

Service de presse  
Steinerstrasse 35, Case postale, 3000 Berne 16

14 mai 1998

1

## Informations

concernant la votation du 27 septembre 1998 sur la  
**redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP)**

Sommaire	Page
• <b>Le coût des bouchons: nous tous payons la facture des bouchons créés pa les camions</b>	1
• <b>L'avis d'une grande chaîne de distribution sur la RPLP: seulement 0,08 pour cent de coûts supplémentaires à la COOP</b>	6
• <b>La légende de l'ASTAG et la réalité de la RPLP: la RPLP est eurocompatible</b>	8
• <b>Nouvelles brèves</b>	9

### Pour de plus amples informations:

David Asséo (f) 031-328 82 33 ou 031-328 82 00  
Fabio Pedrina (i) 091-825 31 07  
Stephan Appenzeller (d) 031-357 57 50 ou 031 357 57 57

E-Mail [appenzeller.s@sev-online.ch](mailto:appenzeller.s@sev-online.ch)  
Homepage [www.rplp.ch](http://www.rplp.ch)

---

Comité pour une redevance poids lourds équitable (état: 11 mai 1998):

### Organisations responsables:

Association Initiative des Alpes, Association transports et environnement (ATE), Greenpeace Suisse, Syndicat du personnel des transports (SEV), Union syndicale Suisse (USS);

### Organisations de soutien:

Amis de la nature, Association des ingénieurs des CFF (AdI), Association pour les intérêts des cyclistes (Aspic), Confédération des syndicats chrétiens de Suisse (CSC), Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage (FSAP), Ligue suisse du patrimoine nationale, Médecins en faveur de l'environnement, Oltener Verband - Association de cadre des CFF, Pro Natura - Ligue suisse pour la protection de la nature, Pro Train Suisse, Professionnelles en environnement, Société suisse pour la protection de l'environnement (SPE), Syndicat chrétien transport - militaire - douane (GCV), Syndicat suisse des services publics (SSP), Union fédérative du personnel des administrations et des entreprises publiques (UF), WWF Suisse,





**RPLP**

On va y laisser  
plus que  
nos nerfs!!!

**EFEU**

copyright by EFEU

## Le coût des bouchons

### Nous tous payons la facture des bouchons créés par les camions

Les autoroutes parviennent de plus en plus à la limite de leur capacité. Elles se caractérisent chaque jour par des bouchons et des ralentissements. Les camions, qui occupent environ un tiers de leur capacité, n'y sont pas étrangers. La redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) amènera les transports de marchandises à longues distances là où ils ont leur place: sur le rail. Ce transfert contribuera non seulement à rendre notre environnement plus vivable et à ménager les nerfs des automobilistes, il a également des répercussions sur le portemonnaie de chacun. Les coûts directs et indirects des bouchons représentent en effet plusieurs milliards de francs.

Le lobby des camionneurs et le parti des automobilistes qui lui est lié veulent résoudre le problème croissant des limites de capacité des autoroutes suisses en continuant de plus belle leur extension. C'est ainsi qu'ils ont lancé pas moins de quatre initiatives populaires qui visent en particulier à élargir à 6 pistes les autoroutes Genève-Lausanne et Berne-Zurich, ainsi qu'à construire une deuxième galerie au tunnel du Gothard.

Cette approche constitue une double erreur: premièrement, la construction de nouvelles bandes d'asphalte à travers le pays est absurde tant sur le plan écologique que financier; secondement, l'élargissement des routes ne fait que déplacer le problème, les bouchons apparaissant ailleurs.

#### A plus de RPLP moins de bouchons

La RPLP contribue en revanche à résoudre effectivement le problème. En effet, grâce à elle, les transports de marchandises sont transférés de la route sur le rail et des transports à vide inutiles sont souvent évités. Cela libère les autoroutes de nombreux poids lourds et crée davantage de places pour les voitures.

Mais, la RPLP est surtout le seul instrument qui, dans la perspective de l'augmentation à 40 tonnes de la limite de poids des camions, peut empêcher une véritable explosion des transports routiers de marchandises. Sans la RPLP, le trafic des poids lourds doublerait. Ce qui ne

manquerait pas de paralyser le trafic sur une bonne partie du réseau autoroutier.

