

Komitee für eine gerechte Schwerverkehrsabgabe

Comité pour une redevance poids lourds équitable

Comitato per una giusta tassa sul traffico pesante

## La redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP): favorable à l'emploi et à l'environnement

- 1 La longue marche conduisant à la RPLP
- 2 La clé de voûte de la politique suisse des transports
- 3 La loi fédérale relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL)
- 4 Les coûts non couverts du trafic des poids lourds
- 5 Le trafic des poids lourds est préjudiciable à l'environnement et à la santé
- 6 Les conséquences sur les transports de marchandises en Suisse
- 7 Les conséquences sur les transports en transit à travers les Alpes
- 8 La RPLP est plus équitable que la taxe poids lourds forfaitaire
- 9 La légende des 500 francs
- 9a La Légende de 500francs - exemples
- 10 La RPLP assure et crée des dizaines de milliers d'emplois
- 11 RPLP, accords bilatéraux et financement des TP: trois choses différentes
- 12 Toute la Suisse en tire profit
- 13 Les arguments des adversaires réfutés brièvement

### Appendices:

- A Texte constitutionnel
- B Texte de loi
- C Qui apporte son soutien à la RPLP?
- D Informations concernant la RPLP sur Internet

Etat au 15 mai 1998

Editeur: Comité pour une redevance poids lourds, 3000 Berne 16

### Comité pour une redevance poids lourds équitable

**Secrétariat national** c.p. 186, 3000 Berne 186, tél. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58  
e-mail: [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch)

**Activités régionales** c.p. 29, 3900 Brigue, tél. 027 924 22 26, fax 027 924 43 05  
e-mail: [alpitem@rhone.ch](mailto:alpitem@rhone.ch)

**Homepage** <http://www.rplp.ch>



## 1 La longue marche conduisant à la RPLP

**Première proposition du Conseil fédéral en 1980:** la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) subit une longue épreuve. La proposition du Conseil fédéral de réaliser une RPLP remonte en effet à 1980. Le Parlement édulcora cependant la proposition au point d'en faire une mini-redevance poids lourds à base forfaitaire. Cette redevance, limitée à une période de 10 ans, fut acceptée par le peuple en 1984, par 58,7% de oui.

**L'initiative de l'ATE:** alors que l'examen de la proposition du Conseil fédéral était encore en cours, l'ATE lança une initiative populaire pour une imposition équitable des poids lourds. Le texte constitutionnel qu'elle avait proposé correspondait à peu de choses près à l'article 36quater de la Constitution. L'initiative fut toutefois rejetée à une large majorité (66,1% de non) en votation populaire, le 7 décembre 1986, sur proposition du Conseil fédéral et du Parlement. L'argument principal utilisé pour lutter contre la RPLP consista à dire que l'article constitutionnel prévu en matière de coordination de la politique des transports permettait également la mise en oeuvre d'une telle redevance.

**La politique coordonnée des transports:** l'article constitutionnel sur la politique coordonnée des transports prévoyait en effet que les coûts occasionnés généralement à long terme devaient être supportés par les usagers des réseaux de transport, déduction faite des indemnités pour prestations en faveur de la collectivité. Le peuple rejeta toutefois la politique coordonnée des transports le 12 juin 1988 (54,5% de non).

**Initiative visant à abolir la taxe poids lourds forfaitaire:** cette initiative, lancée en 1986, fut retirée en 1990, dès lors que ladite taxe ne bénéficiait pratiquement plus d'aucun soutien au Parlement.

**Augmentation de la taxe poids lourds forfaitaire:** le 20 février 1994, le souverain approuva une hausse de cette taxe (adaptation au renchérissement) et son maintien pendant 10 années supplémentaires, soit jusqu'en 2004 (72,2% de oui).

**La RPLP dès 2004 au plus tard:** 67,1% des citoyens et des citoyennes et tous les cantons, à l'exception de ceux de Vaud et du Valais, dirent oui à une redevance poids lourds liée aux prestations (nouvel article constitutionnel 36quater) en remplacement de la taxe forfaitaire.

### Quelles sont les différences par rapport à la taxe poids lourds forfaitaire actuelle?

La RPLP est, à l'instar de l'actuelle taxe poids lourds forfaitaire, échelonnée en fonction du poids, le poids total autorisé, inscrit dans le permis de circulation, faisant foi. La différence qui découle du projet de loi présenté par rapport à la taxe forfaitaire réside dans le fait que les kilomètres effectués par le véhicule sont pris en considération. Il en résulte que les transports sur de longues distances (prestation annuelle moyenne de quelque 100'000 kilomètres), davantage préjudiciables à l'environnement, devront supporter une charge financière nettement plus élevée que les transports locaux (distribution) dont la part kilométrique est nettement plus faible (de l'ordre du 15'000 kilomètres en moyenne par année). D'où le constat que la RPLP est beaucoup plus équitable que la taxe forfaitaire. La RPLP permet de surcroît de prendre en compte les émissions spécifiques. C'est ainsi que les véhicules les plus polluants et les véhicules les plus gourmands en énergie sont davantage frappés que les véhicules les plus propres.

## 2 La clé de voûte de la politique suisse des transports

La politique suisse des transports ressemble actuellement à un véritable labyrinthe. Ce n'est qu'en y regardant de plus près que l'on parvient à détecter les interdépendances et à s'apercevoir que la RPLP constitue le sésame pour en sortir.

- La RPLP permet de faire un grand pas en direction de la **vérité des coûts** dans les transports.
- La RPLP contribue au financement des **grands projets d'infrastructure ferroviaire**.
- La RPLP contribue à transférer le **trafic de transit** de la route sur le rail et, partant, à mettre en oeuvre l'article sur la protection des Alpes (initiative des Alpes).
- La RPLP permet **d'introduire la limite de 40 tonnes** et, ce faisant, de nous rapprocher de l'Union européenne, sans causer trop de dégâts.

Sans RPLP, le dédale redevient inextricable.

### Financement des grands projets ferroviaires

La Constitution actuelle prévoit que le produit net de la RPLP est réparti entre la Confédération et les cantons. Il est destiné à couvrir des coûts *liés au trafic routier*. L'article 19 de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL) stipule qu'un tiers revient aux cantons et deux tiers à la Confédération.

Depuis lors, le Conseil fédéral et le Parlement ont cependant compris qu'il serait plus judicieux, sur le plan de la politique de l'environnement, d'utiliser cette manne différemment. C'est ainsi que la Confédération entend utiliser sa part non plus pour faire face à des dépenses routières, mais pour financer les grands projets ferroviaires. Cela nécessite toutefois une modification de la Constitution, laquelle sera vraisemblablement soumise au verdict populaire en novembre 1998.

Les transports publics ont un urgent besoin de cet apport financier. Le peuple a accepté Rail 2000 en 1987 et les NLFA ainsi que le raccordement de la Suisse au réseau européen à grande vitesse en 1992. L'ordonnance relative à la protection contre le bruit contraint en outre les chemins de fer à assainir leur réseau dans ce domaine jusqu'en l'an 2002. Les projets n'ont pu être réalisés que partiellement jusqu'ici, faute de moyens financiers. Aussi le Conseil fédéral et le Parlement ont-ils cherché de nouvelles sources de financement. La RPLP devrait ainsi permettre de financer une partie importante de ces grands projets ferroviaires, en sus des taxes sur les huiles minérales, de la TVA et d'un emprunt. De cette manière, la RPLP profite à l'ensemble de la population.

