

Le rejet de la RPLP représente une véritable chance dans l'optique d'une nouvelle politique des transports eurocompatible et pouvant être financée.

Argumentaire contre la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)

- **Les bases juridiques de la RPLP**
- **Les principaux arguments contre la RPLP**

Situation du 23 mars 1998

TABLE DES MATIERES

Partie I) Les bases juridiques de la RPLP

1.1.	Article constitutionnel CF art. 36 ^{quater}	Page 3
1.2.	Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)	Page 4

Partie 2) Les principaux arguments contre la RPLP

Argument 1:	La RPLP met 30'000 emplois en danger	Page 6
Argument 2:	La RPLP coûte 500 francs à chaque ménage	Page 10
Argument 3:	La RPLP entraînera dans son sillage d'autres taxes sur les transports	Page 12
Argument 4:	La RPLP ignore la volonté exprimée par les citoyens	Page 14
Argument 5:	La RPLP prive la caisse routière de fonds dont la route a un besoin urgent	Page 16
Argument 6:	La RPLP n'est rien d'autre qu'un impôt pour les NLFA	Page 18
Argument 7:	La RPLP ne permet pas de transférer le trafic lourd sur le rail	Page 20
Argument 8:	La RPLP ne met pas en application l'article sur la protection des Alpes	Page 22
Argument 9:	La RPLP finance le trafic de transit européen	Page 24
Argument 10:	La RPLP n'a rien à voir avec les négociations bilatérales avec l'UE	Page 26
Argument 11:	La RPLP n'est pas eurocompatible	Page 28
Argument 12:	La RPLP défavorise les régions de montage et périphériques	Page 30
Argument 13:	La RPLP n'a rien à voir avec la vérité des coûts	Page 32
Argument 14:	La RPLP n'a rien à voir avec les „40-tonnes“	Page 34
Argument 15:	La RPLP est écologiquement contreproductive	Page 36
	Le rejet de la RPLP représente une véritable chance dans l'optique d'une nouvelle politique des transports eurocompatible et pouvant être financée.	Page 38

Partie 3) Annexe

Exemple Beda Steiner, Kaltbrunn
Exemple HOLZ Zollhaus AG, Lac noir

1.1. L'article 36^{quater} de la Constitution fédérale

Le 10 février 1994, deux projets concernant des redevances sur le trafic des poids lourds ont fait simultanément l'objet d'une votation. Le premier projet a demandé la prorogation et en même temps l'augmentation de la redevance sur le trafic des poids lourds forfaitaire existante, dont la perception était à l'origine limitée à une période de 10 ans. Le deuxième projet a souhaité modifier la Constitution pour pouvoir remplacer plus tard la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds par une redevance liée aux prestations. Dans la brochure d'explication tous-ménages distribuée avant la votation, le Conseil fédéral définit de la manière suivante les objectifs de ce deuxième projet qui sont résumés par le nouvel article 36^{quater} de la Constitution fédérale:

- La Confédération reçoit la compétence de remplacer la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds par une redevance tenant mieux compte du principe de causalité. 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.
- 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.
- 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 sur les régions périphériques.

- 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 périphériques.

Sur la base du verdict populaire de 1994, les quatre principes suivants doivent être respectés par la législation concernant la RPLP:

- ⇒ La RPLP est perçue en coordination avec l'UE
- ⇒ La RPLP n'est introduite que si les coûts du trafic des poids lourds ne sont pas couverts.
- ⇒ La RPLP ne doit pas dépasser les coûts non couverts.
- ⇒ Les recettes en provenance de la RPLP doivent être affectées obligatoirement à des tâches en rapport avec la route.

1.2. La Loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL)

- La redevance est perçue sur les véhicules lourds immatriculés en Suisse ou à l'étranger (suisse et étrangers), soit les véhicules à moteur et les remorques destinés au transport de personnes ou de marchandises.

Le Conseil fédéral peut exonérer partiellement ou totalement certains types de véhicules ou certains véhicules à usage particulier.¹

- Pour le transport des personnes par véhicules lourds, la redevance est forfaitaire. Elle se monte à 5000 francs par année au plus.
- Pour le transport de marchandises, la redevance est calculée sur la base du poids total autorisé (PTA) du véhicule et du kilométrage.

⇒	dès 2001 entre 0,6 et 2,5 centimes par kilomètre et tonne de PTA
⇒	dès 2005 entre 0,6 et 3,0 centimes par kilomètre et tonne de PTA ⁴

- La redevance peut être perçue en fonction des émissions produites.⁵ Dans ce cas, les tarifs ci-dessus seront considérés comme des moyennes. En cas d'émissions supérieures à la moyenne, les taux seront supérieurs aux tarifs maxima!
- Le Conseil fédéral peut échelonner la perception de la redevance.⁶

b) Scénario de tarif envisageable

Avec la présente LRPL, le Parlement a laissé au Conseil fédéral une marge de manoeuvre extrêmement grande pour fixer les tarifs. Le gouvernement détermine non seulement lui-même le moment de l'entrée en vigueur de la loi, mais il fixe également les tarifs dans une fourchette avec un facteur 5 (tarifs allant du simple au quintuple) (!); pour un poids lourd de 28 tonnes parcourant 80'000 kilomètres par an, l'impôt se monte de nos jours à 4000 francs; au tarif minimal, cet impôt passerait selon la nouvelle RPLP à 13'440 francs et au tarif maximal à 67'200 francs.

Le Conseil fédéral a certes annoncé à plusieurs reprises à quel rythme il envisage l'introduction de la RPLP et l'augmentation des poids totaux autorisés mais, compte tenu des nombreux liens qui existent entre la RPLP et d'autres projets en matière de politique, il s'agit de prendre ces informations avec prudence.

¹ Ce qui pourrait entre autre être envisagé pour les véhicules du trafic combiné.

² 2001 est une hypothèse: selon la RPLP, c'est le Conseil fédéral qui décide de l'entrée en vigueur de la loi. Le Conseil fédéral évoque une mise en vigueur dès 2001 et, auparavant, un doublement de la redevance forfaitaire dès 1999.

³ 2005 est une hypothèse: le taux plus élevé sera applicable en cas d'une augmentation généralisée du poids total autorisé à 40 tonnes; selon la stratégie du Conseil fédéral, tel sera le cas en 2005.

⁴ Le taux maximal pourra être réduit de 20 % au maximum pour les véhicules jusqu'à 28 tonnes.

⁵ Compte tenu de l'accord sur les transports terrestres avec l'UE, une perception des tarifs en fonction des émissions est très probable.

⁶ Selon la stratégie du Conseil fédéral, le tarif sera de 1,6 cts dès 2001 et de 2,5/3,0 cts dès 2005.

- 1999 Doublement de la redevance forfaitaire actuelle⁷
- 2001 Augmentation du PTA à 34 tonnes
 - ⇒ 1,6 centimes par kilomètre et par tonne de PTA
- 2005 Augmentation du PTA à 40 tonnes:
 - ⇒ 2,5 centimes par kilomètre et par tonne de PTA pour les camions jusqu'à 28 tonnes
 - ⇒ 3.0 centimes par kilomètre et par tonne de PTA pour les camions de plus de 28 tonnes

Le fait que les recettes en provenance de la RPLP sont principalement prévues pour le financement des NLFA, permet certainement de douter légitimement du fait que le Conseil fédéral ne veuille pas exploiter ses possibilités légales au niveau de l'aménagement de tarifs plus tôt et plus complètement. Des dépassements de coûts au niveau de la construction des NLFA, des mauvaises estimations quant au produit des RPLP ou un effet d'incitation insuffisant au niveau du trafic de transit, à savoir des éventualités qui vont très probablement se produire, vont sans doute inciter le Conseil fédéral à ne pas tenir les promesses faites. Cela ne serait malheureusement pas pour la première fois.

c) Les recettes attendues de la RPLP et les coûts non couverts par le trafic des poids lourds

Selon le Conseiller fédéral Leuenberger, la RPLP va rapporter sous la forme prévue dès 2005 des recettes de 1.8 milliards de francs par an (TVA sur la RPLP de plus de 100 millions de francs non comprise!) Les recettes en provenance de la taxe forfaitaire actuelle se montent à quelques 170 millions de francs par an.

Dans le compte routier 1994, le trafic des poids lourds présente un excédent de couverture de 65 millions de francs. Selon le message du Conseil fédéral, les coûts de santé, d'accidents, de dégâts aux bâtiments et de bruit non couverts et imputables au trafic des poids lourds se sont montés en 1993 à 1.0 milliard de francs, alors que les avantages externes du trafic des poids lourds sont estimés à 0 francs! En mettant à la charge du trafic des poids lourds la totalité des coûts externes qui lui sont imputables et en ne lui créditant aucun éventuel avantage externe, la sous-couverture s'élève donc à 935 millions de francs au maximum par an.

⇒ La RPLP prévue avec ses recettes d'un montant de 1,8 milliards de francs conduit par conséquent pour le trafic des poids lourds à un excédent de couverture de plus de 850 millions de francs par an, ce qui est parfaitement anticonstitutionnel et contraire à la loi!

⁷ selon le projet de financement des grands projets

Argument 1: La RPLP met 30'000 emplois en danger

a) Motifs

La RPLP renchérit de près de 30 pour cent les frais de transport en Suisse. Après l'introduction de la RPLP, ces derniers vont être deux fois plus élevés que dans les pays environnants. L'augmentation des frais de transports ne concerne toutefois pas en priorité la branche des transports, mais constitue un problème pour les expéditeurs. Dans l'industrie expéditrice et dans le commerce de gros, la RPLP grève chaque emploi de 1200 francs par an en moyenne. Avec l'ouverture des marchés (admission des poids lourds de 40 tonnes dès 1999, suppression de l'interdiction de cabotage), l'inconvénient lié au coût du site de production suisse va encore s'accroître par rapport à l'étranger. Il en résultera un affaiblissement de la compétitivité et un risque de suppression d'autres emplois.