#### Les poids lourds à l'origine d'un tiers des bouchons

Il ressort d'une étude de la Confédération et de la Fédération routière suisse (FRS)<sup>1</sup> que les poids lourds occupent, aujourd'hui déjà, presque un tiers de la capacité totale des tronçons d'autoroutes fortement utilisés. Précisément ceux sur lesquels des bouchons sont enregistrés. Il y figure aussi que les poids lourds contribuent, dans une très large mesure, à la forte utilisation régulière des autoroutes et que les problèmes les plus aigus surgissent surtout le matin, durant les heures de pointe, sur les autoroutes proches des grandes agglomérations.

L'étude précise enfin que la concurrence entre automobiles et camions continue de s'accroître - alors que la limite de 28 tonnes est encore applicable - et que les poids lourds occuperont bientôt 60 à 70 pour cent de la voie de droite des tronçons les plus chargés de l'autoroute A1 (est-ouest).

Outre la vitesse réduite et la surface plus élevée qu'ils requièrent - sans parler des "courses d'éléphants" auxquelles se livrent les chauffeurs sur de longues distances en bloquant les deux voies -, les poids lourds se caractérisent par le fait qu'ils sont à l'origine de bouchons également dans un

<sup>1</sup> Etude "Limites de capacité du réseau suisse des routes nationales" commandée par la Fédération routière suisse (FRS) et l'Office fédéral des routes (1994)

autre domaine. Ils endommagent en effet les routes beaucoup plus que les voitures en raison de leur poids, d'où la nécessité de rénover plus rapidement et plus souvent les voies de roulement. Les conséquences sont manifestes. On peut les observer tous les jours en empruntant l'autoroute A1: des bouchons, des bouchons et encore des bouchons.

### **Les bouchons coûtent plusieurs milliards**

Les bouchons quotidiens mettent en effervescence la presse et les automobilistes. Outre l'énerverment, ils provoquent aussi des effets négatifs sur l'environnement. Et ils sont coûteux.

Les transporteurs routiers eux-mêmes en pâtissent. Selon l'entreprise de transport Bruno Planzer<sup>2</sup>, un bouchon d'une demi-heure par jour de travail coûte à sa seule entreprise 3,6 millions de francs par an. L'entreprise Planzer a calculé que le manque à gagner se montait à environ 3 milliards de francs par an pour l'ensemble de la branche en Suisse.

### **Tout le monde paie**

Les coûts inhérents aux bouchons ne sont pas supportés uniquement par les camionneurs; ils grèvent l'ensemble de l'économie nationale au travers de prix de transport plus élevés. Ce sont finalement les consommatrices et les consommateurs - non automobilistes compris - qui en font les frais en payant les produits plus cher.

Les poids lourds ne sont pas les seuls concernés par les bouchons. Les automobilistes perdent, eux aussi, un nombre incalculable d'heures de travail et de loisirs. Sans oublier les usagers des transports publics routiers qui restent bloqués. Enfin, il incombe à la collectivité de supporter les coûts de la pollution engendrée.

<sup>2</sup> Déclaration faite lors de la conférence de presse tenue le 15.1.1998 par le comité d'initiative "Halte aux bouchons", citée dans la "Neue Zürcher Zeitung" du 16.1.1998

Aucune étude n'a encore été faite sur les coûts globaux des bouchons en Suisse. Le rapport commandé par l'Office fédéral des routes n'est pas terminé. Selon le "SonntagsBlick"<sup>3</sup>, ledit rapport parviendrait à la conclusion que les coûts liés aux bouchons atteindraient un milliard de francs par an.

### **Des chiffres plus élevés à l'étranger**

Comparé aux chiffres publiés à l'étranger, ce montant semble résulter d'un calcul extrêmement prudent. Klaus Schierhackl, de l'Université d'économie de Vienne, a en effet calculé que les bouchons engendraient des coûts annuels de 87 milliards de schillings (environ 10 milliards de francs)<sup>4</sup> en Autriche. Les bouchons équivalent, selon les calculs de K. Schierhackl, à un gaspillage de 361 millions d'heures productives (plus de 41 000 années de travail) ainsi que de 341 millions de litres d'essence et de 267 millions de litres de diesel.