Le **rapprochement avec l'Union européenne**, visé par le Conseil fédéral, implique l'acceptation des poids lourds de 40 tonnes. L'UE n'a cessé de le rappeler lors des négociations bilatérales. L'accord prévu avec l'UE comprend certes sept dossiers. Nos partenaires entendent cependant signer tout ou rien. Aussi un accord sur la collaboration dans le domaine de la recherche, de l'agriculture et de la libre circulation des personnes dépend-il de l'issue des négociations en ce qui concerne les transports terrestres. En conséquence, le Conseil fédéral a proposé à l'UE une acceptation par étapes des poids lourds et, en contrepartie, l'introduction d'une taxe de transit. En l'état actuel des négociations, le montant maximum moyen susceptible d'être perçu pour une traversée de notre pays par un poids lourd de 40 tonnes se montera à 325 francs dès l'an 2005. La loi sur la RPLP constitue la base légale qui permettra de percevoir cette redevance sans discrimination.

### 3 La loi fédérale relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL)

La loi concrétise l'article 36quater de la Constitution fédérale accepté par les citoyens et les citoyennes en 1994 déjà. Le Parlement a donc, au travers de la nouvelle loi, exécuté le mandat que le peuple lui avait donné en 1994. La loi est basée également sur l'article 24quater (article sur la protection de l'environnement) et sur l'article 36sexies (article sur la protection des Alpes), ainsi que sur l'article 23 des dispositions transitoires qui sera encore soumis à approbation.

A l'article 1, la loi définit comme **but**

- la réalisation de la vérité des coûts dans le trafic des poids lourds
- l'amélioration des conditions-cadres du chemin de fer sur le marché des transports
- l'acheminement de davantage de marchandises par le rail

Il ressort des articles 3 et 4 en matière d'**assujettissement à la redevance** que celle-ci est perçue sur tous les véhicules lourds, à partir de 3,5 tonnes, immatriculés en Suisse et à l'étranger, et que le Conseil fédéral peut exonérer certains types de véhicules. Ce qui est d'ailleurs prévu pour les transports publics, comme c'est déjà le cas aujourd'hui pour la taxe forfaitaire. Le message du 11.9.1996 se rapportant à la loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations stipule en effet au chapitre 423 qu'il est également prévu d'exonérer les véhicules des entreprises de transport de la Confédération et des entreprises de transport concessionnaires circulant en trafic régulier. Ce, en raison du fait que leur assujettissement à la RPLP conduirait bon nombre d'usagers des transports publics à utiliser à nouveau davantage leur véhicule privé pour des raisons de coûts.

S'agissant des **bases de calcul de la redevance**, l'article 6 précise que celle-ci est calculée sur la base du poids total autorisé du véhicule et du kilométrage; la redevance peut en outre être perçue en fonction des émissions produites ou de la consommation. Seuls les cars continueront d'être imposés sur une base forfaitaire (maximum 5000 francs par an). La redevance doit permettre de faire face aux coûts d'infrastructure non couverts (construction, entretien et maintenance) et aux coûts mis à la charge de la collectivité (coûts externes).

L'article 8 précise les **tarifs**: le taux doit être d'au moins 0,6 centime et ne doit pas dépasser 2,5 centimes par tonne-kilomètre. Le Conseil fédéral définit lui-même les tarifs en respectant cette fourchette. Il peut les introduire de manière échelonnée, les moduler par catégorie de véhicules et les adapter au renchérissement à compter de l'an 2005. S'il est procédé à une augmentation à 40 tonnes du poids total autorisé, le taux maximum peut être fixé à 3 centimes. Le Conseil fédéral peut alors réduire ce taux d'un cinquième pour les véhicules jusqu'à 28 tonnes.

Quant au **produit net**, il est stipulé à l'article 19 qu'un tiers est destiné aux cantons, tandis que les deux autres tiers restent acquis à la Confédération. Il sera tenu compte des répercussions particulières sur les régions de montagne et les régions périphériques lors de la répartition entre les cantons. La Confédération utilise sa part pour financer les grands projets ferroviaires, alors que les cantons utilisent la leur pour couvrir leurs dépenses dans le domaine des coûts non couverts du trafic routier.

#### 4 Les coûts non couverts du trafic des poids lourds

L'article 36quater, 1er alinéa, de la Constitution stipule que la RPLP ne peut être perçue que dans la mesure où le trafic des poids lourds occasionne des coûts à la collectivité qui ne sont pas couverts par d'autres prestations ou redevances. Il est de plus précisé au 2e alinéa que le produit net de la redevance ne doit pas être plus élevé que les coûts non couverts. Cela signifie deux choses:

- Il n'y a pas que les **coûts d'infrastructure** (construction, entretien et maintenance) qui, au travers de la RPLP, peuvent être mis à la charge de ceux qui les occasionnent, mais également les **coûts externes** (santé, bruit, pollution de l'air, etc.). La loi en fait désormais usage.
- La taxe forfaitaire actuelle (132 millions de francs) prise en considération dans le compte routier sera remplacée et les coûts liés aux accidents et à l'environnement doivent de surcroît être couverts en ayant recours à la RPLP, le compte routier (comparaison des coûts et des redevances) étant à peu près équilibré dans la catégorie des poids lourds.

Les chiffres des coûts liés aux accidents et à l'environnement ne sont actuellement que partiellement disponibles. Les chiffres de l'année 1993 se présentent ainsi:

##### Coûts non couverts du trafic des poids lourds en Suisse, 1993

|                              |              |
|------------------------------|--------------|
| Coûts de santé               | 414 millions |
| Coûts des accidents          | 18 millions  |
| Dégâts causés aux bâtiments  | 312 millions |
| Coûts engendrés par le bruit | 257 millions |

Seules des estimations sont disponibles s'agissant d'autres coûts externes:

|  |                    |
|--|--------------------|
| Dégâts aux cultures, à la forêt et ceux liés au climat | 500 - 700 millions |
|--|--------------------|

Le total des coûts externes atteint ainsi **1,5 à 1,7 milliards de francs** par an, auxquels s'ajoutent **132 millions de francs** à titre de remplacement de la taxe forfaitaire poids lourds.

Durant la même année, quelque 47 milliards de tonnes-kilomètres (poids global) ont été enregistrées dans le trafic des poids lourds en Suisse. En divisant le montant de 1,8 milliard de francs par 47 milliards de tonnes-kilomètres, on obtient un prix théorique de 3,8 centimes par tonne-kilomètre pour la RPLP. A défaut de chiffres exacts, prouvés scientifiquement, les coûts liés aux dégâts causés aux cultures, à la forêt et au climat ne sont pas pris en considération par le Conseil fédéral. Aussi parvient-il à un montant de 1,1 milliard de francs, d'où un taux de couverture des coûts de 2,5 centimes par tonne-kilomètre.

Les **coûts externes** sont des coûts occasionnés par le trafic des poids lourds, mais qui ne sont pas mis à sa charge. Ils sont payés par d'autres: par le propriétaire qui fait repeindre la façade de sa maison noircie par les nuages de suie du diesel, par la personne qui souffre d'asthme et qui doit se faire soigner par un médecin, ainsi que par tous les assurés aux caisses maladie, etc.

## 5 Le trafic des poids lourds est préjudiciable à l'environnement et à la santé

De nombreux problèmes d'environnement sont dus pour une bonne part au trafic des poids lourds sur la route. En nombre beaucoup plus faible que les voitures, les camions sont pourtant une cause importante de la pollution atmosphérique liée au trafic. Les parts recensées en 1990 pour les camions et les fourgonnettes se présentent ainsi:

- environ un tiers des émissions de **dioxyde de soufre** et d'**oxyde d'azote**,
- les deux tiers des émissions de **poussières**,
- la moitié des émissions de **zinc** causées par le trafic,
- un tiers des émissions de **cadmium** causées par le trafic,
- un quart des émissions de **CO<sub>2</sub>** causées par le trafic.

(Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP): émissions polluantes dues à l'activité humaine en Suisse de 1900 à 2010. Berne, 1995. Série de publications environnement, no 256, page 61).

