
Arguments économiques en faveur de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)

I. Arguments économiques en faveur de la RPLP

1. La RPLP remplace la taxe forfaitaire
2. Améliorer les infrastructures routières et ferroviaires
3. Cadre législatif et constitutionnel
4. Une autre issue pour régler le trafic de transit ?
5. Considérations économiques
6. Les négociations bilatérales en danger

II. Réponses aux arguments des adversaires de la RPLP

7. Chiffres faussés
8. Coûts supportables pour l'économie
9. Pas de menace sur l'emploi
10. Fr. 100 000.- par camion : un chiffre grossi
11. L'industrie des transports routiers restera prospère
12. Les régions périphériques ne seront pas défavorisées

Annexe :

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

Etat au 4 mars 1998

Renseignements : Société pour le développement de l'économie suisse

Jacques Jeannerat

Tél. 022 786 66 81 / Fax 022 786 64 50

I. Arguments économiques en faveur de RPLP

1. La RPLP remplace la taxe forfaitaire

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) remplacera l'actuelle taxe poids lourds prélevée forfaitairement. Le Conseil fédéral fixera les tarifs de la redevance dans une fourchette variant entre 0,6 et 2,5 centimes par kilomètre et par tonne de poids total autorisé. Si la limite est relevée à 40 tonnes, le taux maximum passera à 3 centimes, mais le Conseil fédéral pourra réduire le taux d'un cinquième pour les véhicules ne dépassant pas 28 tonnes.

Le Gouvernement a d'ores et déjà fait savoir qu'il introduira la RPLP de manière progressive et fera usage de ses prérogatives pour appliquer des tarifs plus faibles aux véhicules les moins lourds. Cette mesure profitera au transport intérieur. La taxe pourra aussi être conçue de telle manière que les véhicules qui ménagent l'environnement seront moins taxés, alors que les véhicules plus polluants paieront davantage.

2. Améliorer les infrastructures routières et ferroviaires

Deux tiers du produit net de la RPLP reviendront à la Confédération qui les utilisera pour éviter les dommages et atténuer les conséquences du trafic lourd en encourageant son transfert sur le rail. La RPLP est donc indispensable pour financer les nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA). En outre, une partie du produit de la taxe assurera la couverture des coûts non couverts du trafic routier que la Confédération supporte (bruit, dommages aux bâtiments, accidents, atteintes à la santé).

Le troisième tiers du produit de la RPLP sera destiné aux cantons. Ils l'utiliseront pour couvrir leurs charges routières. Pour la répartition entre les cantons, il sera tenu compte des répercussions de la taxe, plus lourdes, sur les régions de montagnes et les régions périphériques. La répartition s'opérera en fonction de la longueur du réseau des routes ouvertes au trafic motorisé, ainsi que de la charge des cantons dans le domaine des routes. Sans cet apport, plusieurs cantons se retrouveraient dans l'impossibilité d'entretenir correctement leur réseau routier et, à fortiori, d'entreprendre dans ce domaine les travaux d'amélioration les plus urgents.

La RPLP ne servira donc pas uniquement à améliorer les infrastructures ferroviaires, elle contribuera largement à entretenir le réseau routier du pays.

3. Cadre législatif et constitutionnel

La RPLP s'inscrit dans un cadre législatif et constitutionnel qui comprend:

- L'acceptation des NLFA par le peuple suisse le 27 septembre 1992 (64% de oui).
- L'Accord sur le transit entre la Suisse et l'UE approuvé par les Chambres fédérales (sessions d'automne et d'hiver 1992). Valable 12 ans, il permet à la Suisse de maintenir sa limite des 28 tonnes sur sol helvétique jusqu'en 2005. Afin d'assurer une traversée des Alpes à grand débit, la Suisse s'est engagée, dans cet accord signé avec l'UE, à augmenter les capacités de ferroutage en perçant deux tunnels de base, l'un au Gothard, l'autre au Lötschberg. De son côté, l'UE s'est engagée à améliorer les terminaux existants et à en créer de nouveaux, en particulier en Allemagne et dans le nord de l'Italie. L'accord prévoit également l'augmentation de la hauteur des gabarits pour les voies ferrées dans le nord de l'Italie afin de permettre le passage sans entrave du trafic combiné. Par cet accord, l'UE autorise les transporteurs suisses à circuler avec des camions de 40 tonnes en Europe.
- L'ouverture des négociations bilatérales avec l'UE après le non du peuple suisse à l'EEE (6 décembre 1992). C'est dans ce cadre que doit se régler le problème du trafic des poids lourds à l'échéance de 2005.
- L'acceptation par le peuple, le 20 février 1994, de l'initiative dite "des Alpes" (52% de oui). Cette initiative débouchera sur l'introduction d'une "taxe alpine".
- L'acceptation par le peuple, toujours le 20 février 1994, de l'article constitutionnel visant à introduire une redevance sur le trafic des poids lourds, soit liée aux prestations, soit à la consommation (67% de oui). La base légale permettant d'instituer une taxe destinée à couvrir les coûts du trafic lourd supporté par la collectivité était ainsi créée.