En 1991 déjà, le gouvernement britannique conservateur de l'époque<sup>5</sup> avait estimé les coûts des bouchons en Grande-Bretagne à 15 milliards de livres par année (environ 37 milliards de francs).

### **6000 marks par salarié en Allemagne**

Une étude du constructeur automobile allemand BMW parvient à des chiffres encore plus élevés. Selon cette source<sup>6</sup>, qui ne saurait être hostile au trafic individuel, les bouchons grèvent l'économie nationale allemande de 200 milliards de marks par an (environ 170 milliards de francs).

Les bouchons et les ralentissements occasionnent 4,4 milliards d'heures de travail et de loisirs improductives: l'automobiliste allemand passe en moyenne 65 heures par an bloqué dans un bouchon. Le gaspillage de temps grève à lui tout seul l'économie nationale de 185 milliards de marks (54 milliards au titre du trafic pendulaire,

<sup>3</sup> "Le Matin", 26.4.1998

<sup>4</sup> selon MAG, novembre 1995

<sup>5</sup> selon British Cyclists' Touring Club

<sup>6</sup> cité dans un article de Mannesmann Autocom 1997

42 milliards au titre des déplacements d'affaires, 38 milliards au titre des voyages d'agrément et 33 milliards au titre des livraisons de marchandises, alors que 9 milliards concernent les transports de marchandises et les bus). La consommation supplémentaire d'essence et de diesel se monte chaque année à 17 milliards de marks. BMW a calculé un manque à gagner de quelque 6000 marks en moyenne par année pour chaque salarié.

### **La RPLP dans l'intérêt de tous**

Tant les consommatrices et les consommateurs que les automobilistes ont intérêt à apporter leur contribution pour que la RPLP passe la rampe. La RPLP transfèrera en effet une partie des marchandises de la route sur le rail et, partant, réduira les bouchons sur un réseau routier engorgé - ou contribuera à tout le moins à empêcher qu'ils n'augmentent suite à un véritable déferlement de camions.

Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger l'a bien exprimé en déclarant que ce sont avant tout les poids lourds qui demeurent à l'origine des bouchons<sup>7</sup>. Moins de poids lourds signifie moins de bouchons. Les automobilistes y sont intéressés parce qu'ils se déplacent plus rapidement et parce que le danger d'accident est moindre. Mais ils ne sont pas les seuls. Tant s'en faut. L'économie, ainsi que les consommatrices et les consommateurs verront les coûts qu'ils ont supportés jusqu'ici au travers de prix surfaits se réduire. Enfin, notre environnement ne s'en portera que mieux.

---

<sup>7</sup> "SonntagsBlick", 26.4.1998

(encadré)

## "Les poids lourds constituent le principal problème"

Les poids lourds circulant sur l'axe du Gothard dans le canton d'Uri constituent un problème autrement plus aigu que celui des voitures les dimanches et en période de pointe durant les vacances. Tel est l'avis du chef de la police du canton d'Uri, Alfred Zurfluh, exprimé sans ambages lors d'une interview à un journal suisse alémanique<sup>8</sup>. A. Zurfluh craint de plus une sérieuse aggravation de la situation si le développement du trafic des poids lourds devait se poursuivre.

**"Question:** qu'est-ce qui préoccupe le plus la police uranaise, les bouchons ou le fort accroissement du trafic des poids lourds?

**Zurfluh:** les poids lourds constituent le problème no1. Le conseiller fédéral Hürli-  
mann a déclaré lors de l'ouverture du tunnel routier du Gothard en 1980 que ce tunnel n'était pas un corridor destiné au trafic des poids lourds. Que constate-t-on aujourd'hui? Exactement l'inverse.

Quelque 80 camions franchissaient le col chaque jour avant l'ouverture du tunnel. Aujourd'hui, 5000 poids lourds empruntent chaque jour le tunnel. Et l'accroissement n'est de loin pas terminé. Les 1200 poids lourds de 40 tonnes prévus par année dès

2001 viendront s'y ajouter. 400 000 camions de 40 tonnes seront autorisés chaque année à circuler dès 2005.