Des calculs ont montré que, dans le secteur des transports, plus de 20'000 emplois risquent d'être supprimés suite à l'introduction de la RPLP. Au niveau de l'industrie expéditrice, on doit compter avec quelques 10'000 à 15'000 suppressions d'emplois complémentaires, en raison de l'augmentation du coût de production. Au total, l'introduction de la RPLP en Suisse remet en question plus de 30'000 emplois!

b) Exemple

L'entreprise HOLZ Zollhaus AG dans le district fribourgeois du Lac Noir occupe 45 personnes et entretient un parc de camions de 4 trains routiers à 28 tonnes chacun.⁸ Un transfert des transports sur le rail est impossible, car cette région n'est pas desservie par les chemins de fer. En calculant la RPLP d'après le nombre de kilomètres parcourus par les trains routiers, on arrive à une imposition fiscale supplémentaire de quelques 200'000 francs annuels, soit 4500 francs par emploi! Selon la direction, l'introduction de la RPLP entraînerait la fermeture de cette entreprise centenaire ou son transfert dans une région étrangère, proche de la frontière.

⁸ cf. annexe 3.2

c) Objections possibles et arguments invoqués par les partisans de la RPLP

E.1.1 *„Le trafic de marchandises par la route est trop bon marché et fait par conséquent perdre systématiquement au rail des parts au marché. L'augmentation des coûts du transport routier vient donc à point nommé!“*

⇒ Le prix n'est pas le critère principal pour le choix du moyen de transport, mais ce sont les aspects qualitatifs qui sont déterminants (vitesse, respect des délais, flexibilité, etc.). A cet égard, la route a plusieurs longueurs d'avance sur le rail. On ne devrait pas pénaliser un fournisseur de services qui offre un rapport prix/prestations meilleur que son concurrent! On devrait plutôt s'efforcer à augmenter l'efficacité du transport ferroviaire. Quel bénéfice le malade peut-il tirer du fait que ceux qui sont en bonne santé soient aussi affaiblis?

E.1.2 *„L'augmentation du poids total autorisé à 40 tonnes entraîne pour l'artisanat des transports un gain de productivité pouvant atteindre 60 pour cent. Les coûts de la RPLP sont compensés par ce gain de productivité.“*

⇒ Selon les estimations des experts, le gain de productivité consécutif à l'admission des poids lourds de 40 tonnes se situe à 170 millions de francs au maximum. Cela ne permet même pas de compenser le 10 pour cent des coûts occasionnés par la RPLP. En Suisse, le gain de productivité est par conséquent nettement plus faible que supposé, car une faible partie seulement des marchandises peut être transportée par des camions de 40 tonnes. Suite à la perception de la RPLP en fonction du poids total (un camion de 40 tonnes paie des impôts jusqu'à 70 pour cent plus élevés qu'un 28 tonnes), l'engagement d'un camion de 40 tonnes ne vaut la peine que si des marchandises lourdes garantissent une exploitation élevée du poids du camion. Mais la majorité des marchandises transportées n'ont pas un poids spécifique élevé, mais au contraire un volume élevé. Or, comme chacun sait, au niveau du volume, il n'existe pas de différence entre un camion de 28 tonnes et un camion de 40 tonnes!

E.1.3 *„Les coûts de la RPLP peuvent être compensés par une augmentation de l'efficacité du transport routier (p. ex. réduction des courses à vide, éviter des courses inutiles à travers l'Europe, etc.)!“*

⇒ Les transports routiers sont aujourd'hui déjà effectués de la manière la plus efficace possible. Compte tenu du prix élevé du personnel et des véhicules, aucune entreprise de transport ne peut aujourd'hui encore se payer le luxe de circuler sans commandes ou simplement pour le plaisir. Quant aux courses à vide, la majorité d'entre elles sont dues au système (p.ex. trafic sur les chantiers, transport de ciment, enlèvement des ordures ménagères ou courants de transport non symétriques).

Si l'on souhaite combattre les „transports pour faire laver les pommes de terre“ qui traversent l'Europe entière, la solution ne saurait certes consister à introduire de manière isolée en Suisse une RPLP. La part de la Suisse à l'ensemble des

transports routiers effectués sur le réseau européen n'étant que de 1,5 pour cent à peine, l'introduction d'une RPLP générerait sans doute un trafic de contournement supplémentaire, plutôt que de supprimer des transports.

E 1.4 „La RPLP n'est pas un handicap concurrentiel, car les étrangers doivent également la déboursier en Suisse.“

⇒ Un producteur étranger transporte ses marchandises en Suisse par la voie la plus courte et ne paie la RPLP que pour la proportion du trajet situé sur territoire suisse. En revanche, le producteur suisse paie la RPLP pour la totalité du trajet (retour y compris!) à partir de son emplacement jusqu'au client. Le transport d'une marchandise de Stuttgart à Bâle sera, même après l'introduction de la RPLP, moins cher que le transport de Coire ou de Lausanne à Bâle, en dépit de la distance nettement plus longue.⁹ Notons que Bâle n'est pas un cas d'exception. Les villes de Zurich, St-Gall, Lausanne, Genève ou le canton du Tessin se trouvent à moins de 50 kilomètres de la frontière et peuvent par conséquent souvent être approvisionnées au départ de l'étranger à un prix plus avantageux qu'au départ d'un endroit se trouvant en Suisse!

E 1.5 „En l'absence d'une RPLP, des milliers d'emplois vont être supprimés chez les CFF. De plus, la construction des NLFA assure près de 10'000 emplois dans le secteur du bâtiment.“

⇒ Si au cours des années passées, la répartition modale route/rail a évolué en faveur de la route, ce n'est pas en priorité pour des question de différence de prix, mais en raison des différences au niveau de la qualité des moyens de transport. Au cours des années passées, la route s'est mieux adaptée aux besoins des expéditeurs. C'est pourquoi la solution consiste à améliorer l'efficacité du rail ou de concentrer l'offre du chemin de fer aux transports qui répondent à sa nature. Si le trafic marchandises par le rail est protégé par l'Etat dans le seul but de préserver les emplois, cela va coûter très cher. Dans les secteurs où le rail est en mesure de proposer des prestations conformes à la demande, une telle protection n'est d'ailleurs même pas nécessaire, du moins en ce qui concerne l'exploitation!

* Frais de transport
(40 tonnes, RPLP = 2,5 cts)

Stuttgart-Bâle:	126 km x 2.20 = 581.-- + 10.--	RPLP = 591.--
Coire-Bâle:	208 km x 2.20 = 458.-- + 250.--	RPLP = 706.--
Lausanne-Bâle:	181 km x 2.20 = 398.-- + 217.--	RPLP = 615.--

Quant à la création d'emplois par la construction des NLFA, il faut signaler que les travaux sur les NLFA doivent faire l'objet d'un appel d'offres sur le plan européen. On ne sait pas encore quelle sera la part des travaux de construction qui seront finalement effectués par des Suisses et comment ces travaux seront répartis entre les différentes entreprises et régions. Mais nous mettons aujourd'hui déjà les citoyens en garde et leur conseillons de ne pas se leurrer!

Argument 2: La RPLP coûte 500 francs à chaque ménage

a) Motif

Avec la RPLP, le transporteur doit s'acquitter d'un impôt qui est près de 10 à 15 fois plus élevé que la redevance forfaitaire actuelle: pour un camion de 28 tonnes, il devra payer chaque année entre 40'000 et 70'000 francs au lieu des 4000 francs actuellement. Une entreprise de transport de taille moyenne, avec un parc de 15 camions, doit aujourd'hui déjà déboursier près d'un million de francs en impôts.¹⁰ Il va de soi qu'aucune entreprise de transport ne pourrait payer ces impôts complémentaires. Elles seront donc toutes contraintes de répercuter la RPLP sur les expéditeurs.

Cela aura pour conséquence que, par le biais de la RPLP, le prix de tous les produits transportés par la route va augmenter: matières premières, produits semi-finis ou finis, produits de consommation, combustibles et carburants, matériaux de construction et, en définitive, aussi l'enlèvement des déchets. Pour certains produits, comme par exemple le célèbre yoghourt cité par le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger, ou en général pour des marchandises légères d'une valeur relativement élevée, cette part de la RPLP sera effectivement faible. En revanche, pour d'autres marchandises, telles que les carburants, le bois ou les matériaux de construction, l'augmentation du coût entraîné par la RPLP va être nettement plus grande.

La charge moyenne par ménage peut être déduite le plus simplement par les recettes attendues en provenance de la RPLP. Dès 2005, cette RPLP doit rapporter 1,8 milliards de francs par an. La part payée par les étrangers va se monter à 15 pour cent au maximum des recettes en provenance de la RPLP.¹¹ Après déduction du gain de productivité réalisable grâce à l'admission des camions de 40 tonnes¹² à la circulation en Suisse et après prise en considération de la part de la TVA¹³, il subsistera pour les expéditeurs suisses une charge nette de 1,5 milliards de francs. Pour 3 millions de ménages, cela représente bel et bien une charge de 500 francs annuels!

b) Exemple

Les dépenses ménagères pour des denrées alimentaires et des boissons se montent en moyenne à 9365 francs par an. Un renchérissement du prix des produits de 1,0 pour cent augmente les coûts dans le secteur des denrées alimentaires et des boissons de près de 94 francs par an.