### **Forte croissance en vue**

Les développements prévus montrent à quel point il est nécessaire d'agir: en 2010, les poids lourds seront la source de la moitié des émissions d'oxyde d'azote engendrées par le trafic; la proportion était de 20% en 1985. S'agissant du CO<sub>2</sub>, dont les incidences sur le climat sont connues, le volume des émissions produites par le trafic des poids lourds devrait augmenter de 50 à 64% entre 1990 et 2010, selon les prévisions de la Confédération. Une évolution qui est en parfaite contradiction avec l'objectif visant à réduire le CO<sub>2</sub> (une réduction de 10% des émissions de CO<sub>2</sub> jusqu'en 2010 a été convenue à la conférence au sommet de Kyoto sur le climat mondial).

### **De fines poussières particulièrement dangereuses**

Le trafic des poids lourds produit environ un quart des fines poussières dangereuses (PM10). L'appellation PM 10 désigne les fines poussières de moins de 10 micromètres (1 micromètre = 1 millième de millimètre) qui - contrairement aux particules plus grosses - peuvent pénétrer sans peine dans les plus profonds recoins des poumons et y engendrer le cancer. De nombreuses études montrent que, dans beaucoup de cas, les fines poussières (désignées également par poussières en suspension) sont à l'origine ou tout au moins un facteur de risques de bronchites chroniques, de crises d'asthme, d'inflammations des poumons ou d'autres lésions pulmonaires. Or, du point de vue médical, il n'existe pas de limite au-dessous de laquelle la concentration de poussières en suspension pourrait être qualifiée d'inoffensive. Les valeurs limites PM10 applicables depuis le 1er mars 1998 ne sont de ce fait que des décisions purement politiques. Les poussières PM10 ne sont pas seulement engendrées lors de la combustion du diesel, mais également par l'usure des freins, des pneus et du revêtement des routes.

### **La comparaison avec le rail**

Le transport de marchandises sur la route ne soutient pas la comparaison avec le transport sur le rail: pour la même prestation de transport, en effet,

- il utilise 2,5 fois plus d'énergie que le rail
- il produit cinq fois plus de CO<sub>2</sub> et
- 15 fois plus de NO<sub>x</sub> et
- nécessite deux fois plus de superficie.
- De plus, il occasionne six fois plus d'accidents.

(repères en matière d'environnement dans le secteur des transports, rapport du service d'étude des transports 1/97).

## 6 Les conséquences sur les transports de marchandises en Suisse

Le service d'étude des transports du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a fait examiner les scénarios suivants pour l'année 2015:

- la RPLP n'est pas introduite. La limite de 28 tonnes est maintenue (statu quo).
- la RPLP est introduite. La limite de 28 tonnes est maintenue.
- la RPLP n'est pas introduite. Les poids lourds de 40 tonnes sont acceptés.
- la RPLP est introduite. Les poids lourds de 40 tonnes sont acceptés.

Il ressort de l'étude qu'il faut s'attendre aux conséquences suivantes en ce qui concerne les transports de marchandises:

### Prestations kilométriques des véhicules:

- comparé à celui de 1993, le trafic des poids lourds sur la route augmente dans chaque scénario examiné. **RPLP aidant, la croissance est cependant moins élevée (jusqu'à un tiers)** que dans le cas du maintien des conditions actuelles.
- le scénario "**RPLP + 40 tonnes**" présente le **meilleur résultat du point de vue de l'environnement**, quand bien même il faut s'attendre à une croissance de près de 30% par rapport à 1993.
- la limite de 28 tonnes sans RPLP n'est que légèrement plus favorable à l'environnement que la limite de 40 tonnes sans RPLP. **Les scénarios avec la RPLP présentent toujours de meilleurs résultats, indépendamment du fait que la limite de poids soit de 28 ou de 40 tonnes.**

### Prestations de transport (tonnes-kilomètres):

- les prestations de transport sur la *route* sont les moins élevées dans le scénario prévoyant l'introduction de la RPLP et le maintien de la limite de 28 tonnes. Comparées à 1993, elles augmentent cependant en dépit de l'introduction de la RPLP.
- les prestations de transport sur le *rail* sont les plus élevées dans le scénario prévoyant l'introduction de la RPLP et le maintien de la limite de 28 tonnes.
- le scénario prévoyant la limite de 40 tonnes sans la RPLP est le plus défavorable au *chemin de fer*.

**Conclusion: la RPLP est un instrument important de la politique des transports, indépendamment du fait que la limite de 28 tonnes soit maintenue ou que la limite de 40 tonnes soit introduite.** Du point de vue de la politique de l'environnement, l'introduction de la limite de 40 tonnes est même plus favorable. Il ne faut toutefois pas attendre des miracles de la RPLP, tant il est vrai que de nombreux autres facteurs (croissance économique, répartition du travail, etc.) continueront d'influer sur la croissance du trafic.

Développement de l'ensemble des transports de marchandises (trafic intérieur, import/export et transit):

|  | 1993<br>28 t<br>sans RPLP | 2015<br>28 t<br>sans RPLP | 2015<br>28 t<br>avec RPLP | 2015<br>40 t<br>sans RPLP | 2015<br>40 t<br>avec RPLP |
|--|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Prestations kilométriques des véhicules sur la route (Vkm) | 2,1 milliards             | 4,0 milliards             | 3,4-3,6 milliards         | 4,2 milliards             | 2,7-2,9 milliards         |
| Prestations de transport sur la route (tonnes-km)          | 12 milliards              | 22 milliards              | 19-20 milliards           | 45 milliards              | 23-26 milliards           |
| Prestations de transport sur le rail (tonnes-km)           | 7,7 milliards             | 11 milliards              | 14-17 milliards           | 6 milliards               | 13-16 milliards           |

Source: Ecoplan: Conséquences de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) et de la modification de la limite de poids dans les transports routiers de marchandises. Rapport final. Sur mandat du service d'étude des transports du DETEC. Mandat no 287, juin 1997.

## 7 Les conséquences sur les transports en transit à travers les Alpes

L'étude du service d'étude des transports (Ecoplan, mandat no 287) fait également ressortir les conséquences sur le trafic de transit à travers les Alpes:

- Ce n'est qu'en cas d'introduction de la RPLP et de maintien de la limite de 28 tonnes qu'une **chance réelle existe de voir le trafic de transit se réduire par rapport à 1993** (tant au niveau des prestations kilométriques des véhicules qu'à celui des prestations de transport). Cela implique que tout le potentiel du trafic de contournement soit repris par la chaussée roulante.
- La combinaison "**RPLP + 40 t**" offre de **meilleures chances de réduire la croissance que le maintien du régime actuel (28 t sans la RPLP)**. Cela implique, dans ce cas également, que la chaussée roulante soit opérante.
- Dans les deux cas (28 t + RPLP et 40 t + RPLP), **des mesures complémentaires sont nécessaires pour transférer sur le rail les transports de marchandises en transit.**
- **Le renoncement à la RPLP en cas d'introduction de la limite de 40 tonnes aurait des effets catastrophiques.** Le chemin de fer perdrait pratiquement tout son trafic, au profit de la route.

Développement du trafic de transit:

|  | 1993<br>28 t<br>sans RPLP | 2015<br>28 t<br>sans RPLP | 2015<br>28 t<br>avec RPLP | 2015<br>40 t<br>sans RPLP | 2015<br>40 t<br>avec RPLP |
|--|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Prestations kilométriques des véhicules sur la route (Vkm) | 120 millions              | 330 millions              | 70-260 millions           | 1400 millions             | 160-340 millions          |
| Prestations de transport sur la route (tonnes-km)          | 810 millions              | 2000 millions             | 430-1600 millions         | 20000 millions            | 2300-4800 millions        |
| Prestations de transport sur le rail (tonnes-km)           | 3700 millions             | 5000 millions             | 7100-10000 millions       | 420 millions              | 7700-10000 millions       |

Source: Ecoplan: Conséquences de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) et de la modification de la limite de poids dans les transports routiers de marchandises. Rapport final. Sur mandat du service d'étude des transports du DETEC. Mandat no 287, juin 1997.