Ce qui nous préoccupe le plus, c'est la sous-motorisation. En Suisse, la législation prescrit dix chevaux par tonne. Nos poids lourds circulent ainsi avec des moteurs de 400 à 500 chevaux. Les autres pays ne connaissent pas une telle réglementation. Aussi voit-on des camions de 28 tonnes, chargés à bloc, franchir la rampe du Gothard à 30-40 km/h. Cela peut avoir des effets catastrophiques sur le flux du trafic. C'est ainsi que le trafic peut être paralysé. Il n'est d'ailleurs pas rare que des accidents graves soient enregistrés."

<sup>8</sup> Neue Luzerner Zeitung, 4 avril 1998

## L'avis d'une grande chaîne de distribution sur la RPLP

# Seulement 0,08 pour cent de coûts supplémentaires à la Coop!

La Coop s'est exprimée clairement en faveur de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP). Felix Wehrle, responsable des secteurs économie/environnement/rerelations publiques à Coop Suisse, en explique les raisons. Les coûts supplémentaires inhérents à la RPLP se montent à 10 millions de francs pour Coop Suisse, soit 0,08 pour cent seulement du chiffre d'affaires de 12 milliards qu'elle réalise.

**Le comité pour une redevance poids lourds équitable:** le groupe Coop doit transporter quotidiennement un grand nombre d'articles dans ses magasins situés dans toute la Suisse. Pour ce faire, il utilise aussi le camion. Or, Coop Suisse rejette le référendum de l'ASTAG contre la redevance poids lourds liée aux prestations. Pourquoi?

**Felix Wehrle:** en juin 1997, Coop Suisse a cédé le secteur des transports à l'intérieur du pays et, partant, son parc de véhicules à l'entreprise Galliker Transport SA, à Altishofen. Les coopératives régionales du groupe Coop gèrent un parc de près de 500 camions et de 150 remorques. Souhaitant se concentrer sur ses principales activités, Coop Suisse a abandonné son affiliation à l'ASTAG le 1.1.1998.

Coop Suisse est opposée au référendum, qui est caractérisé par des intérêts particuliers, et soutient la redevance poids lourds liée aux prestations, quand bien même celle-ci grève notre entreprise de coûts supplémentaires. A notre point de vue, le référendum conduit dans un cul-de-sac au plan de la politique des transports. Il met non seulement en péril la concrétisation des décisions prises par le peuple en matière de politique des transports (initiative des Alpes/NLFA), mais également les négociations bilatérales avec l'UE. Il porte préjudice aux perspectives économiques de la Suisse. En tant qu'entreprise commerciale nationale, la Coop est tout particulièrement intéressée à un développement positif du pouvoir d'achat et à une économie prospère.

L'engagement de la Coop à l'enseigne de NATURAplan démontre que notre entreprise attache une grande importance aux problèmes de l'environnement. Aussi salue-t-elle l'effet de transfert du trafic, favorable à l'environnement, visé à l'appui de la RPLP. Le potentiel de transfert sur le rail est toutefois très restreint dans le secteur des produits frais.

**Le comité:** la crainte d'une partie des consommatrices et des consommateurs de voir les prix augmenter est-elle justifiée à votre avis?

**Wehrle:** des augmentations de prix ne peuvent être exclues a priori; elles devraient à notre avis être très modérées. Outre les coûts supplémentaires liés à la RPLP, des économies sont susceptibles d'être réalisées grâce aux camions de 40 tonnes. La situation concurrentielle existant à tous les niveaux ne devrait en outre guère permettre de répercuter entièrement les coûts supplémentaires sur le client.

**Le comité:** que pensez-vous de l'affirmation des opposants, selon laquelle la RPLP coûtera 500 francs par année à chaque ménage?

**Wehrle:** les coûts supplémentaires de 500 francs par ménage, annoncés manifestement pour des raisons de tactique électorale par les adversaires de la RPLP, ne peuvent pas être reconstitués par nos services. Nos propres calculs montrent que les coûts bruts directs inhérents à la redevance poids lourds liée aux prestations, qui peuvent théoriquement être considérés comme supplémentaires, sont de l'ordre de

10 millions de francs par année pour le groupe Coop (Coop ayant réalisé un chiffre d'affaires de 11,9 milliards de francs en 1997, les coûts supplémentaires représentent environ 0,08 pour cent de ce chiffre. A titre de comparaison, le seul bénéfice déclaré pour la même année atteignait 127 millions de francs. n.d.l.r.).