4. Une autre issue pour régler le trafic de transit ?

Sans la RPLP, quelles seraient les options qui s'offrent à la Suisse ?

- Revoter sur l'initiative des Alpes ? La procédure serait longue et son issue incertaine.
- Renégocier l'Accord de transit ? L'UE risque de refuser d'entrer en matière et il en va de la crédibilité de la Suisse.
- Choisir l'Alleingang ? Mais que se passera-t-il alors à l'expiration de l'accord de transit en 2005 ? Théoriquement, la Confédération serait libre de maintenir sa limite de 28 tonnes et d'augmenter la fiscalité routière à sa guise dès 2005. Mais concrètement, une telle attitude est totalement irréaliste. Comment la Suisse pourrait-elle refuser son accès aux 40 tonnes européens alors que 60% de son commerce extérieur est dirigé vers l'UE. Isolée, la Suisse devrait, en 2005, renégocier en position de faiblesse.

De toute façon, le problème des 40 tonnes devra être réglé, quelle que soit la forme du rapprochement: négociations bilatérales, EEE ou adhésion à l'UE.

Pour respecter l'Accord de transit et l'initiative des Alpes, ainsi que pour financer les NLFA, la RPLP est indispensable. La RPLP sera introduite graduellement, avec le relèvement de la limite du tonnage. Le Conseil fédéral pourra tenir compte de divers critères, dont la compatibilité économique des tarifs de la redevance et des conséquences sur les régions mal desservies par les chemins de fer (art. 8, al. 3).

5. Considérations économiques

- Rappelons que le Conseil fédéral fixera les tarifs de la redevance dans une fourchette variant entre 0,6 et 2,5 centimes par kilomètre et par tonne de poids total autorisé. Si la limite est relevée à 40 tonnes, le taux maximum passera à 3 centimes, mais le Conseil fédéral pourra réduire le taux d'un cinquième pour les véhicules ne dépassant pas 28 tonnes.
- Au moment de son introduction en 2001, la RPLP rapportera quelque Fr. 750 mio. Compte tenu du prix de la traversée conclu avec la commission de l'UE (Fr. 330.- environ pour un 40 tonnes, soit 2,75 ct/tkm) et de l'augmentation du volume des transports routiers, la redevance rapportera quelque Fr. 1,5 mrd en 2005.
- Aucun défenseur de la RPLP ne songe à nier que cette taxe renchérisse le transport par route et que les clients - et non pas les transporteurs de l'ASTAG - devront s'attendre à payer leurs livraisons plus cher. L'introduction d'une taxe liée aux prestations, notamment avec le passage aux 40 tonnes, constitue cependant un avantage incontestable pour l'ensemble de l'économie. Une appréciation globale permet donc d'affirmer que les avantages de la RPLP priment les inconvénients.
- Pour l'économie, les taxes d'incitation sont préférables aux mesures politiques, car elles sont conformes aux lois du marché.
- La souplesse ancrée dans la loi par les Chambres demande au Conseil fédéral qu'il prenne dûment en considération, en fixant le taux de la RPLP, la situation économique intérieure et de la compatibilité économique des tarifs de la redevance.
- Le Vorort et la Société suisse des entrepreneurs (SSE) ont d'ailleurs jugé qu'il était faux de vouloir bloquer la RPLP par un référendum.
- Environ un tiers des recettes sera versé par les transporteurs étrangers (21% en transit, 10% pour l'importation en Suisse). Le milliard de francs restant que devra supporter l'économie suisse en 2005 est à relativiser, puisque le tonnage limite autorisé sera porté à 40 tonnes. L'augmentation de la productivité qui en découlera rendra l'import/export et le transport intérieur meilleur marché. L'industrie suisse des transporteurs routiers travaillera de manière plus rationnelle, ce qui compensera partiellement la RPLP. Les restructurations dans la branche, où les surcapacités sont grandes, vont s'accélérer.
- Dans le cadres des négociations bilatérales, la RPLP constitue la clé de l'accord sur les transports terrestres. Sans accord dans ce domaine, il ne sera pas possible de finaliser les six autres dossiers très importants pour l'économie suisse.
- Le produit de la taxe sera presque entièrement réinvesti dans les transports. Or, des transports modernes consolideront la place économique suisse. L'utilisation du produit de la taxe créera et assurera de nombreux emplois partout en Suisse, principalement dans la construction et dans l'industrie des machines.
- Il ne faut pas oublier non plus que l'accord bilatéral permettra aux transporteurs suisses d'accéder au marché européen des transports routiers.