¹⁰ cf. exemple cité à l'annexe 3.1

¹¹ cf. objection sous 2.3

¹² 234 millions au total, dont quelques 170 millions pour le trafic intérieur

¹³ la TVA doit être payée sur la RPLP, car elle fait partie du transport, soit un montant de près de 100 millions par an.

c) Objections possibles et arguments invoqués par les partisans de la RPLP

E 2.1 *„Les charges pour le consommateur ne peuvent pas être aussi élevées, le prix du yoghourt va par exemple renchérir de moins d'un centime!“*

⇒ Cela est en partie vrai: le prix du litre de lait, d'une miche de pain ou d'une bouteille d'eau minérale ne va augmenter que de quelques centimes. Mais, comparée aux dépenses de consommation importantes d'un ménage, effectuées pendant une année, qui sont tout de même plus de 20'000 francs, cette catégorie de produits représente à elle seule une charge supplémentaire de plus de 200 francs.

Il ne faut pas oublier que la RPLP ne va pas uniquement renchérir le prix des denrées alimentaires et des boissons, mais aussi celui des carburants, combustibles, de l'enlèvement des ordures, des colis envoyés par la poste, des déménagements ou du trafic de chantier. Les charges correspondantes vont en partie être indirectement facturées aux ménages par les pouvoirs publics (p.ex. construction, enlèvement des déchets, déblaiement de la neige, etc.) et se monteront à quelques 300 francs supplémentaires.

E 2.2 *„Les coûts de la RPLP ne peuvent pas être répercutés sur les consommateurs, ils sont payés par la branche des transports!“*

⇒ Le membre ASTAG B.S de K. paie aujourd'hui pour un parc de 17 camions des redevances forfaitaires sur le trafic des poids lourds d'un montant de 60'000.-- francs. Si la RPLP était introduite, les charges fiscales se monteraient à 827'000 francs annuels.¹⁴ Si B.S ne pouvait pas facturer ces coûts supplémentaires à ses clients, il serait obligé de fermer son entreprise dans les 3 mois au plus tard, en raison de son incapacité de payer.

E 2.3 *„Le 30 pour cent de la RPLP est payé par les étrangers!“*

⇒ C'est faux! Selon la statistique officielle sur les transports de marchandises, la part des prestations de transports apportées par des étrangers ne se situe qu'à 15,5 pour cent.¹⁵ Le 5 % de ces transports concerne le transit, qui doit être transféré sur le rail, conformément à l'application de l'article sur la protection des Alpes. Pour près de 10 pour cent des trafics d'importation et d'exportation, un expéditeur ou destinataire suisse devra prendre à sa charge une partie au moins de la RPLP. En définitive, la part des étrangers aux recettes en provenance de la RPLP va se situer à 15 pour cent au maximum, même si l'on prend en considération le fait que, dans ce secteur, la part des véhicules lourds est plus élevée que dans le trafic intérieur!

¹⁴ cf. annexe. 3.1

¹⁵ cf. Statistique des transports globaux 93

Argument 3: La RPLP entraînera dans son sillage d'autres taxes sur les transports

a) Motifs

Par la présente Loi sur la RPLP, on introduit pour la première fois dans la législation la notion des „coûts externes“ (en l'occurrence les frais non couverts, occasionnés par le bruit, les dégâts à l'environnement, aux bâtiments et les frais d'accidents). Si la RPLP est adoptée, certains milieux vont interpréter cela comme une acceptation tacite des bases et de la méthodique de calcul des effets externes. Cela serait fatal, car le thème des „effets externes du trafic routier“ n'a jusqu'ici ni été étayé scientifiquement (cf. „coûts externes du trafic routier“) ni politiquement (cf. directives de l'UE sur les frais d'infrastructures routières!).

Point n'est besoin d'avoir beaucoup d'imagination et de compréhension des affaires politiques pour prévoir qu'en cas d'adoption de la RPLP, le trafic routier motorisé va bientôt lui aussi devoir bourse délier. Les projets correspondants sont déjà prêts. On ne pourrait en effet que difficilement justifier le fait que seule le trafic de marchandises par la route doit payer les coûts qu'il occasionne à l'environnement, alors que le trafic de voitures de tourisme ne doit pas assumer ces mêmes coûts. N'oublions pas que les coûts externes sont imputables à seulement 20 pour cent environ au trafic des poids lourds, mais à 80 pour cent au trafic des voitures de tourisme. Avec des coûts externes d'un montant entre 4,1 et 7,5 milliards de francs annuels¹⁶, le secteur des voitures de tourisme fournit une source potentielle d'impôts supplémentaires non négligeable...

b) Exemple

Les coûts externes mis à la charge du trafic des poids lourds par le biais de la RPLP se montent à 1,0 milliard de francs par an et se composent des frais non couverts occasionnés par le bruit, les atteintes à l'environnement et aux bâtiments et par les frais d'accidents. Mais les mêmes études ont également calculé pour ces secteurs les frais externes du trafic des voitures de tourisme. Ils se situent entre 4.1 et 7,5 milliards de francs par an. Une redevance sur le trafic des voitures de tourisme liée aux prestations représenterait une dépense moyenne de 2'300 francs par voiture de tourisme et par an!

¹⁶ selon une étude d'INFRAS/ECOCONCEPT/PROGNOS

C) Objections possibles et arguments invoqués par les partisans de la RPLP

- E 3.1 *„Avant d'entrer en vigueur, un projet de redevance sur le trafic des voitures de tourisme liée aux prestations devrait d'abord être approuvé par les citoyens“.*
- ⇒ La décision de principe concernant le principe de l'imputation des coûts externes dans le trafic routier sera prise avec l'adoption de la RPLP. Après cette adoption, ce ne sera plus qu'une question de temps de savoir quand aura lieu l'introduction ultérieure des mêmes taxes sur les voitures de tourisme!

Argument 4: La RPLP ignore la volonté exprimée par les citoyens

a) Motifs

L'article constitutionnel relatif à l'introduction de la RPLP, que les citoyens suisses ont adopté en 1994, contient des dispositions claires que le présent projet de loi ne respecte pas,¹⁷ car:

- ⇒ Les recettes en provenance de la redevance ne sont pas affectées à des tâches routières, mais au financement des grands projets ferroviaires!
- ⇒ Le produit attendu de la RPLP sera près de 800 millions de francs plus élevé que les frais non couverts, démontrés pour le trafic des poids lourds!

Les promesses relatives à la date d'introduction de la RPLP et à sa coordination avec l'UE, qui ont été faites par le Conseil fédéral à plusieurs reprises avant la votation, ne seront pas non plus tenues:

- ⇒ On compte introduire la RPLP en cavalier seul. Ni la méthodique, ni la perception et le montant de la redevance sur le trafic des poids lourds ne seront cordonnés avec l'UE!

La législation sur la RPLP n'est pas la seule à ignorer délibérément la volonté exprimée par le Souverain. Pour l'application de l'article sur la protection des Alpes et pour les NLFA, les projets du Conseil fédéral ne répondent de loin pas non plus à la volonté des citoyens:

- ⇒ L'article sur la protection des Alpes demande un transfert du trafic de marchandises d'une frontière à l'autre. Par la RPLP, ce transfert n'aura à coup sûr pas lieu!
- ⇒ En adoptant les NLFA, les citoyens portaient du point de vue que les deux tunnels allaient s'autofinancer et que les contribuables n'allaient pas devoir déboursier un centime. Selon les calculs actuels, les NLFA nous coûteront toutefois 30 milliards au moins.

Cela n'empêche pas le Conseil fédéral de continuer à prétendre que ses stratégies relatives à la RPLP, à l'article sur la protection des Alpes et aux NLFA sont l'expression de la volonté des citoyens, bien que les trois projets contredisent en des points importants la volonté exprimée par le Souverain!

¹⁷ cf. 1.1. et 1.2

b) Exemple

Le changement d'affectation des recettes en provenance de la RPLP conduit à des situations grotesques. On impute d'une part au trafic des poids lourds ses nuisances sonores et les facture à ceux qui les ont occasionnés par le biais de la RPLP. Ces fonds ne servent toutefois pas à minimiser les nuisances sonores de la route, mais doivent être utilisés pour construire des parois anti-bruit le long du réseau ferroviaire. Tout cela se fait sous couvert du „principe de causalité“ et cela a pour effet qu'on peut continuer à facturer à la route, année après année, des frais pour ses nuisances sonores, puisque les mesures antibruit n'ont pas été prises, alors que le rail peut diminuer ses nuisances sonores, grâce aux parois antibruit financées par la route...

c) Objections possibles et arguments invoqués par les partisans de la RPLP

E 4.1 *L'introduction de la RPLP est un mandat constitutionnel.*“

⇒ Dans l'article constitutionnel, relatif à la RPLP, il est précisé que la RPLP peut être introduite dans certaines circonstances. Il ne saurait être question d'un mandat ni à plus forte raison d'une contrainte. La formulation „peut“ figurant à l'article constitutionnel a été choisie afin de pouvoir coordonner l'introduction avec celle de l'UE.

E 4.2 *„Le changement d'affectation de la RPLP va encore être soumis au verdict du Souverain au moment de la votation sur le financement des transports publics.“*

⇒ Le changement d'affectation de la RPLP est déjà fixé dans la Loi concernant la RPLP et se réfère à un article constitutionnel sur lequel les citoyens n'ont même pas encore été appelés à voter! En cas de rejet du projet des NLFA, les fonds en provenance de la RPLP ne seraient pas affectés à la route, mais alimenteraient la caisse générale de la Confédération!