Il faut se rappeler en interprétant ces chiffres que les transports en transit ne constituent qu'une partie du trafic à travers les Alpes. Le trafic intérieur, import et export à travers les Alpes tendra à se développer dans la même mesure que le trafic intérieur dans son ensemble.

## 8 La RPLP est plus équitable que la taxe poids lourds forfaitaire

### La taxe forfaitaire est injuste

L'actuelle taxe poids lourds forfaitaire n'est échelonnée qu'en fonction du poids. Plus un véhicule est lourd et plus la redevance est élevée. C'est ainsi qu'un camion de 28 tonnes paie aujourd'hui 4000 francs par an, indépendamment du fait qu'il soit utilisé dans le secteur des chantiers et n'effectue que 15'000 km par an ou qu'il roule sur de longues distances et effectue six fois plus de kilomètres. C'est injuste.

### Avec la RPLP, celui qui roule plus paie davantage

La RPLP est aussi échelonnée en fonction du poids maximum autorisé du véhicule. Les prestations kilométriques sont toutefois également prises en considération. Celui qui roule plus paie davantage. C'est plus équitable.

Exemples:

- camion de 28 t opérant dans le secteur des chantiers:  
 $28 \text{ t} \times 15'000 \text{ km} \times 2,5 \text{ centimes} = 10'500 \text{ francs.}$
- camion de 40 t opérant sur de longues distances:  
 $40 \text{ t} \times 90'000 \text{ km} \times 3,0 \text{ centimes} = 108'000 \text{ francs.}$

En prenant les valeurs moyennes actuelles de 16 tonnes de poids et de 45'000 km de prestations annuelles, on obtient sur la base réaliste d'un taux moyen de RPLP de 2,2 centimes la somme de 15'840 francs.

### Avec la RPLP, il vaut la peine de moins polluer et d'être plus silencieux

Le Conseil fédéral peut de surcroît différencier les véhicules en fonction de critères spécifiques se rapportant à l'environnement. Les véhicules bruyants et polluants paient plus que les véhicules plus silencieux et moins polluants. Equité oblige.

### Avec la RPLP, les transports à vide sont pénalisés

La RPLP n'est pas basée sur le poids des marchandises transportées, mais sur le poids total autorisé du véhicule. Etant due également lorsque le véhicule roule à vide, elle incite ainsi à éviter dans toute la mesure du possible de tels parcours.

### Avec la RPLP, les coûts sont à la charge de ceux qui les occasionnent

Le trafic des poids lourds engendre des coûts de l'ordre de 1 à 2 milliards de francs par an. Ces coûts sont supportés par la collectivité. Chaque citoyenne et chaque citoyen paie sa part des factures établies à la charge de la Confédération, des cantons, des caisses maladie, des particuliers etc. Avec la RPLP, les coûts seront supportés à l'avenir par ceux qui génèrent le trafic. Celui qui a recours à de nombreuses prestations de transport sur la route paie davantage que celui qui fait par exemple ses achats dans les proches environs. Ainsi, le principe selon lequel les coûts sont mis à la charge de ceux qui les occasionnent est réalisé dans le trafic des poids lourds.

## 9 La légende des 500 francs

Les adversaires prétendent que la RPLP grève chaque ménage de 500 francs par année. A l'évidence, ils divisent simplement le produit de la RPLP prévu en l'an 2005, soit 1,5 milliard de francs par les 3 millions de ménages. Ce genre de calcul est naturellement trompeur. **En réalité, la RPLP grèvera les ménages de seulement 11 à 55 francs par année, dès lors que**

- **le Conseil fédéral prévoit d'introduire la limite de 40 tonnes en même temps que la RPLP. Il s'ensuit une très forte réduction des coûts de transport**, puisque le même camion peut transporter beaucoup plus de marchandises pratiquement sans coûts supplémentaires. La RPLP est ainsi presque entièrement compensée. En trafic d'import / export, il en résulte même une réduction de prix de 9%.
- **l'actuelle taxe poids lourds forfaitaire** (env. 150 millions de francs) est abandonnée à l'introduction de la RPLP.
- Environ **un tiers de la RPLP grève les véhicules étrangers** qui roulent en transit ou en trafic import / export en Suisse.
- Dans la **situation concurrentielle** actuelle, les entreprises de transport ne peuvent répercuter entièrement les redevances sur les consommateurs et les consommatrices.
- Enfin, les recettes provenant de la RPLP allègent le budget de la Confédération et des cantons. Sans la RPLP, la Confédération devrait financer les **grands projets ferroviaires** en ayant recours à d'autres recettes supplémentaires (par exemple par une augmentation de la TVA ou des droits de douane sur les huiles minérales, etc).

Différentes études confirment que la RPLP n'aura **aucune influence majeure sur les prix à la consommation**:

- L'entreprise Ecoplan a calculé que les coûts de transport en trafic intérieur augmentent de 19% sur la base d'une RPLP de 2,5 centimes. L'acceptation des poids lourds de 40 tonnes engendre cependant une baisse des prix de transport de 18%. Il en résulte ainsi un **renchérissement des prix de transport de 1%**. Le renchérissement des prix de transport atteint à peine 5% sur la base d'une RPLP de 3 centimes.
- Il ressort d'un calcul du service d'étude des transports que chaque ménage suisse dépense en moyenne 58'000 francs par année pour des biens de consommation. Dans ce montant sont compris 1'100 francs au titre des coûts de transport. Une augmentation de 1% de ces coûts de transport engendre un renchérissement des **prix à la consommation de 11 francs par année!** Si les coûts de transport augmentent de 5%, le renchérissement atteint **55 francs par année!**
- La Migros a calculé que l'achat moyen renchérit de **15 centimes** en raison de la RPLP.
- Ecoplan a déterminé qu'en cas de maintien (peu probable) de la limite de 28 tonnes les coûts de transport augmenteraient respectivement de 19% ou de 23% en trafic intérieur sur la base d'une RPLP de 2,5 ou de 3 centimes. Cette augmentation se répercuterait sur les prix à la consommation respectivement à hauteur de **209 ou de 253 francs par année, soit de 57 ou de 69 centimes par jour** (19% ou 23% de 1'100 francs).

## 9a La légende des 500 francs: des exemples

**Le fromage:** au taux de 2,5 centimes par tonne-kilomètre, la RPLP pour le transport de 10'000 kg de fromage, par camion de 28 tonnes, sur 150 km, se monte à 105 francs ( $28 \times 150 \times 0,025$ ). Il en résulte une **augmentation de 1,05 centime par kilo** en répartissant la RPLP sur les 10'000 kg. Au magasin, le prix au kilo augmente au plus de quelques centimes si l'on admet que le lait utilisé pour la fabrication du fromage a également été transporté sur de longues distances. En partant d'un prix au kilo de 15 francs par exemple, on constate que l'augmentation du prix du fromage due à la RPLP est à peine perceptible.

**Les ordinateurs:** la RPLP se monte à 140 francs lors du transport de 100 ordinateurs, par camion de 28 tonnes, sur 200 km ( $28 \times 200 \times 0,025$ ). En magasin, l'ordinateur coûte en tout et pour tout **1,40 francs de plus!** Un ordinateur vendu actuellement au prix de 3'000 francs revient ainsi à 3'001.40 Fr.