**Le comité:** l'introduction de la RPLP va-t-elle modifier la logistique de la Coop dans les transports? Peut-on s'attendre à un effet de transfert sur le rail de transports à longues distances? Ou/et faut-il craindre qu'il soit davantage fait usage de petits camions (de moins de 3,5 tonnes de poids total) non assujettis à la RPLP?

**Wehrle:** le potentiel susceptible d'être transféré sur le rail est, à quelques exceptions près, très limité dans le secteur de la fine distribution, car les magasins ne disposent pas de voies de raccordement et parce que l'aspect du temps à disposition joue un grand rôle. S'agissant des transports entre les centrales de distribution de Coop Suisse et les coopératives Coop (distribution grossière), la part du chemin de fer est déjà d'un niveau très élevé. Les fournisseurs s'efforcent d'emprunter le rail là où son utilisation paraît écologiquement judicieuse et où le transport par chemin de fer est faisable du point de vue du temps de conservation/du poids/de la distance. La RPLP donnera un coup de pouce supplémentaire à cette tendance.

La Coop n'a pas prévu d'avoir recours à des fourgonnettes supplémentaires pour la simple raison que celles-ci ne permettent pas de grouper la marchandise en quantité suffisante pour la transporter de manière optimale (utilisation de la capacité, productivité, écologie). Nous regrettons toutefois que la redevance soit limitée aux camions de plus de 3,5 tonnes. Il ne pourra guère être évité que des transports s'effectuent nouvellement par des véhicules de moins de 3,5 tonnes au lieu de camions, quand bien même de tels transferts portent préjudice à l'environnement.

**Le comité:** entendez-vous vous engager dans la campagne d'information qui

précédera la votation? Et si oui, de quelle manière?

**Wehrle:** la Coop a fait connaître aux nombreuses lectrices et aux nombreux lecteurs du journal de la Coop, raisons à l'appui, qu'elle rejetait le référendum contre la RPLP. En soutenant la RPLP, la Coop démontre qu'elle agit en fonction de sa responsabilité du point de vue de l'économie nationale. A l'inverse, nous attendons de la part des instances politiques des conditions-cadres qui nous permettent d'approvisionner le marché de manière optimale afin de répondre sans compromis au niveau de la qualité aux besoins de la clientèle. Nous voyons avant tout des besoins d'améliorer la situation sur le plan de la politique des transports dans le secteur des produits frais. En effet, nous sommes dans ce secteur-là tributaires d'une réglementation plus libérale en ce qui concerne les transports de denrées périssables durant la nuit. Ce n'est qu'au prix de ce changement que nous serons en mesure d'offrir des denrées alimentaires d'une fraîcheur optimale à nos consommatrices et à nos consommateurs.

## La légende de l'ASTAG et la vérité de la RPLP

### La RPLP est eurocompatible

**Celui qui écoute les arguments du comité référendaire contre la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) a souvent l'impression de vivre un conte de fée. Les fantaisies de l'ASTAG ont peu de chose en commun avec la réalité. Et ce n'est pas en les répétant qu'elles deviennent plus vraies. La soi-disante incompatibilité de la RPLP avec la politique européenne des transports en est une.**

En réalité, les objectifs déclarés de la Suisse et de l'Union européenne (UE) en matière de politique des transports sont dans une très large mesure concordants. C'est ainsi que les deux parties abondent dans le sens qu'une part importante des transports de marchandises doit être transférée sur le rail pour des raisons de protection de l'environnement et des raisons économiques. La Suisse a tout simplement une longueur d'avance en matière de réalisation des objectifs.

La RPLP constitue de surcroît la clé de voûte de l'édifice contractuel de la Suisse. Le dossier clé des négociations bilatérales en cours concerne les transports terrestres. L'UE entend avant tout obtenir des limites de poids plus élevées pour les poids lourds circulant en Suisse. Et ce, sur tout le territoire et non seulement en trafic de transit.

