mensuels. Au taux le plus élevé, le forfait journalier devrait coûter 25 francs, ce qui représente, ici aussi, moins d'un franc par passager.
- Actuellement, le forfait le moins cher est fixé à 25 francs et vaut pour une semaine. Les excursions d'un jour ne coûteront donc pas un centime de plus.

Comparaison avec les pays voisins

La comparaison avec les pays voisins montre que la redevance forfaitaire préconisée par la Suisse est très avantageuse. En Allemagne, les compagnies étrangères de car paient en effet une taxe sur la valeur ajoutée de 1,3 pfennig par personne et par kilomètre. Ainsi, un car qui se rend de Bâle à Donaueschingen avec 30 personnes à bord pour une excursion d'un jour paiera 101,40 DM, soit environ 80 francs (260 km x 30 personnes x 1,3 pfennig). Il en va de même des péages autoroutiers prélevés en Italie pour un trajet Chiasso – Vérone et retour, qui coûtent 36 000 liras (env. 31 francs). En France, pour un voyage de Bâle à Dijon et retour, il faut déboursier 500 francs français, c'est-à-dire approximativement 125 francs suisses. En Autriche, celui qui veut se rendre de Sankt-Margrethen à Kufstein doit non seulement se procurer une vignette autoroutière coûtant 300 schillings, soit 35 de nos francs, mais encore payer la même somme pour traverser l'Arlberg.

Une RPLP pour promouvoir le tourisme

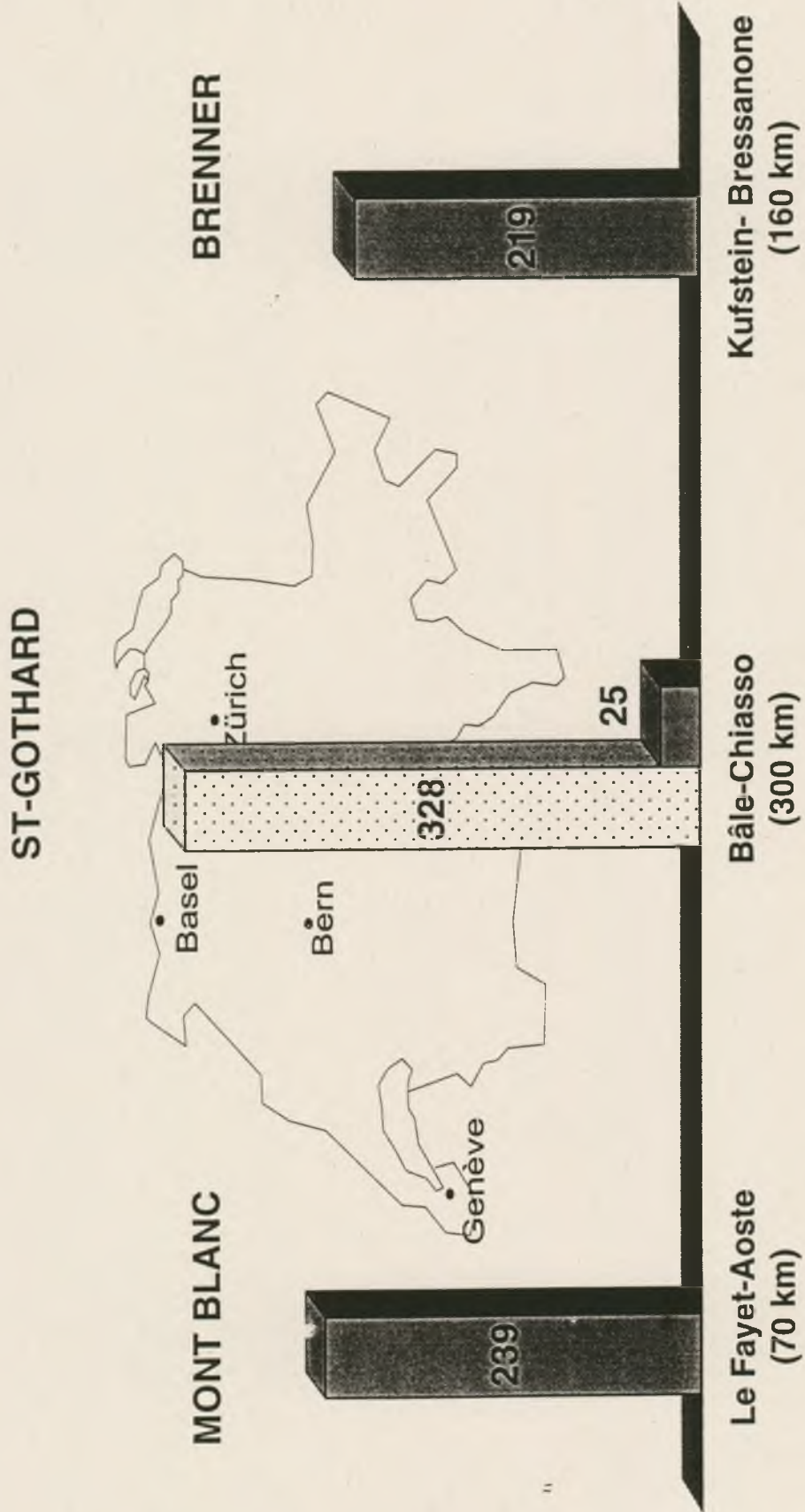
La modeste augmentation de la redevance sur les voyages en car se justifie d'autant plus que celle-ci rend la Suisse nettement plus attrayante pour les vacances et les circuits touristiques:

- Elle contribue à transférer le trafic de la route au rail et, par conséquent, à ménager l'environnement.
- Redevance-socle, elle permet d'atteindre les objectifs de l'initiative des Alpes; elle est donc une condition première à la sauvegarde d'un paysage alpin intact.
- Elle contribue à la réussite des négociations bilatérales et, partant, à rendre la Suisse compétitive dans le contexte économique européen.
- Elle constitue un pilier essentiel pour financer la modernisation des chemins de fer, ce dont le tourisme profite également.

Conclusion

La solution du forfait adoptée par le Parlement vise résolument à ménager le tourisme. Les menaces de boycott des entreprises de car étrangères sont incompréhensibles car les voyages qu'elles organisent en Suisse continueront d'être avantageux.

Redevances d'utilisation au Mont Blanc, au St-Gothard et au Brenner



 Redevances d'utilisation (Mont Blanc/Brenner : 40t; St-Gothard 28t) [SFr]
 Redevance d'utilisation actuelle / Suisse (avec RPLP, 40t) [SFr]

RPLP: Rejoindre le niveau du Mont Blanc et du Brenner

Etat actuel: limite de 28t et pas de RPLP en Suisse

Sous le régime de l'actuelle redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds, un véhicule (**28 t**) acquitte un montant de 25 francs seulement pour un trajet de transit de Bâle à Chiasso par le St-Gothard (lequel correspond à 300km). Un trajet vers le Sud ou le Nord empruntant le Mont Blanc ou le Brenner coûte un multiple de cette somme.

Etat 2005: limite de 40t et RPLP en Suisse

Avec le remplacement de l'actuelle redevance forfaitaire par une redevance liée aux prestations, les différentes redevances d'utilisation perçues pour les trajets via Mont Blanc, St-Gothard ou Brenner se situeront à des niveaux comparables. En Suisse, la RPLP sera d'un montant qui est déjà couramment appliqué à l'étranger. Rapporté au kilométrage, le prix applicable à la traversée de la Suisse par un 40t - **328 francs pour 300 km** - est parfaitement adapté. De loin, c'est le trajet passant par le **Mont Blanc** qui est le plus cher; pour une distance de **70km** (Le Fayet-Aoste), il se monte à 239 francs. La traversée du **Brenner - 160 km** (de Kufstein à Bressanone) - coûte **219 francs** pour un 40 tonnes.

Conclusion

La comparaison entre les redevances applicables à l'utilisation des axes de transit Nord-Sud montre clairement que la Suisse serait submergée de poids lourds si elle devait admettre les 40 tonnes sans instituer en même temps la RPLP. Seule cette mesure d'accompagnement, la RPLP, nous permettra d'échapper à un déferlement de poids lourds.

Poids lourds marchandises: progression du trafic 1985 - 1995

Quelque 3 000 poids lourds marchandises (camions, trains routiers et ensembles semi-remorques d'un poids total autorisé de plus de 3,5 tonnes) traversaient en 1995 le St-Gothard chaque jour ouvrable. En 1997, ils étaient déjà 3 300.