**Pommes de terre:** dans l'exemple suivant, il est tenu compte en plus de la suppression de la taxe poids lourds forfaitaire à l'introduction de la RPLP. Un camion de 28 tonnes, qui effectue 80'000 km par année, est aujourd'hui grevé d'une taxe forfaitaire de 4'000 francs, ce qui représente 5 centimes par km. Il est grevé nouvellement de 70 centimes par km au titre de la RPLP. La différence est de 65 centimes. Compte tenu de cette augmentation et du coût moyen d'un camion, qui est actuellement de 3 francs au km, les coûts de transport sur une distance de 200 km passent de 600 à 730 francs (+ 21,7%). Admettons que 15'000 kg de pommes de terre sont transportées dans ce camion; les 130 francs de coûts supplémentaires, répartis sur les 15'000 kg, représentent une augmentation de 0,9 centime par kg. **Le prix moyen des pommes de terre, actuellement de 2,70 Fr. le kg, passe ainsi à 2,71 Fr. , soit une augmentation de 0,33% en tout et pour tout.**

**L'huile de chauffage:** si l'on admet que des camions de 40 tonnes seront désormais utilisés, ce seront 25 tonnes d'huile de chauffage au lieu de 15 qui seront transportées par véhicule. Les coûts normaux (chauffeur, achat et entretien du véhicule, etc.) d'un camion de 40 tonnes ne sont que légèrement supérieurs à ceux d'un véhicule de 28 tonnes: ils se montent à env. 3,20 Fr. au lieu de 3 Fr. par véhicule au km. Les coûts de transport se répartissent toutefois sur 25 tonnes de mazout au lieu de 15. Le transport d'une tonne revient dès lors à 12,8 centimes au km au lieu de 20. Le camion circulant à vide au retour, il y a lieu de compter deux kilomètres, d'où un prix de 25,6 centimes par tonne au lieu de 40.

La RPLP au km pour un poids lourd de 40 tonnes se monte au maximum à:

$40 \text{ t} \times 3 \text{ cts.} = 1.20 \text{ Fr.}$ , réparti sur les 25 tonnes de mazout transportées = 4,8 centimes.

Ces 4,8 centimes sont également perçus pour le parcours de retour, d'où un montant total de 9,6 centimes.

Le prix du transport se monte ainsi à 35,2 centimes par tonne-kilomètre au lieu de 40 actuellement! **Le transport d'huile de chauffage devient ainsi meilleur marché à l'introduction simultanée de la RPLP et de la limite de 40 tonnes!**

## **10 La RPLP assure et crée des dizaines de milliers d'emplois**

### **au chemin de fer:**

Quelque 3000 places de travail exigeant une bonne qualification seront créées d'ici l'an 2015 grâce au transfert de transports sur le rail inhérent à la RPLP. A l'inverse, 4000 emplois du secteur marchandises aux CFF et 1000 emplois dans les chemins de fer privés sont menacés si les poids lourds de 40 tonnes sont acceptés sans qu'une compensation soit faite sous la forme de la RPLP.

### **dans la construction:**

Les recettes provenant de la RPLP seront utilisées par la Confédération et les cantons pour financer les investissements de l'infrastructure ferroviaire. A eux seuls, les grands projets ferroviaires assurent un emploi durable à près de 45'000 personnes. La RPLP en finance à peu près la moitié, soit 22'500. S'y ajoutent quelque 11'000 places de travail qui peuvent être maintenues ou créées grâce aux investissements des cantons. La RPLP crée ainsi 33'500 nouveaux emplois dans le secteur de la construction.

### **dans les entreprises de transports routiers:**

L'accroissement du volume des transports routiers, de 1991 à 2015, engendre une augmentation de près de 72'000 emplois (97%) dans ce secteur. L'introduction de la RPLP réduit ce nombre d'environ 13'000, d'où un accroissement net de 59'000 emplois. Le nombre d'employés de ce secteur s'accroît finalement de 30'500 personnes (40%) si l'on tient compte de l'acceptation des poids lourds de 40 tonnes, que les transporteurs routiers eux-mêmes appellent de leurs vœux.

### **La capacité concurrentielle et la croissance économique:**

La RPLP ne portera pas préjudice à la croissance économique et à la capacité concurrentielle de l'économie suisse. Tant s'en faut. C'est la raison pour laquelle elle bénéficie du soutien de toutes les associations économiques suisses, telles la société pour le développement de l'économie suisse, l'Union suisse du commerce et de l'industrie (Vorort), la Société suisse des entrepreneurs et l'Union suisse des paysans.

### **L'économie régionale:**

Un vieux dogme veut que de bonnes liaisons et des transports bon marché stimulent l'économie. Or, personne n'a jusqu'ici pu prouver la relation de cause à effet. Au contraire: il s'avère que des transports bon marché engendrent même des effets négatifs. Des entreprises de transport régionales sont concurrencées par des entreprises opérant ailleurs, parce que le prix de transport ne joue pratiquement aucun rôle dans la calculation. La mise en oeuvre de la vérité des prix par le truchement de la RPLP offre de nouvelles perspectives à l'économie régionale.

## 11 RPLP, accords bilatéraux et financement des TP: trois choses différentes

Trois projets liés indirectement, mais souvent confondus par la population, sont d'actualité.

- 1 L'association suisse des transports routiers (ASTAG) a lancé un référendum contre la loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, LRPL). Aussi serons-nous appelés à approuver ou à rejeter cette loi en votation populaire, le 27 septembre 1998.
- 2 Les **négociations bilatérales** avec l'UE sont, elles aussi, un sujet de discussion. Les partenaires se disputent encore, de sorte que l'issue des négociations demeure incertaine. Le lien avec la RPLP réside dans le fait que, dans un des sept dossiers - celui se rapportant aux transports terrestres -, le montant de la taxe de transit et, partant de la RPLP, est limité (en l'état actuel des négociations à 325 francs, soit 2,7 centimes par tonne-kilomètre, pour un poids lourd de 40 tonnes). Une fois signé par le Conseil fédéral, l'accord devra encore être ratifié par le Parlement. Ce n'est qu'à ce moment-là (vraisemblablement pas avant 1999) que l'on saura si un référendum sera lancé ou non. Deux camps totalement différents ont brandi la menace du référendum. La droite, emmenée par le conseiller national Christoph Blocher, entend combattre la libéralisation prévue dans le domaine de la circulation des personnes, d'une part. Les organisations de protection de l'environnement menacent de lancer un référendum si les accords rendent impossible la mise en oeuvre de la politique suisse des transports, en particulier la protection des Alpes et le transfert du trafic marchandises sur le rail, d'autre part. Une votation pourrait avoir lieu au plus tôt au printemps 1999.
- 3 Il s'agit de ne pas confondre non plus la votation se rapportant à la RPLP avec le projet constitutionnel sur le **financement des transports publics**, plus exactement des grands projets ferroviaires NLFA, de Rail 2000, de la protection contre le bruit et du raccordement au réseau européen à grande vitesse. Ce projet règle l'affectation de la part de la Confédération au produit net de la RPLP. Pour le reste, la votation est indépendante de la RPLP. Elle aura vraisemblablement lieu en novembre 1998.

**Il s'agit avant tout, au travers de la RPLP, de réaliser la vérité des coûts et de sauvegarder le trafic marchandises sur le rail. Il serait on ne peut plus imprudent de rejeter la RPLP**

- par exemple parce que la taxe de transit fixée à 325 francs selon l'accord bilatéral n'est pas jugée satisfaisante. La raison: **sans RPLP, la taxe reste fixée à 25 francs!**
- par exemple parce que l'adhésion à l'UE n'est pas souhaitée. La raison: **la RPLP est indispensable si nous voulons transporter davantage de marchandises sur le rail!**
- par exemple parce que les NLFA suscitent des doutes. La raison: **la RPLP contribue également au financement de Rail 2000, de la protection contre le bruit en bordure des voies ferrées et du raccordement de la Suisse au réseau TGV et ICE!**

### **Prenons garde en votant!**

La confusion est souvent au rendez-vous lors de votations liées à un référendum. Nombre de citoyens et de citoyennes croient qu'en votant non ils votent contre ceux qui ont lancé le référendum. En fait, c'est exactement l'inverse. La question est posée sur le bulletin de vote de savoir si l'on accepte ou si l'on rejette la loi qui est soumise au verdict du peuple suite au référendum. **Aussi celui qui souhaite accepter la loi relative à la redevance poids lourds devra-t-il voter OUI le 27 septembre 1998.**

## **12 Toute la Suisse en tire profit**

### **Les agglomérations:**

Telle qu'elle est prévue, la croissance du trafic des poids lourds menace sérieusement de bloquer le trafic dans les agglomérations. La RPLP réduit très sensiblement cette croissance.