6. Les négociations bilatérales en danger

Le rejet de la RPLP mettrait en danger les négociations bilatérales. Dans ces négociations, la Suisse s'est engagée à faire passer de 28 à 40 tonnes, dès l'année 2005, la limite supérieure du tonnage des poids lourds. Cette augmentation de la charge utile va nettement accroître la rentabilité des transports terrestres. Elle aura pour conséquence un développement supplémentaire du trafic des poids lourds.

La limite des 28 tonnes constitue aussi une forme de protection des routes suisses. Un camion chargé à 40 tonnes doit actuellement contourner notre pays. On ne saurait donc, au risque de créer un sérieux engorgement de nos routes, autoriser sans autre précaution le passage des 40 tonnes à travers le pays. La Suisse a choisi d'inciter le transfert du trafic routier sur le rail par des mesures fiscales.

L'UE ne conteste pas les décisions de la Suisse de transférer le transport des marchandises de la route au rail, mais elle exige un prix raisonnable pour traverser les Alpes.

La RPLP constitue donc une pièce indispensable à la construction d'un puzzle complexe : elle permet en effet le financement des NLFA - en respectant l'Accord de transit et l'initiative des Alpes - et le passage à travers les Alpes à un prix acceptable pour les Européens. Sans RPLP, pas de NLFA. Et sans NLFA, pas d'accord bilatéral avec l'UE.

Sans accord bilatéral, toute une série de dossiers importants pour la Suisse, outre celui des transports, seront bloqués, puisque l'UE ne veut pas d'accords sectoriels.

Seule la RPLP permet de prélever maintenant la taxe routière que la Suisse est en train de négocier avec l'UE. Aucune autre base juridique n'existe. Le relèvement de la taxe forfaitaire actuelle ne serait pas possible sans modification de la Constitution. Se limiter à la seule introduction d'une taxe sur le transit alpin ou encore d'un péage aux tunnels ne constituerait pas une solution, car le Plateau ne serait absolument pas protégé contre l'avalanche de camions.

II. Réponses aux arguments des adversaires de la RPLP

7. Chiffres faussés

- *Dans leur argumentation, les référendaires affirment que la RPLP coûtera quelque Fr. 500.- par ménage en Suisse.*

Ce chiffre est faux. Il ne tient pas compte du fait qu'un tiers de la taxe sera versé par des camions étrangers. Aujourd'hui déjà, 31% des camions qui roulent en Suisse viennent de l'étranger : 21% transitent par notre pays, 10% livrent des marchandises en Suisse.