E 4.3 *„Avec l'introduction de la RPLP, la Suisse donne l'exemple pour une nouvelle politique des transports de l'UE.“*

⇒ Contrairement à ce qui se passe en Suisse, les principes fondamentaux du libre choix du moyen de transport et de l'imputation des seuls frais d'infrastructures sont toujours en vigueur au sein de l'UE. Les états membres de l'UE ne permettraient pas que sous prétexte d'écologie, on introduise des taxes routières qui ont pour unique but d'augmenter les recettes ou de privilégier artificiellement les chemins de fer.

Argument 5: La RPLP prive la caisse routière des fonds dont la route a un besoin urgent

a) Motif

La redevance sur le trafic des poids lourds rapporte aujourd'hui à la caisse routière quelques 170 millions de francs. Au moment du remplacement de la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds par une redevance poids lourds liée aux prestations, on compte toutefois aussi changer l'affectation de ces recettes, contrairement à ce qui a été décidé par les citoyens en 1994. Les recettes en provenance du trafic des poids lourds ne doivent plus alimenter la caisse routière, mais être utilisées en majeure partie pour le financement des grands projets ferroviaires.

Les recettes en provenance de la taxe poids lourds vont manquer dans la caisse routière. Compte tenu des tâches de grande envergure qui devront être accomplies dans les secteurs des routes nationales et principales (achèvement du réseau, entretien, assainissement, développement) et des besoins croissants de subventionnement du feroutage (un financement par la caisse des droits sur les carburants est en vue), la caisse routière a un besoin urgent de l'argent en provenance de la taxe poids lourds. Une compensation des fonds dont elle sera privée par une nouvelle augmentation des impôts sur l'essence est inévitable et ce n'est qu'une question de temps avant qu'elle n'ait lieu.

b) Exemple

D'ici à l'an 2005, il faudra près de 700 millions de francs pour assurer l'entretien du réseau des routes nationales. Les fonds qui y sont affectés actuellement, d'un montant de 350 millions de francs, doivent être doublés. Pour cela, les recettes en provenance du trafic des poids lourds sont indispensables!

c) Objections possibles et arguments invoqués par les partisans de la RPLP

E 5.1 „*Sans les recettes en provenance de la RPLP, le financement des NLFA est compromis*“.

⇒ Chaque moyen de transport doit assumer ses propres coûts, selon le principe de causalité. On ne saurait tolérer que la route ne dispose pas de suffisamment de fonds pour couvrir ses frais d'infrastructure parce qu'elle doit maintenant payer les infrastructures des transports publics (rappelons qu'il est prévu de mettre le financement des NLFA à plus de 75 pour cent à la charge de la route!)

E 5.2 „*Le trafic des poids lourds couvre-t-il au fonds ses frais d'infrastructure?*“

⇒ Dans le compte routier 1994, le trafic des poids lourds couvre ses coûts à plus de 108 pour cent. En 1995 déjà, cet excédent des recettes a sans doute augmenté encore et se monte probablement à plus de 100 millions de francs par an. Contrairement au rail, le trafic des poids lourds couvre ses coûts d'exploitation et au niveau des frais d'infrastructure, il présente même un net excédent de recettes!

Argument 6: La RPLP n'est rien d'autre qu'un impôt pour les NLFA

a) Motifs

La RPLP n'est rien d'autre qu'un impôt spécial sur le financement des grands projets ferroviaires (notamment des NLFA et de Rail 2000). Selon le concept proposé, les deux tiers des recettes attendues, en provenance de la RPLP, seront en effet affectés au financement des infrastructures des transports publics. La taxe poids lourds deviendrait de la sorte le pilier le plus important du financement des NLFA et de Rail 2000. Pour différentes raisons, cela est non seulement étonnant, mais aussi tout simplement inacceptable, car

- le droit constitutionnel en vigueur est violé de la sorte! ¹⁸
- le principe de causalité est appliqué de manière absurde! ¹⁹
- à moyen terme, le financement des infrastructures routières est mis en danger! ²⁰

Il ne s'agit en aucun cas de faire valoir les atouts d'un moyen de transport contre l'autre. La mise à disposition d'infrastructures modernes et conformes aux besoins est indispensable tant pour les routes que pour le rail et ne doit pas être remise en question. Avec le présent concept de financement des NLFA, on commet toutefois exactement cette erreur, en soutirant à la route ses propres moyens financiers pour payer les projets d'infrastructure ferroviaires. Des projets routiers importants et urgents devraient de la sorte être reportés à plus tard en faveur de projets ferroviaires douteux et exagérés.

Les associations du trafic routier ont développé un concept qui prend suffisamment en considération les problèmes liés au financement sans qu'il soit besoin de privilégier un moyen de transport et son mode de financement au dépens de l'autre. Alors que les infrastructures routières continueront à être financées par les taxes obligatoirement affectées à la route, ce concept préconise la mise en place d'un fonds d'investissement pour assurer le financement des infrastructures des transports publics (p. ex. NLFA et Rail 2000). Ce fonds sera en priorité alimenté par une taxe générale sur l'énergie. Cela permettrait d'assurer à long terme le financement des infrastructures des deux moyens de transport, conformément aux besoins.

¹⁸ v. argument 4

¹⁹ v. argument 13

²⁰ v. argument 5

b) Exemple

Le trafic routier supporte la majeure partie du financement des NLFA

16,7 milliards de francs	RPLP
3,0 milliards de francs	Droits de douane sur les carburants

20 milliards de francs au moins en provenance des fonds routiers sont affectés au financement des grands projets ferroviaires et puisés par conséquent dans la caisse routière, sans compter l'amortissement de la part d'endettement de quelques 5 milliards de francs, qui n'est pas encore pris en considération par ce calcul.

c) Objections possibles et arguments invoqués par les partisans de la RPLP

E6.1 *„Sans les fonds en provenance de la RPLP, le financement des NLFA serait compromis.“*

⇒ Cela n'est strictement pas le cas! On pourrait se procurer les fonds nécessaires pour le financement des grands projets ferroviaires par un fonds d'investissement des transports publics (cf. ci-dessus). Cela aurait pour effet secondaire positif d'encourager un aménagement des projets en fonction des besoins, suite à la mise en place d'un plafond de coûts déterminé par l'argent disponible dans le fonds!

E 6.2 *„Un redimensionnement ou une réalisation par étapes des NLFA ne sont pas envisageables. L'UE demande la construction simultanée des lignes du Gothard et du Lötschberg.“*

⇒ Il est certes vrai que dans l'accord sur le transit, il est question du Gothard et du Lötschberg. Mais pour l'UE, la seule chose qui compte en définitive est que la Suisse mette à disposition du trafic de transit des capacités ferroviaires suffisantes. Tel sera le cas encore pendant de très nombreuses années au cours du prochain centenaire, notamment compte tenu d'une taxe de transit de près de 300 francs. Ces capacités seront largement assurées par la mise en place d'un seul tunnel de base supplémentaire.²¹

²¹ v. études C&L et ECOPLAN

Argument 7: La RPLP ne permet pas de transférer le trafic lourd sur le rail

a) Motif

Au cours des 50 années passées, le trafic de marchandises par la route a réussi à améliorer constamment sa part au marché. Alors qu'en 1950, 73 pour cent de toutes les marchandises étaient transportées par la route, cette proportion est actuellement de plus de 80 pour cent. Dans la même période, la part au marché du rail est tombée de 18 à 8 pour cent. Cette évolution montre de manière éloquent que la route arrive à mieux satisfaire les besoins des expéditeurs que ne le fait le rail. En dépit des discriminations légales et fiscales, (limitation du poids à 28 tonnes, interdiction de rouler de nuit, charges fiscales élevées, etc.), la route a dans le transport de marchandises plusieurs longueurs d'avance sur le rail.

La préférence donnée à la route ne s'explique pas par son prix, mais par des facteurs qualitatifs, tels que la vitesse, le respect des délais, l'accompagnement, la possibilité de planification ou la flexibilité. De plus, nombreux sont les transports qui ne pourraient pas être effectués sans la route (p. ex. l'enlèvement des ordures, les transports pour collecter le lait, le trafic de chantier, les déménagements, etc.). Pour la distribution capillaire et l'approvisionnement de surface, il n'existe souvent pas non plus de solution de rechange à la route. Le réseau routier suisse est tout de même près de 15 fois plus long que le réseau ferroviaire et 10 à 15 pour cent seulement des entreprises de taille moyenne disposent d'un raccordement au réseau ferroviaire.

Une enquête effectuée par PROGNOS, Bâle, a révélé que l'introduction de la RPLP ne va pas sensiblement modifier la répartition modale route/rail. Pour le trafic intérieur, le transfert de la route au rail prévu n'est que de 3 pour cent au maximum!

b) Exemple

Pour assurer la distribution capillaire des marchandises, il n'existe pas de solution de rechange au transport par la route. Alors que le rail transporte les marchandises sur une distance de 164 kilomètres en moyenne, la distance de transport moyenne par la route n'est que de 34 kilomètres. Plus des trois quarts des transports routiers sont inférieurs à 25 kilomètres.

c) Objections possibles et arguments invoqués par les partisans de la RPLP

E 7.1. *„La RPLP permet de chasser les camions de la route et aide par conséquent à améliorer la fluidité du trafic.“*

⇒ On compte en Suisse plus de 60 voitures de tourisme pour un seul camion! La grande majorité des embouteillages ont lieu soit le dimanche, soit les jours fériés quand les camions ne circulent pas (p. ex. au Saint-Gothard) ou pendant les heures de pointe, quand les trafics de pendulaires en voiture de tourisme sont particulièrement importants (p. ex. Baregg)! Mais ce ne sont ni les camions, ni les voitures de tourisme qu'il faut blâmer pour cette situation. Le problème réside plutôt dans le fait que la capacité de nos routes nationales est insuffisante à certains endroits. La RPLP ne va malheureusement rien changer à cette situation. En raison du changement d'affectation des fonds en provenance des routes pour financer les grands projets ferroviaires, elle comporte plutôt le risque de priver la caisse routière de l'argent nécessaire pour développer les infrastructures routières!