### **La Suisse romande:**

Le rapprochement de la Suisse et de l'Union européenne n'est possible que si la Suisse accepte les poids lourds de 40 tonnes. La Suisse ne peut toutefois les accepter que si leurs effets négatifs sur le trafic peuvent être maîtrisés. La RPLP constitue la solution.

### **Les cantons de Berne et du Valais:**

Un échec de la RPLP entraînera inmanquablement un échec des NLFA au Lötschberg. L'argent et - pire encore - le trafic feront en effet défaut, le rail perdant des parts de marché au profit de la route dans le secteur des marchandises.

### **Les cantons du Tessin, d'Uri et de Schwyz:**

Plus l'enveloppe destinée au financement des NLFA sera importante et plus les chances seront grandes que les tronçons d'accès au tunnel seront construits en fonction des vœux des cantons. Au moins la moitié des agents du chemin de fer de ces régions perdront leur emploi si les poids lourds de 40 tonnes étaient acceptés sans compensation sous forme d'une RPLP.

### **Les cantons alpins concernés par le transit:**

La RPLP contribue à transférer les transports de marchandises de la route sur le rail. A défaut d'une RPLP, il faut introduire une taxe de transit alpin qui ne sera perçue que sur les routes de transit. L'économie des cantons et des régions traversés par ces routes est pénalisée par rapport aux autres régions, alors que toutes les régions sont touchées dans la même mesure par la RPLP.

### **Toutes les localités ne bénéficient pas d'une protection suffisante contre le bruit:**

Les recettes de la RPLP servent en particulier au financement des mesures de protection des chemins de fer contre le bruit. Il existe dans tous les cantons des tronçons particulièrement bruyants qui doivent être assainis. Sans RPLP, l'argent manquera.

### **La Suisse occidentale et la Suisse orientale:**

Les recettes de la RPLP serviront, selon la loi, en particulier à raccorder la Suisse occidentale et la Suisse orientale au réseau international à grande vitesse (TGV/ICE). Les transports publics deviendront plus performants et les régions tireront profit de meilleures liaisons.

### **Tous les cantons ayant un réseau routier:**

Un tiers des recettes de la RPLP sera réparti aux cantons. Selon la loi sur la RPLP, cet argent sera affecté à des dépenses routières, tel l'entretien, d'où un allègement des caisses cantonales.

### **Les automobilistes dans toute la Suisse:**

Davantage de poids lourds signifie davantage de bouchons. Nous n'en voulons pas. La RPLP nous en donne les moyens. Tous les automobilistes en profitent.

### **13 Les arguments des adversaires réfutés brièvement**

**1e affirmation: "la loi sur la RPLP vise, contrairement à la volonté populaire, à détourner le produit de la redevance destinée à la route au profit du rail".**

L'article de la Constitution sur la RPLP prévoit qu'elle est affectée à des dépenses routières. Conseil fédéral et Parlement entendent modifier cette affectation au moyen d'une disposition transitoire. Le peuple sera appelé à se prononcer à ce sujet, vraisemblablement en novembre 1998. Ce n'est qu'après que l'argent pourra être utilisé au profit du rail.

**2e affirmation: "les petites entreprises vont être ruinées."**

Le secteur des transports routiers est caractérisé par des surcapacités importantes. La lutte entre les entreprises concurrentes est vive. Elle a déjà fait disparaître nombre d'entre elles. L'introduction de la limite de 40 tonnes peut accélérer le mouvement. La RPLP, en revanche, frappe toutes les entreprises de manière égale.

**3e affirmation: "les transporteurs routiers délocalisent à l'étranger."**

La RPLP doit être payée pour tous les poids lourds qui roulent en Suisse, étrangers compris. Aucune entreprise ne peut se soustraire au paiement de la RPLP en délocalisant.

**4e affirmation: "la RPLP coûte 500 francs par année à chaque ménage."**

Le calcul de l'ASTAG ne tient pas compte de nombreux facteurs, tels le fait que, à l'avenir, la taxe poids lourds forfaitaire sera abandonnée, le fait que l'admission des camions de 40 tonnes réduira très sensiblement les coûts, le fait qu'un tiers de la RPLP est payée par des camions étrangers, etc. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a déterminé que la RPLP grèvera le budget de chaque ménage de 11 à 55 francs au maximum par année.

**5e affirmation: "la RPLP désavantage les régions de montagne."**

Erreur. Une étude de la Confédération indique que la distance de transport moyenne dans les régions de montagne n'est pas supérieure à celle recensée dans les autres régions. Tant s'en faut. La Confédération est de toute façon en mesure de compenser d'éventuels désavantages lors de la répartition du produit de la RPLP.

**6e affirmation: "la loi ne tient pas compte de l'apport social."**

La loi prévoit expressément que le solde entre les coûts externes et les retombées favorables engendré par le trafic des poids lourds doit être pris en compte. A ce jour, les experts ont cependant toujours nié quasi entièrement l'existence de retombées favorables.

**7e affirmation: "la promesse a été faite lors de la votation concernant l'article constitutionnel que la RPLP ne serait introduite que si l'UE en faisait de même."**

L'UE et la Suisse se sont engagées dans l'accord de transit à mettre les coûts externes à la charge du trafic des poids lourds - "si possible de manière coordonnée". Cette mesure n'a pu être mise en place jusqu'ici au sein de l'UE en raison de l'opposition du lobby routier. Ce qui autorise la Suisse à prendre les devants. L'UE donne son aval dans l'accord bilatéral.

**8e affirmation: "30'000 chauffeurs vont perdre leur emploi en raison de la RPLP."**

Fort de la croissance des transports de marchandises, le secteur des transports routiers verra le nombre d'emplois croître d'au moins 30'500 d'ici l'an 2015, en dépit de la RPLP. La RPLP assure de plus 5000 emplois supplémentaires au chemin de fer et le produit permet de financer 33'500 places de travail dans le secteur de la construction.

**9e affirmation: "la RPLP est un simple impôt pour payer les NLFA."**

La Constitution prévoit que la RPLP doit permettre de réaliser la vérité des coûts dans le trafic des poids lourds. L'affectation du produit net à l'infrastructure ferroviaire (NLFA, Rail 2000, raccordements au réseau européen à grande vitesse, mesures de protection contre le bruit) contribue à la réalisation de cet objectif et, partant, à la diminution des coûts externes.

## **Appendice A: texte constitutionnel**

### **Article 36<sup>quater</sup> de la Constitution fédérale**

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

(accepté par le peuple et les cantons le 20.2.1994, par 67,1 % des votants)

## Appendice B: texte de loi

*Projet de la Commission de rédaction pour le vote final*

---

### **Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations**

**(Loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, LRPL)**

du 19 décembre 1997

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu les articles 24<sup>septies</sup>, 36<sup>quater</sup> et 36<sup>sexies</sup> ainsi que l'article 23 des dispositions transitoires de la constitution<sup>1)</sup>;

vu le message du Conseil fédéral du 11 septembre 1996<sup>2)</sup>,

*arrête:*

#### **Section 1: But et champ d'application**

**Article premier** But

<sup>1</sup> La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (redevance) doit assurer la couverture à long terme des coûts d'infrastructure et des coûts occasionnés à la collectivité par ce trafic, dans la mesure où celui-ci ne compense pas ces coûts par d'autres prestations ou redevances.

<sup>2</sup> L'introduction de cette redevance doit par ailleurs contribuer à:

- a. améliorer les conditions-cadre du chemin de fer sur le marché des transports;
- b. acheminer davantage de marchandises par le rail.