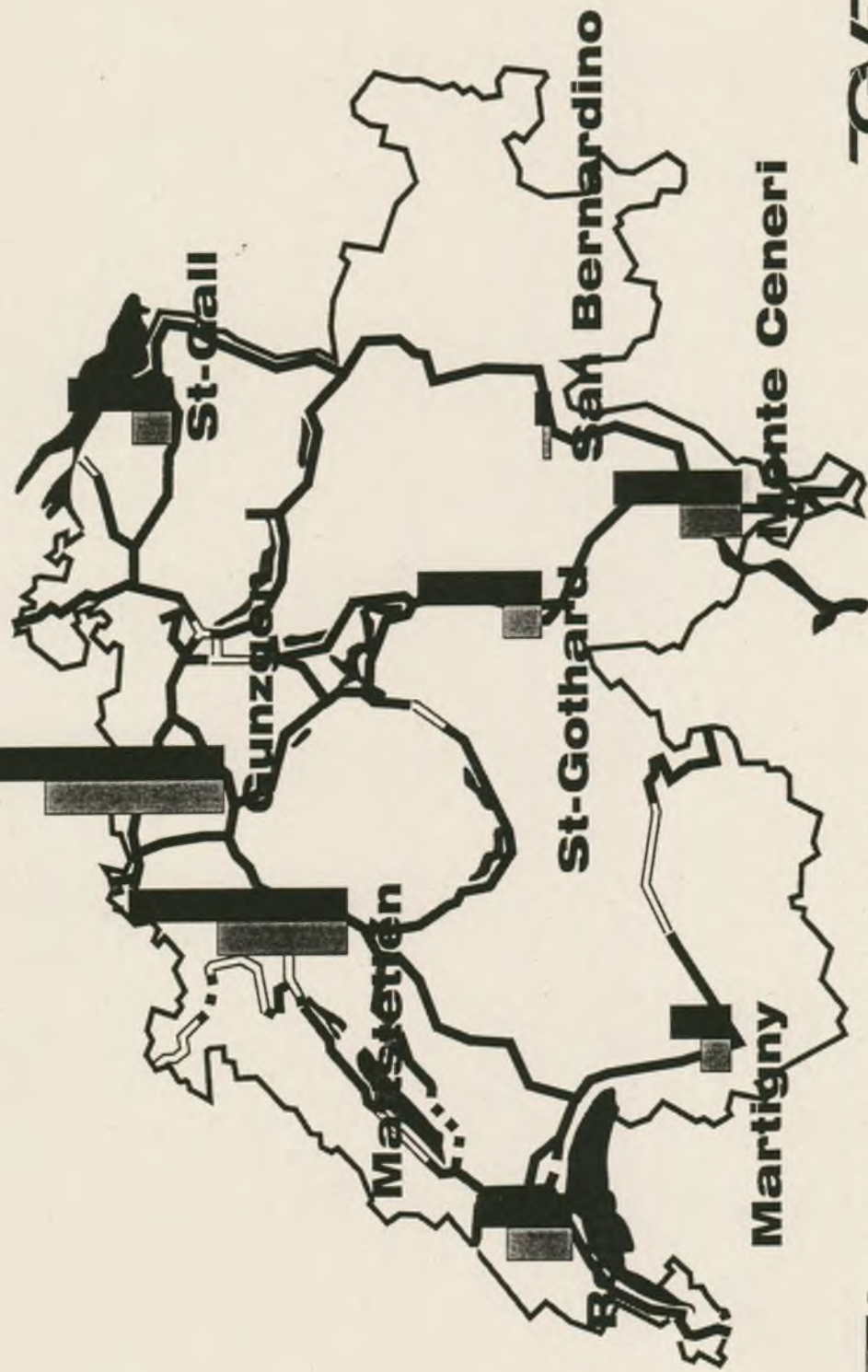
Par rapport à 1985, cela représente pour le St-Gothard plus du triple. Mais, sur d'autres tronçons du réseau des routes nationales, on constate des augmentations supérieures à la moyenne en matière de trafic poids lourds.

A titre d'exemples, on peut signaler que:

- la valeur journalière la plus élevée a été enregistrée à MuttENZ/Hard avec plus de 10 000 poids lourds marchandises par jour ouvrable
- sur le tronçon de l'A1 entre Härkingen et Wiggertal, le trafic a presque doublé entre 1985 et 1995, passant de plus de 4 000 à plus de 8 000 véhicules
- même à Gossau SG (+113%) et Rolle (+45%), ainsi qu'à Viège (+58%) et Walenstadt (+30%), le volume des poids lourds marchandises s'est accru de manière relativement forte.

Poids lourds marchandises: Augmentation de 1985 à 1995

1995



■ 1'000 véhicules/jour (TJMO14)

85 95

GVF

Redevances d'utilisation des routes en francs par 100 km

Poids lourds marchandises, poids total autorisé 28t

Mulhouse-Lyon
Prix état 1998

(F)

23

Turin-Venise
Prix état 1998

(I)

15

Salzburg-Villach
Prix état 1998

(A)

50

Lausanne-Zurich
Prix état 1998

(CH)

7

Lausanne-Zurich
RPLP 1.6 ct., dès 2001

(CH)

45

Lausanne-Zurich
RPLP 2.2 ct., dès 2005

(CH)

62

RPLP: comparaison des redevances d'utilisation pratiquées en France, en Italie, en Autriche et en Suisse

La comparaison porte sur quatre tronçons autoroutiers, français, italien, autrichien et suisse. Les prix indiqués ci-dessous correspondent à une distance de 100 km et concernent des camions d'un poids total autorisé de 28 tonnes (la RPLP n'est pas une charge supplémentaire pour les 40 tonnes puisqu'ils ne sont pas encore autorisés; elle n'absorbe donc que le gain de productivité).