- **Les adversaires de la RPLP utilisent des valeurs maximales et non des valeurs moyennes réalistes.** Ils additionnent ce que les camions suisses et étrangers payeront en 2005 au maximum si le tarif maximal (3 ct/tkm) s'applique et si le trafic poids lourds augmente massivement.
- **Simultanément à l'introduction de la RPLP, la limite de tonnage autorisé (véhicule et marchandises) sera relevée à 34 tonnes en 2001 et à 40 tonnes en 2005.** La charge utile d'un camion de 28 tonnes s'élève à 16 tonnes, celle d'un 40 tonnes à 25, voire 26 tonnes. Les frais de transport - sans la taxe poids lourds - seront plus bas qu'aujourd'hui. Certes, les 40 tonnes ne pourront pas couvrir tous les besoins en matière de transports. Selon des estimations, cependant, le passage aux 40 tonnes permettra à l'industrie des transports d'augmenter sa productivité de 29 à 60% (trafic intérieur 29%, import/export 45%, transit 60%). Dans de nombreux cas, les transports routiers s'effectueront de manière plus rationnelle, d'où des économies.
- **Dans l'ensemble, la part des frais de transport entrant dans le prix des produits est très faible.** Dans l'alimentation, elle se monte en moyenne à 4%. Pour un yoghourt de 70 centimes, les frais de transport sont de 2,8 centimes. La taxe poids lourds de 2,5 ct/tkm renchérit cette part de quelque 18%, soit 0,5 centimes par yoghourt. Si le tonnage limite est relevé, ces frais supplémentaires seront encore plus bas. Pour des produits de haute valeur, la part de la RPLP entrant dans le prix du produit est encore plus faible. Exemple : pour un ordinateur de Fr. 3000.- transporté entre Genève et Brigue, la taxe se monte à Fr. 3.- environ, soit 0,1%.
- Certes, pour les produits à faible valeur ajoutée, la RPLP sera élevée. Mais comme ces produits sont souvent transportés - à l'instar du sable - sur des distances courtes, l'incidence de la taxe sera finalement faible. En effet, 16 tonnes de sable valent environ Fr. 480.-. Si le trajet est de 50 kilomètres, la RPLP s'élèvera à Fr. 35.- pour un camion de 28 tonnes (2,5 ct/tkm). C'est 7% de la valeur transportée. Dès 2001, les transporteurs pourront bénéficier du relèvement de la limite de tonnage à 34 tonnes. Ils disposent déjà des camions nécessaires,

mais ne les utilisent pas à leur pleine capacité. Quoi qu'il en soit, ces produits ne sont généralement pas transportés sur de longues distances. Il est à noter que l'industrie suisse du ciment fait déjà un large usage du réseau ferroviaire. Il est vrai que pour le cas particulier du bois, ce raisonnement n'est pas toujours valable.

8. Coûts supportables pour l'économie

- La redevance poids lourds se calcule en fonction des kilomètres parcourus et du tonnage limite autorisé (tonnes x kilomètres ; tkm). Selon la loi, la redevance peut s'élever à 0,6 ct/tkm au minimum et à 3 ct/tkm au maximum. Si, tel que le prévoient les négociations bilatérales, on autorise de façon généralisée l'utilisation des 40 tonnes, le tarif pourra être réduit d'un cinquième pour les véhicules ne dépassant pas 28 tonnes. Pour les transports de personnes par véhicules lourds, la redevance sera forfaitaire : Fr. 5 000.- par année au plus. Les véhicules servant à l'agriculture et à la sylviculture seront exemptés de la taxe.
- Les chiffres avancés pour 2005 sont des prévisions. On ne sait pas encore quelles conséquences auront sur les transports en Suisse l'amélioration de l'offre ferroviaire et des taxes plus élevées dans l'UE. Les chiffres indiqués ci-dessous sont des estimations moyenne, inférieure et supérieure.

Moyenne réaliste : Total Fr. 1 500 mio., dont Fr. 500 mio. pour les camions étrangers et Fr. 1 000 mio. pour les camions suisses.

Ce montant est une moyenne réaliste pour 2005, pour autant que les conditions suivantes soient remplies :

- Hausse des prestations de transport* jusqu'en 2005
- 2,75 ct/tkm pour les 40 tonnes (selon projet d'accord bilatéral)
- 2,2 ct/tkm pour les 28 tonnes (réduction d'un cinquième selon la loi)
- Allègements pour les transports spéciaux (ferroulage, transports de personnes), conformément à la loi (total de Fr. 100 mio.)

*Une hausse des prestations de transport ne signifie pas que le nombre de trajets augmentera : la taxe poids lourds et l'introduction des 40 tonnes permettront de mieux exploiter les camions (charges utiles plus élevées, moins de trajets à vide, etc.).

Selon des estimations, les limites supérieure et inférieure donnent les valeurs suivantes :

Limite supérieure : Total Fr. 1 800 mio., dont Fr. 600 mio. pour les camions étrangers et Fr. 1 200 mio. pour les camions suisses. Cette valeur supérieure suppose que les transports augmenteront fortement et que le tarif maximal de 3 ct./tkm s'appliquera à tous les camions.

Limite inférieure : Total Fr. 1 100 mio., dont Fr. 366 mio. pour les camions étrangers et Fr. 734 mio. pour les camions suisses. Ce montant suppose que la productivité des transports reste égale à celle de 1993, pour une redevance de 2,5 ct/tkm.