E 7.2 *„La RPLP est d'une nécessité vitale pour la survie du trafic de marchandises par le rail“*

⇒ La RPLP ne va pas apporter au rail un supplément de transport notable. Aujourd'hui déjà, le potentiel des transports ferroviaires est largement épuisé dans les secteurs où le transport par le rail est avantageux et compétitif (transports de biens de masse sur de longues distances, p.ex. produits pétroliers, fer, minerai, ferraille). Dans le secteur du trafic international, où se trouverait le potentiel de transfert le plus important, la RPLP sous forme d'impôt qui n'est perçu que sur le tronçon suisse relativement court, n'aura guère d'impact.

Argument 8: La RPLP ne met pas en application l'article sur la protection des Alpes

a) Motifs

La part du trafic de marchandises transitant par les Alpes d'une frontière à l'autre, qui doit être transférée sur le rail, conformément à l'article sur la protection des Alpes, est de 5 pour cent du volume global des transports de marchandises. La RPLP, qui frappe à 95 pour cent le trafic „non visé“, à savoir les transports suisses, et qui est perçue sur l'ensemble du territoire suisse, est très certainement un instrument totalement inapproprié pour appliquer la volonté du Souverain et obtenir un effet incitatif sur le trafic de transit. Pour imposer le trafic transitant par les Alpes, il ne faut pas percevoir dans tout le pays une RPLP, mais une possibilité judicieuse consiste à introduire une taxe concernant le transport routier à travers les Alpes (TTA) liée au trajet, telle qu'elle est également perçue aux passages des Alpes en Autriche et en France.

Le concept préconisé par le Conseil fédéral pour appliquer l'article sur la protection des Alpes au moyen de mesures fiscales doit toutefois en principe être remis en question. L'évolution des négociations bilatérales avec l'UE montre maintenant très clairement que cette stratégie est condamnée à échouer: avec une taxe de transit de 325 francs au maximum, un transfert du trafic de transit sur le rail n'aura que des proportions minimales.²² Avec ce concept, l'article sur la protection des Alpes est inapplicable! Les subventions payées au ferroutage, d'un montant de plusieurs centaines de millions de francs annuels, ne vont en rien changer cette situation. L'article sur la protection des Alpes est remanié définitivement en article permettant d'encaisser des recettes selon la devise: „Paie et roule!“

b) Exemple

Comparaison entre les taxes sur les transports	TTA	RPLP
▪ Efficacité pour atteindre le but visé ²³	51 %	5 %
▪ Coûts pour l'économie suisse ²⁴	jusqu'à 40 mio.	jusqu'à 1500 mio.
▪ Eurocompatibilité	oui!	non!

²² les études et concepts ont jusqu'ici tous porté sur une taxe minimale de 540 francs par traversée!

²³ Proportion entre l'imposition du trafic de transit et celle du trafic intérieur

²⁴ Recettes annuelles, attendues du trafic intérieur

c) Objections possibles et arguments invoqués par les partisans de la RPLP

E 8.1 „Sans RPLP, l'initiative sur la protection des Alpes décidée par les citoyens ne pourra pas être appliquée.“

⇒ C'est tout le contraire! La RPLP représente une grande charge financière pour l'ensemble du trafic de marchandises, sans obtenir pour autant l'effet incitatif au niveau du trafic de transit. La RPLP permet certes au Conseil fédéral d'encaisser beaucoup d'argent, mais ce dernier renonce en revanche à un transfert du trafic de transit de la route sur le rail. Il apparaît clairement que le Conseil fédéral accorde un plus grand poids aux motifs fiscaux qu'à la volonté exprimée par les citoyens!

La stratégie préconisée par le Conseil fédéral, qui consiste à mettre une RPLP à la charge du trafic de transit, est comparable à la tentative de limiter la consommation de tabac en frappant toutes les denrées alimentaires et boissons d'un impôt sur le tabac.

E 8.2 „Contrairement à la RPLP, la TTA a un caractère discriminatoire vis-à-vis du trafic de transit.“

⇒ C'est faux! La TTA frappant l'ensemble du trafic de marchandises transitant par les Alpes, soit également les trafics intérieur, d'importation et d'exportation, cette taxe ne discrimine pas les étrangers. Au niveau du principe, ce système est conforme aux taxes routières qui sont perçues également dans l'UE. Les cantons excessivement frappés par cette taxe pourront être indemnisés avec les recettes en provenance de la TTA, comme cela est prévu dans le projet de loi. Cela permet d'empêcher, à l'intérieur du pays, une discrimination des cantons concernés.

E 8.3. „Le transfert du trafic de marchandises sur le rail est écologiquement souhaitable!“

⇒ Des études d'experts reconnus (p.ex. Prof. Hörler, EPFZ) arrivent à la conclusion que le transfert du trafic de marchandises sur le rail est „écologiquement insensé“. Des observations des courants globaux montrent en effet qu'au niveau de la production du gaz responsables de l'effet de serre CO² et de l'usage économe des ressources naturelles, il est aujourd'hui, et sans doute aussi au cours des deux décennies à venir, deux à trois fois préférable de laisser les camions circuler directement par la route, plutôt que de vouloir les embarquer sur les chemins de fer électriques.

Argument 9: La RPLP finance le trafic de transit européen

a) Motif

La taxe de transit de 200 ECUS (325 francs), négociée dans le projet d'accord avec l'UE pour le trajet de Bâle à Chiasso, ne suffira jamais pour transférer le trafic de marchandises sur le rail, comme le demande l'article sur la protection des Alpes. Le transport par le rail demandant nettement plus de temps que par la route (différence de temps pour le trajet Bâle-Milan entre un transport par la route et un transport par la Chaussée roulante: entre 5 et 7 heures environ!), le trafic ferroviaire ne sera également à l'avenir compétitif par rapport à la route que s'il est subventionné massivement.

Le Conseil fédéral l'a compris lui aussi et il estime les subventions annuelles devant être payées à la Chaussée roulante à un montant de 200 millions de francs. Il est toutefois très douteux que ce montant soit effectivement suffisant pour inciter les expéditeurs à transférer sur le rail les 1,25 millions d'envois nécessaires pour rentabiliser son exploitation (les quelques 300'000 expéditions par ferroutage bénéficient aujourd'hui déjà de subventions d'un montant de 110 millions de francs!). La seule chose qui soit certaine est que ce soutien financier devra lui aussi être financé par les recettes en provenance de la caisse routière. Avec la construction des NLFA, les usagers suisses des routes financeront de la sorte non seulement les infrastructures du trafic de transit européen, mais ils subventionneront de surcroît aussi son exploitation.

b) Exemple

Aujourd'hui, chaque envoi de marchandises transitant par la Suisse par ferroutage est subventionné avec un montant de quelques 400 francs. A l'avenir, il est prévu de transférer sur le rail 1,25 envois de marchandises. Les subventions nécessaires à cet effet s'élèveront à près de 500 millions de francs annuels.

c) Objections possibles et arguments invoqués par les partisans de la RPLP

E 9.1 *„Les subventions ne devront être payées que pendant une période de transition. Le trafic combiné sera autonome sur le plan financier dès que le chemin de fer de plaine entrera en service.“*

⇒ D'ici à l'entrée en vigueur des NLFA, 8 à 10 années supplémentaires, pendant lesquelles il faudra payer des subventions élevées, vont s'écouler. Ensuite, l'occupation suffisante de l'offre ferroviaire sera plus que douteuse compte tenu de la taxe de transit de 320 francs par la route.

Argument 10: La RPLP n'a rien à voir avec les négociations bilatérales

a) Motif

La RPLP n'a rien à voir avec l'accord sur les transports terrestres qui est actuellement négocié avec l'UE. La RPLP a pour but de percevoir une taxe routière sur l'ensemble du territoire suisse, alors que pour l'accord sur les transports avec l'UE, il s'agit de fixer une taxe de transit axée sur un trajet spécifique. Une „taxe de transit“ conçue selon les idées du Conseiller fédéral Leuenberger et perçue par le biais d'une RPLP, serait totalement inefficace, parce qu'elle mélange précisément ces deux questions. Contrairement à l'objectif fixé, elle ne frappe que le 5 pour cent du trafic de transit, mais le 95 pour cent des transports suisses. La RPLP ne saurait jouer le rôle d'une taxe d'incitation pour le trafic de transit: son introduction ou rejet sont par conséquent sans aucune importance pour le dossier des transports terrestres!