#### Eviter une paralysie du trafic

La Suisse s'est déclarée en principe d'accord d'élever, par étapes, d'ici l'an 2005, la limite de poids des camions à 40 tonnes. Elle ne peut cependant le faire sans prendre des mesures parallèles. En effet, un relèvement de la limite de poids non assorti de la RPLP occasionnerait un véritable déferlement de camions sur les routes suisses et, à moyen terme, l'effondrement du trafic ferroviaire des marchandises. La RPLP vise à compenser l'avantage que procure l'augmentation de la limite de poids au transport routier par rapport au transport ferroviaire. Et ce, sur tout le territoire, dès lors que le relèvement de la limite de poids est également applicable dans tout le pays.

Tous les milieux intéressés aux accords bilatéraux soutiennent la RPLP, car une entente avec l'Europe dépend d'elle. L'engagement des opposants à l'Europe dans la campagne référendaire démontre que la nouvelle redevance et l'Europe font bon ménage. Le fait que Christoph Blocher soit un des principaux alliés des camionneurs et que les opposants à l'Europe s'engagent dans la campagne référendaire démontre que la nouvelle redevance et l'Europe sont bel et bien compatibles.

#### Acceptée par la commission de l'UE

La RPLP est également consignée dans le projet d'accord bilatéral avec l'UE concernant les transports terrestres (accord de Klotten). La commission de l'UE et la grande majorité des ministres des transports de l'UE ont accepté l'accord négocié par le conseiller fédéral Moritz Leuenberger et par le commissaire aux transports Neil Kinnock.

Le gouvernement allemand, qui a empêché l'acceptation de l'accord de Klotten lors de la réunion du conseil des ministres des transports de l'UE, le 17 mars 1998, a en principe fait sienne la proposition de transférer les transports de marchandises sur le rail. Il se trouve qu'il a préféré sacrifier pour l'instant cette proposition sur l'autel électoral pour ne pas s'allier la sympathie du lobby des camionneurs...

## Nouvelles brèves

### **www.rplp.ch: La campagne RPLP sur Internet**

Le comité pour une redevance poids lourds équitable mène la lutte en faveur de la RPLP également sur Internet. Les informations suivantes sont disponibles depuis le début du mois de mai à l'adresse [www.rplp.ch](http://www.rplp.ch):

- Cahiers "Informations concernant la RPLP"
- Informations destinées aux médias
- Documents et argumentaires téléchargeables
- Manifestations nationales et régionales en rapport avec la RPLP
- Interventions lors des débats parlementaires sur la RPLP
- Liens vers distantes sites concernant la RPLP.

L'offre présentée sur la Homepage est actualisée régulièrement. Elle est disponible aussi bien en français qu'en allemand.

### **Davantage de sécurité grâce à la RPLP**

Le Communauté d'intérêt Vélo Suisse (CI Vélo) perçoit dans la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) un outil important devant permettre d'améliorer la sécurité sur les routes. Le CI Vélo Suisse a combattu - sans succès - l'augmentation de la largeur des camions. Sans la RPLP, le trafic des poids lourds doublerait en peu d'années, de sorte que les situations dangereuses pour les cyclistes augmenteraient massivement. De l'avis du CI Vélo, le niveau de sécurité actuel sur les routes peut toutefois être préservé pour les cyclistes en disant oui à la RPLP.

### **Le secteur du tourisme favorable à la RPLP**

- La Fédération suisse du tourisme approuve l'introduction de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP). Elle est d'avis qu'il faut éviter les colonnes de camions sur les axes de transit, préjudiciables au tourisme, et qu'il n'existe pas d'autres solutions que la RPLP.

La Fédération suisse du tourisme ne craint pas les menaces proférées par les entreprises de cars étrangères, celles-ci ayant fait suite aux chiffres exagérés publiés par l'ASTAG. La Fédération entend contribuer à éclairer le citoyen en diffusant des informations objectives.

### **Il y a toujours un zéro de trop à l'ASTAG**

Les chiffres publiés par l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) pour lutter contre la RPLP sont exagérés. Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger l'a confirmé lors d'une interview du journal "Le Matin dimanche" en indiquant que les chiffres de l'Astag somptent toujours un zéro de trop. C'est ainsi que la RPLP grèvera en moyenne chaque ménage suisse non pas de 500 francs par an, mais de 11 à 55 francs au maximum.