- Au moment de son introduction en 2001, la RPLP devrait rapporter, avec un tarif généralisé de 1,6 ct/tkm, une somme totale de Fr. 750 mio., dont Fr. 250 mio. pour les camions étrangers et Fr. 500 mio. pour les camions suisses.

9. Pas de menace sur l'emploi

- **Malgré la récession, le trafic par camions a énormément augmenté au cours des dix dernières années. La RPLP n'a pas pour but de supprimer ce trafic et les emplois qui lui sont liés, mais de le transférer partiellement sur le rail. On aura toujours besoin de chauffeurs pour la distribution à courte distance. Les opérations logistiques exigent elles aussi du personnel.**
- **La RPLP en revanche assurera ou créera plus de 30 000 emplois, car le produit de la taxe servira à construire des lignes de chemins de fer, à entretenir et à réparer les routes.**

Les grands projets ferroviaires à eux seuls procureront des emplois durables à quelque 45 000 personnes. La RPLP va financer à peu près la moitié de ces investissements, soit plus de 22 500 emplois. Le tiers consacré à la route va financer environ 11 000 emplois supplémentaires. **La redevance induira donc directement environ 33 500 emplois dans la branche de la construction et elle bénéficiera à toutes les régions, car le réseau routier et ferroviaire couvre la totalité du pays.** Mais il y aura aussi des retombées positives sur l'emploi dans l'industrie des machines (matériel roulant) et l'industrie électrique (infrastructure ferroviaire).

- Les affirmations de l'ASTAG aujourd'hui rappellent curieusement les menaces brandies avant l'introduction de la taxe poids lourds en 1984. **Contrairement aux sombres prévisions de l'époque, le nombre des emplois dans le secteur des transports routiers a augmenté, et ce malgré la récession.** Cette tendance va se poursuivre même en cas de transfert du trafic sur le rail parce que la structure du trafic marchandises se modifie: la livraison dans les délais de petits envois et de services exprès va revêtir une importance grandissante. En outre, même si une partie du trafic poids lourds à longue distance est transférée sur le rail, le besoin de chauffeurs va plutôt s'accroître, car on aura notamment toujours besoin de camions pour distribuer les marchandises à partir du terminal des gares.
- A contrario, si le trafic marchandises par rail diminue fortement, c'est 5 000 emplois qui seraient directement menacés : 4 000 aux CFF et environ 1 000 dans les chemins de fer privés et d'autres dans les entreprises de chargement. D'autres emplois dans l'industrie suisse de matériel roulant sont directement concernés par le trafic ferroviaire de marchandises.

10. Fr. 100 000.- par camion : un chiffre grossi

- Les référendaires articulent un chiffre de Fr. 100 000.- francs par camion avec l'introduction de la RPLP. Ce montant est surfait. Seul un camion de 40 tonnes qui roule plus de 80 000 kilomètres par an atteindrait ce montant, et encore, seulement à condition que le taux légal maximum de 3 ct/tkm soit effectivement appliqué, ce qui ne pourra pas être le cas avant 2005. Pour les plus petits véhicules (jusqu'à un tonnage de 28 tonnes), le tarif pourra être réduit dans une proportion allant jusqu'à un cinquième, dès l'autorisation généralisée des 40 tonnes.
- Dans le gros œuvre, un camion à benne de 26 tonnes à quatre essieux parcourt 15 000 km par année. Dans ce cas, on arrive à une redevance de Fr. 6 240.- au tarif de 1,6 ct/tkm et de Fr. 9 750.- au tarif de 2,5 ct/tkm. A titre de comparaison: le propriétaire d'un véhicule de ce type (22 à 28 tonnes) doit s'acquitter aujourd'hui d'une taxe forfaitaire de Fr. 4 000.-, que son camion ait parcouru, par an, 10 000 ou 100 000 kilomètres. La solution de rechange proposée par l'ASTAG (doublement de la taxe forfaitaire à Fr. 8 000.-) pénaliserait les petites entreprises qui assurent les transports locaux, car les taxes forfaitaires renchérissent les charges fixes. Le trafic marchandises à longue distance en revanche serait épargné, car dans ce cas la charge se répartirait sur un nombre beaucoup plus grand de kilomètres.