La seule mesure judicieuse et eurocompatible serait l'introduction d'une taxe concernant le transport routier des marchandises à travers les Alpes (TTA) dans l'esprit d'une taxe routière spécifique à un trajet, telle qu'elle est aussi perçue au Brenner en Autriche et au Mont-Cenis en France. La TTA garantirait que les véhicules étrangers en transit couvrent leur frais d'infrastructure sur les points de passage des Alpes et elle pourrait être introduite en harmonie avec les pays voisins. Le concept préconisé par le Conseil fédéral pour compenser au niveau du trafic de transit la suppression de la limitation du poids à 28 tonnes par des mesures fiscales (introduction de la RPLP) doit toutefois en principe être remis en question. L'évolution des négociations bilatérales avec l'UE montre maintenant très clairement que cette stratégie est condamnée à échouer: avec une taxe de transit de 325 francs au maximum, un transfert du trafic de transit sur le rail n'aura même pas lieu dans des proportions minimales.²⁵ Avec ce concept, l'article sur la protection des Alpes est non seulement inapplicable, mais une croissance du trafic routier transitant par la Suisse ne pourra pas être évitée!

Pour concrétiser l'idée de protection des Alpes, on pourrait envisager, en guise d'alternative et de complément à la TTA, la mise en place d'un contingent de transit qui limiterait les contraintes liées aux passages du trafic lourd par les Alpes à une proportion définie avec précision (p. ex. au volume actuel de près de 550'000 transits). Cela permettrait de gérer directement et efficacement le trafic de transit, sans que les trafics intérieur, d'importation et d'exportation non concernés soient inutilement exposés à des charges fiscales. Une autre possibilité consisterait à atténuer les contraintes liées au trafic de transit en assouplissant pour les véhicules silencieux l'interdiction de rouler de nuit sur les axes de transit. Cela permettrait de réduire efficacement pendant la journée les problèmes de capacité et d'embouteillage sur les principaux trajets.

²⁵ Les études et concepts ont jusqu'ici tous reposé sur une taxe minimale de 540 francs par traversée!

b) Exemple

<u>Comparaison des taxes routières</u>	<u>TTA</u>	<u>RPLP</u>
▪ Efficacité pour atteindre l'objectif fixé ²⁶	51 pour cent	5 pour cent
▪ Coûts pour l'économie suisse ²⁷	jusqu'à 40 mio	jusqu'à 1500 mio
▪ Eurocompatibilité	oui!	non!

c) Objections possibles et arguments invoqués par les partisans de la RPLP

E 10.1 *„Contrairement à la RPLP, la TTA discrimine le trafic de transit étranger.“*

⇒ C'est faux! La TTA étant perçue sur l'ensemble du trafic de marchandises traversant les Alpes, donc également sur les trafics intérieur, d'importation et d'exportation, cette taxe ne discrimine pas les étrangers. Au niveau de son principe, le système est conforme aux taxes routières qui sont aussi perçues au sein de l'UE. Les cantons excessivement frappés par cette taxe pourront être indemnisés par les recettes en provenance de la TTA, comme c'est prévu dans le projet de loi. Cela permettra d'éviter, sur le plan indigène, une discrimination des cantons concernés.

E 10.2 *„L'UE demande que la taxe de transit soit perçue par le biais d'une RPLP parce qu'une TTA frapperait presque exclusivement les étrangers.“*

⇒ Cette argumentation n'est pas convaincante! Le trafic suisse devrait également payer près de 50 pour cent de la TTA. De plus, la TTA est conforme au règlement qui est appliqué au trafic traversant les Alpes en France et en Autriche. Pour les pays voisins, il est en définitive plus avantageux qu'on introduise une TTA plutôt qu'une RPLP qui frapperait également les trafics d'importation, d'exportation et le cabotage!

²⁶ Rapport entre les charges perçues sur le trafic de transit et celles qui frappent le trafic indigène

²⁷ Recettes annuelles, attendues du trafic intérieur

Argument 11: La RPLP n'est pas eurocompatible

a) Motifs

En 1994, les citoyens suisses ont approuvé le remplacement du système des redevances forfaitaires sur le trafic des poids lourds par des redevances sur le trafic des poids lourds liées aux prestations, à la condition que la RPLP ne soit introduite que lorsque l'UE en fait autant. La situation se présente aujourd'hui sous un jour différent. La Suisse veut donner l'exemple et introduire l'imposition du trafic des poids lourds liée aux prestations en cavalier seul. La manne financière attendue de la RPLP, à savoir les recettes près de 10 fois plus élevées que celles de la redevance forfaitaire actuelle, fait taire tous ceux qui, avant la votation, s'étaient encore préoccupés des répercussions d'un cavalier seul sur notre économie nationale. A l'époque, le Conseil fédéral avait lui aussi exprimé de telles craintes.

Au sein de l'UE, l'imposition du trafic des poids lourds se distingue foncièrement de celle que la Suisse compte appliquer avec l'introduction de la RPLP. Il existe de grosses différences non seulement au niveau du principe de l'imposition, mais aussi au niveau du mode de perception et du montant des taxes. Dans l'UE, seuls les frais d'infrastructure (construction, entretien, exploitation) sont déterminants pour fixer le montant des taxes; on n'y impute au trafic des poids lourds aucun coût écologique ni d'autres coûts complémentaires. L'impôt est fixé en fonction du trajet et n'est appliqué qu'aux camions d'un poids total dès 12 tonnes. La vignette actuelle de l'UE pour les poids lourds de 40 tonnes, qui permet aux camions de circuler sur les routes allemandes, danoises, du Bénélux et de la Suède, coûte à l'heure actuelle 1250 ECUS par an (près de 2000 francs). Une augmentation de la taxe maximale pour les véhicules anciens à 2000 ECUS (près de 3200 francs) fait actuellement l'objet d'un vif débat. A titre de comparaison, un camion de 40 tonnes paierait en cas d'introduction de la RPLP en Suisse un montant de 96'000 francs pour 80'000 kilomètres parcourus par an, soit 30 fois plus!

b) Exemple

Comparaison des impositions du trafic lourds ²⁸	RFA	CH (act)	CH (avec RPLP) ²⁹
▪ Impôt sur les véhicules à moteur/année	Fr. 3'090	Fr. 2'643	Fr. 2'643
▪ Droits de douane sur les carburants/année	Fr. 15'500	Fr. 21'250	Fr. 21'250
▪ Redevance poids lourds/année	Fr. 2'000	Fr. 4'000	Fr. 56'000
Charges totales par an	Fr. 20'590	Fr. 27'893	Fr. 79'893.--
Imposition par tonne de charge utile	Fr. 824	Fr. 1'743	Fr. 4'993.--

²⁸ RFA: 40 tonnes (1.7.97; 80'000 km, 25'000 litres)

²⁹ 28 tonnes avec un taux de 2,5 cts par Tkm de poids total; 80'000 km/an

c) Objections possibles et arguments invoqués par les partisans de la RPLP

E 11.1 „ *Au sein de l'UE aussi, on s'efforce d'imputer au trafic ses coûts externes*“.

⇒ Dans son livre vert concernant „ des prix loyaux et efficaces dans le trafic“, la Commission de l'UE a effectivement formulé des propositions pour imputer à l'avenir également dans l'UE aux moyens de transport leurs coûts externes . Mais, dans l'UE, les „livres verts“ ne sont que des bases de discussion et nullement des déclarations d'intention. Les débats au sein de l'UE montrent très clairement que, dans le livre vert correspondant, les considérations très unilatérales et exagérées de la Commission de l'UE (p. ex. absence de concept pour imputer au trafic ferroviaire la totalité de ses frais d'infrastructure, avantages externes non pris en considération, etc.) ne sont pas acceptées comme base de décision. Même si la directive de l'UE concernant les frais d'infrastructure était révisée, les principes du libre choix du moyen de transport, de la non-discrimination des moyens de transport et de l'imputation des seuls frais d'infrastructure continueront à être appliqués.

Argument 12: La RPLP défavorise les régions de montagne et les régions périphériques

a) Motifs

Les régions économiques ont toutes besoin d'une desserte adéquate par des voies de transport. Or dans les régions de montagne et les régions périphériques, les transports ne peuvent souvent être effectués que par la route, car il n'existe pas une offre ferroviaire suffisante. Un renchérissement du transport routier dans les proportions prévues toucherait par conséquent le centre vital de nombreuses régions décentralisées et renforcerait de la sorte la tendance à la centralisation. L'introduction de la RPLP serait par conséquent diamétralement opposée aux efforts financiers coûteux qui sont entrepris pour promouvoir l'économie dans les régions défavorisées.

Dans les régions périphériques, les entreprises artisanales sont non seulement exposées à une pression concurrentielle plus forte de l'étranger où les coûts sont moins élevés, mais elles sont également confrontées à des voies d'accès plus longues pour atteindre les centres économiques et les débouchés en plaine. Ces inconvénients sont évidents et tant l'article constitutionnel que la Loi sur la RPLP les prennent en considération en stipulant que, pour l'utilisation des recettes nettes, on tiendra compte des „répercussions spéciales de la redevance sur les régions de montagne et les régions périphériques“: On ne comprend par conséquent nullement pourquoi dans le message concernant la RPLP, les problèmes des régions périphériques sont réglés par une phrase lapidaire, selon laquelle „on ne constate pas des inconvénients généraux pour les régions de montagne et les régions périphériques.“

b) Exemple

L'entreprise HOLZ Zollhaus AG dans le district fribourgeois du Lac noir occupe 45 personnes et dispose d'un parc de 4 trains routiers à 28 tonnes chacun. Un transfert des transports sur le rail est impossible, car cette région n'est pas desservie par les chemins de fer. L'entreprise doit chaque année supporter pour „l'inconvénient du site du Lac noir“ un surcroît de coûts de près de 30'000 francs (4 camions x 210 jours x 50 km x 0.70 francs) qu'elle pourrait économiser en déplaçant son entreprise à Fribourg par exemple!

c) Objections possibles et arguments invoqués par les partisans de la RPLP

E12.1 *„Les régions de montagne et les régions périphériques ne sont pas particulièrement touchées par la RPLP.“*

⇒ Il semble évident que les régions de montagne et les régions périphériques sont plus touchées par une RPLP liée aux prestations, en raison de leur emplacement géographique et topographique. Dans le texte de la Constitution, on signale également „les répercussions particulières de la redevance sur les régions de montagne et les régions périphériques“ et cela certainement pour de bonnes raisons.