France, 1998: Mulhouse-Lyon, 345 km, péage 315 FRF.
23,3 SFR / 100 km

Italie, 1998: Torino-Venezia M., 391 km, péage 66'000 lit.
14,9 SFR / 100 km

Autriche, 1998: Salzburg-Villach (par Tauern), péage autoroute et tunnel 600 S, part du forfait journalier SBA 120 S.
50,0 SFR / 100 km

Suisse, 1998: redevance forfaitaire sur les poids lourds, prestations de trafic annuelles 60'000 km.
7 SFR / 100 km

Suisse, 2001: redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations à 1,6 ct. / tkm.
44,5 SFR / 100 km

Suisse, 2005: accord bilatéral, 40 tonnes autorisés, RPLP à 2,2 ct. / tkm
61,6 SFR / 100 km

Conclusion

Avec la taxe forfaitaire qu'elle applique aujourd'hui, la Suisse pratique des redevances d'utilisation très inférieures à celles de ses voisins.

Lorsqu'elle aura introduit la RPLP, ces dernières resteront encore inférieures à celles de l'Autriche.

Ses redevances d'utilisation dépasseront relativement celles de l'Autriche dès 2005 seulement, au moment où elle augmentera la RPLP à 2,2 ct. / tkm pour les poids lourds de 28 tonnes.

Mais les pays voisins augmenteront probablement aussi leurs redevances d'ici à 2005; à cette date, il se pourrait donc bien que celles de la Suisse ne soient pas les plus chères.

Renseignements: Ch. Küng, Service d'étude des transports, tél. 031 322 55 68

Etat: 1^{er} juillet 1998

RPLP: LES VOITURES DE LIVRAISON NE REMPLACERONT PAS LES POIDS LOURDS

Parfois, on entend dire que la RPLP incitera à effectuer davantage de transports à l'aide de voitures de livraison. Il est vrai que ces dernières (jusqu'à 3,5 tonnes de poids total) présentent des avantages par rapport aux poids lourds (3,5 tonnes et plus): elles ne sont pas soumises à l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche et peuvent être conduites avec un permis de catégorie B (le permis de poids lourds n'est pas obligatoire). De plus, elles ne sont pas soumises à l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles. En revanche, leur charge utile est limitée à environ 2 tonnes, et elles doivent être modifiées pour pouvoir transporter des produits spéciaux (huiles minérales, ciment, lait, etc.).

Ces dernières années, un certain volume de transports a été transféré sur des voitures de livraison; de 1990 à 1997, leur nombre a augmenté de 8% et leurs prestations de trafic, de 7%. Selon l'ASTAG, cette évolution est due à deux facteurs: l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche imposée aux poids lourds et la tendance, de plus en plus marquée, aux livraisons "just in time".

Pourquoi les voitures de livraison ne remplaceront pas les poids lourds

- parce qu'elles requièrent beaucoup de personnel pour les charges lourdes: alors que le chauffeur d'une fourgonnette peut transporter deux tonnes de charge utile, celui d'un camion peut en transporter 25. Même si le premier n'a pas besoin d'un permis poids lourds et peut être aidé par un auxiliaire, ce type de véhicule n'est pas rentable pour transporter de lourdes charges sur de longues distances.
- parce qu'avec la RPLP, les camions seront davantage chargés en fonction de leur capacité. A l'avenir, on utilisera le véhicule le mieux adapté à la quantité et au volume de marchandises qu'il doit transporter. Par conséquent, seule une très petite partie d'entre elles (catégories 3,5 à 12 tonnes) sera transférée sur des voitures de livraison.
- parce qu'elles ne peuvent transporter ni gros volumes ni même certains produits, à moins d'être modifiées. Le potentiel de transfert est donc estimé à 1,5% au maximum.

Conclusion

Vu les tonnages transportés par les poids lourds et les impératifs auxquels les transporteurs suisses sont soumis, il n'y a aucun danger de voir les véhicules utilitaires lourds remplacés par des voitures de livraison, ne serait-ce qu'en raison de leur faible charge utile et du nombreux personnel qu'elles requièrent. Seul un faible volume estimé à 1,5% des prestations de trafic pourrait leur être transféré.