11. L'industrie des transports routiers restera prospère

- **Le nombre de kilomètres parcourus sur les routes n'a cessé d'augmenter, même pendant la récession.** Cette tendance va se poursuivre, mais une partie du volume supplémentaire transporté sera transférée sur le rail. Les entreprises performantes de transport disposeront toujours d'un marché sur lequel elles peuvent travailler avec succès.
- **Sans cette politique de transfert** (taxe poids lourds et amélioration du réseau ferroviaire), **les bouchons sur les autoroutes et les routes principales iraient en s'amplifiant et occasionneraient des coûts importants à la branche des transports.** Un représentant de la branche (Planzer) a calculé qu'une demi-heure de bouchon chaque jour coûtait à son entreprise Fr. 3,6 mio. par année. Pour l'ensemble du parc de poids lourds, il estime les coûts des bouchons à quelque Fr. 3 mrd par an environ.
- **La RPLP est juste car elle coûte moins à ceux qui roulent peu qu'à ceux qui roulent beaucoup.** Ainsi, un transporteur local qui possède un camion de poids moyen paiera 5 à 10 fois moins que le tarif prélevé sur un 40 tonnes qui parcourt de longues distances.
- Pour un 28 tonnes parcourant en moyenne 45 000 kilomètres dans le pays, la taxe poids lourds (au tarif de 2,5 ct/tkm) représentera 15% environ des coûts d'exploitation totaux. Les charges salariales et administratives représentent environ 50%, les frais d'amortissement, d'entretien, de carburants, d'assurances, d'intérêts et d'impôts arrivent à environ 35% du total.

- Il existe dans l'industrie des transports des surcapacités qui font que la concurrence dans ce secteur est très vive. La taxe poids lourds actuelle favorise une politique insensée de sous-enchère sur les prix, car elle est d'autant plus modique que le nombre de kilomètres parcourus est important, dès lors qu'elle est forfaitaire.
- Les adversaires de la RPLP proposent de prélever simplement un supplément sur le prix du diesel. Cette méthode aurait pour conséquence de ne faire passer à la caisse que le transporteur indigène. Actuellement déjà, les véhicules étrangers, notamment dans le trafic de transit, ne font pas le plein en Suisse, parce que le carburant y est plus cher. Les grands camions ont un réservoir de plus de 1 000 litres. Ils disposent donc d'un rayon d'action qui dépasse de beaucoup les dimensions de la Suisse.

12. Les régions périphériques ne seront pas défavorisées

- Les prix de la plupart des biens, du yoghourt à l'automobile, sont généralement fixés pour l'ensemble du pays, quelles que soient les conditions locales de transport. Les centres régionaux des régions de montagne (par exemple Sion, Brigue, Altdorf, Coire) seront accessibles aux 40 tonnes; la distribution est assurée par de plus petits véhicules de transport soumis à une taxe plus faible ou pas soumis du tout (pas de taxe au-dessous de 3,5 tonnes).
- Dans l'ensemble, la part des coûts de transport dans le prix total des produits est très faible. Sur le prix d'un yoghourt à 70 centimes, une taxe poids lourds à 2,5 centimes le kilomètre représente environ 0,5 centime. Ce calcul s'applique aussi largement aux régions périphériques, car pour la plupart des produits (voitures, ordinateurs, vêtements, etc.), le prix appliqué sur le plan national est une moyenne.
- Actuellement, les zones frontalières sur une distance de 10 kilomètres et les terminaux de conteneurs dans un rayon de 30 kilomètres sont accessibles quasi gratuitement aux 40 tonnes (taxe forfaitaire de Fr. 25.- par jour), ce qui crée une distorsion de concurrence. Le relèvement de la limite de poids dans toute la Suisse et l'introduction de la taxe poids lourds se traduiront par une péréquation économique régionale en faveur des régions périphériques.
- Les régions de montagne et les zones périphériques sont moins bien desservies par le train et dépendent plus de la route que les centres économiques du Plateau. C'est un fait incontesté, mais des compensations sont prévues pour diminuer les inconvénients occasionnés par la RPLP aux régions de montagne et aux zones périphériques. C'est ainsi que ces régions bénéficieront de la part cantonale de la taxe dans une proportion supérieure à la moyenne. **En effet, dans la part du produit de la RPLP revenant aux cantons, la loi prévoit explicitement que la répartition s'opère en fonction de la longueur du réseau routier, ainsi que de la charge des cantons dans le domaine des routes (art. 19).**