E12.2 *„Dans les régions périphériques, les prix des produits ne sont pas plus élevés. Avec l'introduction de la RPLP, cette situation restera inchangée.“*

⇒ Il se peut qu'il en soit ainsi. La question consiste seulement à savoir dans quelle mesure, après l'augmentation des frais de transport, les régions périphériques pourront encore toutes être desservies et quelle proportion de fournisseurs vont, pour des raisons de coûts, se retirer de l'approvisionnement de la surface.

Argument 13: La RPLP n'a rien à voir avec la vérité des coûts

a) Motif

Les frais non couverts par le trafic de marchandises par le rail sont actuellement plusieurs fois plus élevés que ceux du trafic de marchandises par la route. Alors que les contraintes pour l'environnement du trafic des poids lourds sont en voie de diminution, les frais d'infrastructure et d'exploitation des transports publics ne cessent de croître année après année. Dans la seule année 1998, les contribuables suisses vont subventionner les transports publics avec plus de 5,9 milliards de francs. D'ici à l'an 2005, les prestations cumulées de la Confédération aux transports publics vont se monter à 70 milliards de francs environ!

Au niveau de l'économie nationale et politique, la vérité des coûts et le principe de causalité n'ont un sens que s'ils sont appliqués à tous les moyens de transport. La politique suisse des transports et ses impositions unilatérales de la route et subventions étatiques de plusieurs milliards payées au rail ne conduit en revanche qu'à de fausses solutions inefficaces et coûteuses.

La RPLP prétend imputer au trafic des poids lourds ses coûts externes selon le principe de causalité. Les modèles et méthodes sur lesquels repose les calculs sont jusqu'ici très contestés sur le plan scientifique et donnent souvent l'impression d'obéir davantage au principe d'une perception d'un maximum d'impôts plutôt qu'à une objectivité scientifique. Cela explique également pourquoi les calculs suisses ignorent délibérément les avantages externes du trafic des poids lourds et n'évoquent toujours que les coûts externes, contrairement à ce qui se passe en Allemagne!

L'exemple du projet de contrat pour l'accord bilatéral avec l'UE illustre à merveille combien la RPLP n'a rien à voir avec la „vérité“ des coûts. Le projet de contrat prévoit en effet une classification des poids lourds en fonction des catégories de pollution atmosphérique, définies par l'UE. L'accord est complété par une formule qui permet de maintenir constante la charge fiscale moyenne, afin de ne pas compromettre l'effet de transfert route-rail „ par des moteurs de poids lourds de plus en plus compatibles avec l'environnement“ (citation de l'ambassadeur Alexis P. Lautenberg, NZZ du 20 février 1998).

b) Exemple

Des calculs des sources indiquées au bas de la page³⁰ montrent que le trafic de marchandises par la route a occasionné en 1993 par transport moins de coûts non couverts que le trafic de marchandises par le rail

- ⇒ Route: 10 centimes par tonne-kilomètre
- ⇒ Rail: 18 centimes par tonne-kilomètre

c) Objections possibles et arguments invoqués par les partisans de la RPLP

E 13.1 *„Lorsque le trafic des poids lourds couvrira ses coûts, la rentabilité du trafic ferroviaire va automatiquement s'améliorer.“*

- ⇒ L'introduction de la RPLP ne permettrait en rien d'améliorer la situation financière précaire du trafic ferroviaire et sa couverture insuffisante des coûts. Au niveau des dépenses, on devra ces prochains temps investir non seulement des sommes faramineuses dans les NLFA et Rail 2000 (30 milliards de francs) et désendetter les CFF (13 milliards de francs), mais on devra aussi faire face à un développement du trafic combiné et consentir des subventions supplémentaires d'un montant entre 200 et 400 millions annuels.

Du côté des recettes, on n'enregistrera en revanche pas d'impulsions sensibles, même en cas d'introduction de la RPLP, qui entraînera un effet de transfert de 5 pour cent au maximum!

E 13.2 *„Les coûts externes, imputés au trafic des poids lourds, ont premièrement été calculés de manière extrêmement prudente et ne sont deuxièmement pas recensés complètement. Les valeurs prouvées ne représentent qu'un minimum des coûts externes du trafic des poids lourds.“*

- ⇒ Cette argumentation n'est certes pas nouvelle et elle est toujours avancée selon le même modèle; elle n'en est pas pour autant déterminante, ni crédible! Ceux qui prennent la peine de jeter un coup d'oeil sur les calculs des coûts externes pourront constater qu'ils ont été effectués selon des critères qui font preuve d'une minutie et d'une imagination hors pair (on monnaie littéralement tout, „des coûts esthétiques pour la collectivité“ pour les bâtiments salis jusqu'aux „frais administratifs pour l'AVS et l'AI suite à des prestations de rentes complémentaires“). Tant qu'il s'agit de recenser et d'estimer les coûts externes, il ne semble pas y avoir de seuils supérieurs!

³⁰ Sources: Infras, Ecoconcept, Prognos, Litra

Argument 14: La RPLP n'a rien à voir avec les „40“-tonnes“

a) Motifs

L'idée de financer les grands projets ferroviaires quasiment gratuitement par la résorption du gain de productivité entraîné par l'admission en Suisse de poids lourds de 40 tonnes a été un peu hâtivement qualifiée de panacée. Alors qu'au départ, on évoquait encore des chiffres de l'ordre de grandeur de plusieurs milliards de francs annuels, il a bientôt fallu, lors des calculs plus précis, revoir à la baisse le gain de productivité attendu au niveau du trafic intérieur à 170 millions de francs annuels à peine. Cela s'explique par le fait que dans le trafic intérieur suisse, le recours à des camions de 40 tonnes ne vaudra que très rarement la peine. Bien qu'un camion de 40 tonnes présente exactement le même volume qu'un camion de 28 tonnes, il paierait, suite à l'introduction de la RPLP, 70 pour cent plus d'impôts. Pour la grande majorité des transports intérieurs, c'est le volume et non le poids qui est le critère d'exploitation déterminant. Les camions de 40 tonnes ne constituent par conséquent pas une alternative et on ne réalise donc pas non plus un gain de productivité.

L'idée de résorber dans une branche les gains de productivité par la perception d'un impôt est véritablement grotesque dans une économie de marché. En admettant les poids lourds de 40 tonnes à la circulation suisse, on ne fait que réaliser ce qui est pratiqué dans les pays environnants depuis longue date déjà. Il se peut que cela atténue un inconvénient concurrentiel artificiel de la route par rapport au rail, mais ce dernier reste privilégié par rapport à la route, grâce aux taxes routières existantes, à l'interdiction de rouler de nuit et à d'autres prescriptions policières.

b) Exemple

Le gain de productivité au niveau du trafic intérieur est estimé à quelques 170 millions de francs, alors que les coûts de la RPLP se montant à 1800 millions de francs, soit un montant dix fois plus élevé! Cela s'explique par le fait que, dans le trafic suisse de colis de détail, le volume est dans le 85 % des cas le critère d'exploitation déterminant!

c) Objections possibles et arguments invoqués par les partisans de la RPLP

E 14.1 *„La RPLP est d'une nécessité vitale pour le trafic de marchandise par le rail si les poids lourds de 40 tonnes sont admis à la circulation suisse.“*

⇒ Le trafic de marchandise par le rail devrait renoncer à chercher son salut dans la limitation de son concurrent "route" au moyen d'impôts et de prescriptions légales. A long terme, l'économie nationale suisse ne pourra plus se payer ce luxe. Une stratégie de concentration sur des marchés de transport de marchandises conformes aux prestations du rail serait à long terme plus prometteuse et, avec ou sans RPLP, elle deviendra pour les chemins de fer une question de survie.

Argument 15: La RPLP est écologiquement contreproductive

a) Motifs

Les émissions de bruit et de gaz d'échappement ont continuellement régressé au cours des années passées, même sans la RPLP. Les émissions polluantes des moteurs Euro 2 sont entre 60 et 80 pour cent inférieures à celles des moteurs d'avant 1987. Quant aux émissions de particules, la génération de moteurs la plus récente permettra d'ici à dix ans de les ramener à moins de 15 pour cent de leur valeur de référence au début des années 90. Les améliorations techniques vont également à l'avenir contribuer davantage à la réduction des quantités d'émissions que ne le ferait n'importe quelle mesure d'incitation fiscale.