**Art. 2** Champ d'application

La redevance est perçue pour l'ensemble du réseau routier public suisse.

#### **Section 2: Assujettissement à la redevance**

**Art. 3** Objet de la redevance

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

<sup>1)</sup> Dans la version de l'arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics (FF 1996 IV ...), non encore adopté par les Chambres fédérales.

<sup>2)</sup> FF 1996 IV 505

#### **Art. 4** Dérogations et exonérations

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral peut exonérer partiellement ou totalement certains types de véhicules ou certains véhicules à usage particulier ou édicter des dispositions spéciales à leur égard. Ces dispositions ne doivent toutefois pas déroger au principe selon lequel les coûts non couverts doivent être mis à la charge de ceux qui les occasionnent. Les véhicules suisses et les véhicules étrangers seront traités de manière égale.

<sup>2</sup> Pour le transport des personnes par véhicules lourds, la redevance est forfaitaire. Elle se monte à 5000 francs par année au plus. Le Conseil fédéral peut l'échelonner en fonction des différentes catégories de véhicules.

#### **Art. 5** Personnes assujetties

<sup>1</sup> L'assujetti est le détenteur du véhicule; pour les véhicules étrangers, le conducteur est également assujetti.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral peut déclarer d'autres personnes solidairement responsables.

### **Section 3: Bases de calcul de la redevance**

#### **Art. 6** Principe

<sup>1</sup> La redevance est calculée sur la base du poids total autorisé du véhicule et du kilométrage.

<sup>2</sup> Dans le cas des ensembles de véhicules, le poids de l'ensemble autorisé pour le véhicule tracteur peut servir de référence.

<sup>3</sup> La redevance peut en outre être perçue en fonction des émissions produites ou de la consommation.

#### **Art. 7** Couverture des coûts

<sup>1</sup> Le produit de la redevance ne doit pas excéder les coûts d'infrastructure non couverts et les coûts supportés par la collectivité.

<sup>2</sup> Les coûts supportés par la collectivité correspondent au solde des coûts et des avantages externes de prestations de service public du trafic des poids lourds.

<sup>3</sup> Les coûts et avantages externes du trafic des poids lourds seront tenus à jour régulièrement. Ces comptes seront établis en fonction de l'état des connaissances scientifiques.

#### **Art. 8** Tarifs

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral fixe les tarifs de la redevance de la manière suivante:

- a. Le taux doit être d'au moins 0,6 centimes et ne doit pas dépasser 2,5 centimes par kilomètre parcouru et par tonne de poids total autorisé;

- b. s'il est procédé à une augmentation généralisée du poids total autorisé pour fixer celui-ci à 40 tonnes, le taux maximum est de 3 centimes. Le Conseil fédéral peut réduire ce taux d'un cinquième au plus pour les véhicules dont le poids total autorisé ne dépasse pas 28 tonnes;
- c. dans le cas d'une application en fonction des caractéristiques d'émissions au sens de l'article 6, 3<sup>e</sup> alinéa, le taux applicable peut être considéré comme une moyenne: il sera relevé pour les véhicules produisant des émissions supérieures à la moyenne et réduit pour les véhicules produisant des émissions inférieures à la moyenne.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral peut introduire les tarifs de manière échelonnée et les moduler par catégorie de véhicules. Il peut adapter au renchérissement le taux maximal de la redevance prévue au 1<sup>er</sup> alinéa dès le 1<sup>er</sup> janvier 2005.

<sup>3</sup> Pour l'introduction de la redevance et l'adaptation des tarifs, le Conseil fédéral tient compte:

- a. des calculs relatifs aux coûts d'infrastructure non couverts ainsi que des coûts et avantages externes du trafic des poids lourds;
- b. de la compatibilité économique des tarifs de la redevance;
- c. des effets en matière d'aménagement du territoire et des conséquences sur l'approvisionnement des régions que les chemins de fer ne desservent pas, ou desservent insuffisamment;
- d. du fait que la redevance contribue à accroître la compétitivité du chemin de fer;
- e. des effets de la redevance quant aux reports éventuels de trafic sur les axes routiers des pays limitrophes.

#### **Art. 9 Taxation forfaitaire à titre exceptionnel**

<sup>1</sup> Lorsque le calcul de la redevance sur la base des prestations s'avère impossible ou lorsqu'il entraînerait des frais disproportionnés, il est possible de percevoir, à titre exceptionnel, des redevances forfaitaires. Il ne doit en résulter ni diminution du produit de la redevance, ni distorsions de la concurrence.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral règle les critères et les modalités de la taxation forfaitaire.

### **Section 4: Perception de la redevance**

#### **Art. 10 Exécution**

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral règle l'exécution.

<sup>2</sup> Il peut requérir l'aide des cantons et d'organismes privés.

#### **Art. 11 Etablissement du kilométrage**

<sup>1</sup> L'assujetti est tenu de collaborer à l'établissement du kilométrage.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral peut prescrire le montage d'appareils ou le recours à d'autres instruments permettant une saisie infaillible du kilométrage. Dans la mesure du

possible, les appareils installés doivent être compatibles avec les équipements prescrits par l'UE.

<sup>3</sup> En l'absence d'indications fiables ou de pièces comptables, les assujettis peuvent être taxés d'office.

#### **Art. 12** Naissance et extinction de l'obligation fiscale

<sup>1</sup> L'obligation fiscale relative aux véhicules suisses naît le jour de l'admission du véhicule à la circulation. Elle s'éteint le jour où les plaques d'immatriculation sont restituées ou le permis de circulation annulé.

<sup>2</sup> L'obligation fiscale relative aux véhicules étrangers naît lors de leur entrée sur le territoire suisse et s'éteint au plus tard lors de leur sortie. La créance fiscale devient exigible au plus tard au moment de la sortie de Suisse.

#### **Art. 13** Période fiscale

La redevance est perçue au moins une fois par année.

#### **Art. 14** Dispositions particulières relatives à la procédure

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral peut prévoir le paiement anticipé, la fourniture de sûretés ou de garanties ainsi que des procédures simplifiées.

<sup>2</sup> Les articles 123 et 124 de la loi fédérale sur les douanes<sup>1)</sup> concernant le dépôt de sûretés sont applicables par analogie.

<sup>3</sup> Les décisions entrées en force concernant la créance fiscale sont assimilées à des jugements exécutoires au sens des articles 80 ss de la loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite<sup>2)</sup>.

#### **Art. 15** Prescription

<sup>1</sup> La créance fiscale se prescrit par cinq ans à compter de la fin de l'année civile où elle est devenue exigible. Les durées de prescription plus longues du droit pénal sont réservées.

<sup>2</sup> Le droit au remboursement se prescrit par cinq ans à compter du paiement indu de la créance.

<sup>3</sup> La prescription est interrompue par toute mise en demeure ou rectification émanant de l'autorité compétente; elle est suspendue tant que l'assujetti ne peut pas être poursuivi en Suisse.

<sup>4</sup> Dans tous les cas, la créance fiscale s'éteint après quinze ans.

<sup>1)</sup> RS 631.0

<sup>2)</sup> RS 281.1; RO 1995 1227

**Art. 16** Entraide judiciaire et obligation de notifier

<sup>1</sup> Les autorités chargées de l'exécution de la présente loi se prêtent assistance dans l'accomplissement de leur tâche; elles se communiquent les informations requises et s'accordent mutuellement, sur demande, l'accès aux documents officiels.

<sup>2</sup> Les autorités de police et de taxation de la Confédération, des cantons et des communes communiquent sur demande toutes les informations nécessaires aux autorités chargées d'exécuter la présente loi.

<sup>3</sup> Les organes administratifs de la Confédération et des cantons qui, au cours de leurs activités usuelles, constatent une infraction ou en sont informés sont tenus de la dénoncer à l'autorité de taxation.

<sup>4</sup> L'assistance judiciaire entre les autorités fédérales et cantonales se fonde sur l'article 30 de la loi fédérale sur le droit pénal administratif<sup>1)</sup>.

**Art. 17** Remise de la redevance

<sup>1</sup> L'autorité de taxation peut dispenser totalement ou partiellement l'assujetti en situation de détresse du paiement des montants dus lorsque le paiement de l'impôt ou de l'intérêt entraînerait une rigueur excessive.

<sup>2</sup> La demande de remise, dûment motivée, doit parvenir à l'autorité compétente un an au plus à compter de la décision de taxation. La décision de cette autorité peut faire l'objet d'un recours auprès de la Direction générale des douanes.

**Art. 18** Statistique

Les données relatives au kilométrage peuvent être utilisées à des fins statistiques dans le respect de la protection des données.

**Section 5: Utilisation du produit de la redevance**

**Art. 19**

<sup>1</sup> Un tiers du produit net est destiné aux cantons au titre d'une dépense liée, tandis que les deux autres tiers restent acquis à la Confédération.

<sup>2</sup> La part de la Confédération au produit net est destinée en premier lieu au financement des grands projets ferroviaires, au sens de l'article 23 des dispositions transitoires de la constitution, ainsi qu'à la couverture des coûts non couverts du trafic routier qu'elle supporte.

<sup>3</sup> Les cantons utilisent en priorité leur part au produit net pour couvrir leurs dépenses dans le domaine des coûts non couverts du trafic routier.

<sup>1)</sup> RS 313.0

<sup>4</sup> Lors de la répartition des contributions entre les cantons conformément au 1<sup>er</sup> alinéa, il sera tenu compte des répercussions les plus lourdes de la redevance sur les régions de montagnes et les régions périphériques. La répartition s'opère pour le reste en fonction des critères suivants:

- a. la longueur du réseau des routes ouvertes au trafic motorisé;
- b. les charges des cantons dans le domaine des routes;
- c. la population des cantons;
- d. l'imposition des véhicules à moteur.

## **Section 6: Dispositions pénales et voies de droit**

### **Art. 20 Fraude ou mise en péril de la redevance**

<sup>1</sup> Celui qui, intentionnellement, soustrait ou met en péril la redevance, se procure ou procure à un tiers un avantage illicite, compromet la procédure de taxation légale, obtient indûment un avantage ou un remboursement ou communique des informations erronées lors d'une demande de remboursement sera puni d'une amende allant jusqu'à cinq fois le montant de la redevance soustraite ou mise en péril ou de l'avantage illicitement obtenu. En cas de négligence, l'amende va jusqu'à trois fois le montant de la redevance soustraite ou mise en péril ou de l'avantage illicite. Les articles 14 à 16 du droit pénal administratif<sup>1)</sup> sont réservés. L'amende se monte à 100 francs au moins.

<sup>2</sup> Si le montant soustrait ou mis en péril ne peut pas être établi avec certitude, il sera procédé à une estimation d'office.

<sup>3</sup> La tentative et la complicité sont punissables.

<sup>4</sup> Si un acte constitue à la fois une mise en péril ou une soustraction de la redevance et une infraction à d'autres dispositions fédérales régissant des redevances poursuivies par l'Administration des douanes ou une infraction douanière, c'est la peine applicable à l'infraction la plus grave qui est prononcée; celle-ci sera aggravée proportionnellement.

### **Art. 21 Autres infractions**

Les articles 14 à 17 du droit pénal administratif<sup>1)</sup> sont également applicables dans le cas de la procédure cantonale.

### **Art. 22 Poursuite pénale**

<sup>1</sup> La poursuite et le jugement d'infractions impliquant des véhicules suisses incombent aux autorités cantonales.

<sup>2</sup> L'Administration fédérale des douanes poursuit et juge les infractions impliquant des véhicules étrangers conformément à la loi fédérale sur le droit pénal administratif<sup>1)</sup>.

#### **Art. 23** Voies de droit

<sup>1</sup> Dans la mesure où l'exécution incombe aux cantons, la décision de la première instance cantonale peut faire l'objet d'un recours auprès de la Direction générale des douanes dans un délai de 30 jours.

<sup>2</sup> Dans la mesure où l'exécution incombe aux autorités douanières, la décision du Bureau des douanes peut faire l'objet d'un recours auprès de la Direction générale des douanes dans un délai de 30 jours.

<sup>3</sup> La décision de la Direction générale des douanes peut faire l'objet d'un recours auprès de la Commission fédérale de recours en matière de douanes.

<sup>4</sup> Au demeurant, la procédure de recours se fonde sur les dispositions générales régissant l'organisation judiciaire fédérale, en particulier sur la loi fédérale relative à la procédure administrative<sup>2)</sup> et sur la loi fédérale d'organisation judiciaire<sup>3)</sup>.

### **Section 7: Dispositions finales**

#### **Art. 24** Abrogation du droit en vigueur

<sup>1</sup> La redevance prévue à l'article 21 des dispositions transitoires de la constitution est supprimée conformément au 8<sup>e</sup> alinéa de cette disposition.

<sup>2</sup> L'entrée en vigueur de la loi entraîne l'abrogation de l'ordonnance du 26 octobre 1994<sup>4)</sup> relative à la redevance sur le trafic des poids lourds.

#### **Art. 25** Disposition transitoire

Jusqu'à l'entrée en vigueur d'une base constitutionnelle relative à l'utilisation prévue à l'article 19, 2<sup>e</sup> alinéa, du produit de la redevance, cette utilisation est régie par l'article 36<sup>quater</sup> de la constitution.

#### **Art. 26** Référendum et entrée en vigueur

<sup>1</sup> La présente loi est sujette au référendum facultatif.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

N38821

<sup>1)</sup> RS 313.0

<sup>2)</sup> RS 172.021

<sup>3)</sup> RS 173.110

<sup>4)</sup> RO 1994 2509, 1995 4425

## **Appendice C: qui apporte son soutien à la RPLP?**

Etat: 15. mai 1998, en ordre alphabétique

### **1. Parties**

**Alliance des Indépendants (AdI)**  
**Parti démocrate-chrétien suisse (PDC)**  
**Parti écologiste suisse (PES)**  
**Parti radical-démocratique suisse (PRD)**  
**Parti socialiste suisse (PS)**

### **2. Organisation de protection de l'environnement et syndicats (membres du Comité pour une redevance poids lourds équitable)**

**Association Initiative des Alpes**  
**Association transports et environnement (ATE)**  
**Greenpeace Suisse**  
**Syndicat de personnel des transports (SEV)**  
**Union syndicale Suisse (USS)**

**Amis de la nature**  
**Association des ingénieurs des CFF (AdI)**  
**Communauté d'intérêt Vélo Suisse (CI Vélo)**  
**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**

### **3. Groupements économiques**

**Association patronale suisse de l'industrie (ASM)**  
**Fédération des industries alimentaires suisses**  
**Shipper's Council**  
**Société pour le développement de l'économie suisse (SDES)**  
**Société suisse des constructeurs de machines**  
**Fédération textile Suisse**  
**Union centrale des associations patronales suisses**  
**Union suisse du commerce et de l'industrie (USCI)**

## **Appendice D: informations concernant la RPLP sur Internet:**

### **Homepage du Comité pour une redevance poids lourds équitable:**

en langue française: [www.rplp.ch](http://www.rplp.ch)  
en langue allemande: [www.lsva.ch](http://www.lsva.ch)  
en langue italienne: [www.ttp.ch](http://www.ttp.ch)

### **et en plus:**

|  |  |
|--|--|
| Association Initiative des Alpes                   | <a href="http://www.initiative-des-alpes.ch/f">www.initiative-des-alpes.ch/f</a> |
| Association transports et environnement            | <a href="http://www.vcs-ate.ch">www.vcs-ate.ch</a>                               |
| Société pour le développement de l'économie suisse | <a href="http://www.wf-online.ch">www.wf-online.ch</a>                           |