La RPLP pourrait avoir carrément un effet contreproductif si les expéditeurs choisissaient à l'avenir d'avoir exclusivement recours aux fourgons pour les transports de marchandises, afin d'éviter cette redevance. Au cours des vingt années passées, le parc des fourgons a augmenté de 160 pour cent contre 15 pour cent seulement pour celui des poids lourds; cela s'explique sans doute par les avantages légaux (permis de conduire, pas d'interdiction de rouler de nuit, pas de prescriptions sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels, faible imposition). Les fourgons jusqu'à 3,5 tonnes n'étant pas assujettis à la RPLP, cette tendance écologiquement préoccupante pourrait persister à l'avenir. Avec un parc actuel de plus de 210'000 fourgons (contre près de 52'000 camions), cette évolution va exercer un impact négatif sur les émissions globales du trafic de marchandises, en raison du rapport énergie/prestations peu favorable.

b) Exemple

Les émissions sonores de deux douzaines de camions sont aujourd'hui identiques à celle d'un seul camion d'avant 1970!

c) Objections possibles et arguments invoqués par les partisans de la RPLP

E 15.1 *„L'augmentation de la quantité des prestations de transport va compenser les améliorations techniques des moteurs. Les émissions globales du trafic de poids lourds vont augmenter.“*

⇒ Des études internationales arrivent à la conclusion que, d'ici à l'an 2010, la quantité globale des émissions du trafic de poids lourds va diminuer de près de moitié!

E 15.2 *„L'article sur la protection des Alpes constitue un jalon important dans l'écologie du trafic de marchandise.“*

⇒ Des études d'experts reconnus (p.ex. Prof. Hörler, EPFZ) arrivent à la conclusion que le transfert du trafic de marchandises sur le rail est „écologiquement insensé“. Des observations des courants globaux montrent en effet qu'au niveau de la production du gaz responsables de l'effet de serre CO² et de l'usage économe des ressources naturelles, il est aujourd'hui, et sans doute aussi au cours des deux décennies à venir, deux à trois fois préférable de laisser les camions circuler directement par la route, plutôt que de vouloir les embarquer sur les chemins de fer électriques!

Le rejet de la RPLP offre l'opportunité de mettre en place une nouvelle politique des transports financable et bénéficiant du soutien de l'Europe

Le Conseil fédéral et certains milieux présentent la votation sur la RPLP comme une question déterminante pour la destinée de notre pays. En établissant artificiellement un lien entre le projet de la RPLP et d'autres projets envisagés en matière de politique intérieure et extérieure (NLFA, accords bilatéraux, article sur la protection des Alpes, réforme ferroviaire etc.), on cherche à attribuer à la RPLP un rôle-clé. En y regardant de plus près, on constate toutefois que l'interdépendance étroite entre la RPLP et le financement des grands projets ferroviaires, les négociations avec l'UE ou l'application de l'article sur la protection des Alpes ne se justifie ni sur le plan formel, ni au niveau du contenu ou de la logique matérielle. Cette façon de procéder relève uniquement de la tactique de votation: il est évident qu'on cherche de la sorte à convaincre les partisans de ces projets que leur cause, que ce soit la construction des NLFA, la conclusion des négociations bilatérales ou l'application de l'article sur la protection des Alpes, ne pourra être réalisée que si la RPLP est introduite. Les explications ci-après vous montreront que tel n'est pas le cas:

🔗 Il n'y a pas besoin d'une RPLP pour construire les NLFA!

Il va de soi que tant le rail que la route ont besoin d'une infrastructure moderne et conforme aux besoins. Les associations du trafic routier ont développé un concept qui prend suffisamment en considération les problèmes liés au financement sans qu'il soit besoin de privilégier un moyen de transport et son mode de financement au dépens de l'autre. Alors que les infrastructures routières continueront à être financées par les taxes obligatoirement affectées à la route, ce concept préconise la mise en place d'un fonds d'investissement pour assurer le financement des infrastructures des transports publics (p. ex. NLFA et Rail 2000), qui sera en priorité alimenté par une taxe générale sur l'énergie. Cela permettrait d'assurer à long terme le financement des infrastructures des deux moyens de transport, conformément aux besoins.

🔗 Il n'y a pas besoin d'une RPLP pour conclure un accord avec l'UE!

La RPLP n'a rien à voir avec l'accord sur les transports terrestres que nous cherchons à conclure avec l'UE. Alors que la RPLP est une taxe routière perçue sur l'ensemble du territoire suisse, l'accord sur les transports avec l'UE a pour but de fixer une taxe de transit pour un trajet précis. Compte tenu du fait que la RPLP est en des points importants incompatible avec l'imposition du trafic des poids lourds dans l'UE (qui ne perçoit que des frais d'infrastructures pour des trajets précis et cela seulement

à partir d'un poids de 12 tonnes etc.), il y a au contraire lieu de constater que l'introduction d'une RPLP compromet plutôt la conclusion d'un accord avec l'UE. L'évolution des négociations bilatérales et l'opposition de nombreux ministres des transports au modèles de tarif proposé par la Suisse l'illustrent très clairement.

☞ Il n'y a pas besoin d'une RPLP pour appliquer l'article sur la protection des Alpes!

L'article sur la protection des Alpes demande que le trafic de transit de marchandises soit, d'une frontière à l'autre, transféré de la route au rail. Il devrait sauter aux yeux à quiconque que l'introduction d'une RPLP perçue sur l'ensemble du territoire suisse et frappant à 95 pour cent le trafic suisse et à 5 pour cent seulement le trafic en transit est un instrument complètement inapproprié pour réaliser ce but. Vouloir imposer le trafic de transit, dont la part au volume des transports ne se monte qu'à 5 pour cent, par l'introduction d'une RPLP est aussi insensé que de vouloir limiter la consommation du tabac en frappant d'un impôt sur le tabac tous les denrées alimentaires et les boissons. Le seul instrument judicieux et efficace pour imposer le trafic de transit serait l'introduction d'une taxe concernant le transit alpin (TTA), telle qu'elle est déjà appliquée par les pays voisins en France et en Autriche. Le plus grand „inconvenient“ de cet impôt est d'être trop efficace. Il permet de réaliser l'objectif de l'article sur la protection des Alpes sans saigner accessoirement l'économie nationale suisse, comme le fait la RPLP, mais aussi sans remplir les caisses vides de la Confédération...

Avec le rejet de la RPLP, on ne compromet ni la réalisation des NLFA, ni les négociations bilatérales avec l'UE ou l'application de l'article sur la protection des Alpes. Le rejet de la RPLP offre au contraire l'opportunité unique de mettre en place une nouvelle politique des transports qui soit financable et qui bénéficie du soutien de l'Europe.

8722 Kaltbrunn, octobre 1997

Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)

Mesdames,
Messieurs,

Les chiffres ci-après montrent clairement les répercussions sur mon entreprise de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations de 2,5 centimes par kilomètre et tonne :

Numéro interne du véhicule	Poids total	TPL 1996 Fr.	RPLP sur la base des kilomètres parcourus en 1996 Fr.
1	28t	4'000.--	21'182.--
2	28t	4'000.--	46'834.--
3	28t	4'000.--	52'500.--
4	28t	4'000.--	48'438.--
5	18t	2'000.--	18'921.--
6	18t	2'000.--	28'295.--
7	28t	4'000.--	124'310.--
8	--	--	--
9	28t	4'000.--	42'256.--
10	13t	2'000.--	15'493.--
11	28t	4'000.--	83'663.--
12	28t	4'000.--	38'390.--
13	28t	4'000.--	42'700.--
14	18t	2'000.--	25'679.--
15	28t	4'000.--	42'700.--
16	28t	4'000.--	70'440.--
17	28t	4'000.--	59'375.--
18	28t	4'000.--	66'699.--
		<u>60'000.--</u>	<u>827'880.--</u>

Selon les nouvelles dispositions, mon entreprise va payer des taxes 14 fois plus élevées qu'aujourd'hui. Compte tenu du fait que les prix actuels au kilomètre se situent entre Fr. 2.--/km (trafic dans le secteur à longue distance) et à Fr. 3.--/km (trafic régional), cela représente une augmentation des prix de transport de 25 à 35 %! Ce renchérissement sera une fois de plus répercuté sur les consommateurs et l'industrie. Faut-il vraiment anéantir de la sorte une nouvelle branche de notre économie nationale (industrie des transports et branches annexes)?

Je vous prie de bien vouloir prendre en considération ces données lorsque vous fixerez le montant de la RPLP.

Avec mes salutations les meilleures

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP): une menace pour les PME

L'entreprise Holz Zollhaus AG au Lac noir occupe quelques 45 personnes et représente un des employeurs les plus importants du district de la Singine. Elle possède un parc de 4 camions à 28 tonnes. Avec l'introduction de la RPLP, cette entreprise serait confrontée à des charges supplémentaires de quelques 200'000 francs par an:

Nombre de véh. 28 t	km annuels	TPL actuelle	RPLP	+/-
4	320'000	Fr. 16'000.--	Fr. 215'000.--	Fr. +199'040.--

Le site du Lac noir entraîne pour cette entreprise des charges supplémentaires. D'une part, elle ne dispose pas de l'alternative du rail, et de l'autre son emplacement géographique occasionne chaque jour et à chaque livraison des kilomètres de transport supplémentaires.

En cas d'introduction de la RPLP, l'entreprise Holz Zollhaus SA devra déboursier pour son „inconvenient du site au Lac noir“ une charge supplémentaire de Fr. 28'224.-- par an (4 camions à 50 km x 28 t x 210 journées ouvrables x Fr. 0.042).

Monsieur Wyss, propriétaire de l'entreprise constate à cet égard:

„ Dans le cadre de la concurrence internationale intense, je dois affronter des concurrents tels qu'IKEA, qui produisent à l'étranger et exportent en Suisse (au départ de l'Alsace). En cas d'introduction de la RPLP, je n'aurai le choix qu'entre deux possibilités: fermer mon entreprise ou la délocaliser en Alsace. Quelle que soit ma décision, 40 emplois environ vont être supprimés en Suisse.“