Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 35 (1998)
Heft: 1353

Artikel: RPLP : des avantages qui vont peser lourd
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1010181

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 04.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

RPLP: des avantages qui vont

Nous voterons le 27 septembre prochain sur la Redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP). Rappels historiques et mise en évidence des enjeux de cette décision.

La Redevance poids lourds liée aux prestations, ou RPLP, est un des éléments de la politique suisse des transports et de la politique d'intégration européenne. Elle est imbriquée dans un ensemble complexe de négociations, d'engagements, de financements et d'objectifs. Elle présente des imperfections, mais se révèle probablement le meilleur moyen d'appliquer l'Initiative des Alpes et de satisfaire aux exigences européennes pour espérer une conclusion des négociations bilatérales, voire une adhésion à l'Espace économique ou à l'Union européenne.

Mais reprenons, si possible dans l'ordre, les différents éléments de cet ensemble...

Les transversales alpines et leur financement

Cédant à son inclination naturelle pour des projets profitant à l'ensemble du pays, la Suisse a décidé de se doter de deux nouveaux axes ferroviaires alpins alors qu'un seul aurait suffi: un au Gothard et l'autre au Lötschberg. Ces tunnels devront pouvoir accueillir le trafic de transit qui contourne actuellement la Suisse en raison de la limite de poids à 28 tonnes imposée aux camions. Ces projets sont soumis au peuple le 27 septembre 1992, soit deux mois et demi avant le vote sur l'Espace économique européen (EEE). Les sceptiques ne disent rien de leurs réserves: les transversales alpines sont en quelque sorte le prix d'entrée en Europe. À l'époque, refuser les transversales, c'est rendre impossible l'adhésion à l'EEE: les deux tunnels figurent explicitement dans un accord entre la Suisse et l'Union européenne comme moyen d'écouler le trafic entre l'Italie et les autres États membres.

La Confédération s'est rendue compte, un peu tard, qu'elle n'avait pas les moyens de payer ces deux tunnels, qui s'ajoutent à Rail 2000 et aux mesures de protection contre le bruit le long des voies ferrées. Une partie du produit de la RPLP alimentera donc un fonds pour le financement des projets ferroviaires dont profiteront ces grands chantiers.

L'Initiative des Alpes

Adoptée en votation populaire le 20 février 1994, le même jour que l'inscription dans la Constitution du principe de la RPLP, cette initiative, appliquée *stricto sensu*, interdit le transit des marchandises à travers les Alpes avec des camions. Il a rapidement fallu admettre qu'une interdiction pure et simple du transit – et son transfert sur le rail – était techniquement possible mais politiquement suicidaire: cette protection de la région alpine contre le trafic routier se ferait au prix d'un isolement face à l'Europe.

La recherche de solutions acceptables par Bruxelles aboutit finalement à l'introduction d'une RPLP plus élevée que prévu initialement. S'y ajoutera une taxe sur le transit alpin que l'Union ne veut pas supérieure à 15% du coût total du transit. La traversée de la Suisse avec un camion de 40 tonnes reviendra ainsi en moyenne à 330 francs, un montant suffisant pour inciter les transporteurs à expédier leurs marchandises par train plutôt que par la route, moyennant la poursuite du subventionnement du rail. Mais au bout du compte, le nombre de camions qui traversent la Suisse ne diminuera pas. Par contre, la plus grande partie de l'augmentation du transit passera par le rail, moyennant encore une série de mesures pour rendre ce mode de transport plus performant.

Les promoteurs de l'Initiative des Alpes se satisfont de cette application extensive qui a l'avantage d'être eurocompatible, un aspect sous-estimé tant par eux que par le Conseil fédéral au moment de son lancement et de la votation.

Les 40 tonnes

Notre rapprochement avec l'Union européenne, que ce soit à travers des accords bilatéraux ou par une adhésion future, nécessite un accord dans le domaine des transports. Celui-ci suppose la prise en charge du trafic entre l'Italie et le reste de l'Union: c'est le rôle des transversales alpines; il suppose aussi l'adoption des normes européennes sur les dimensions et le poids des camions. L'adaptation a été faite en septembre 1990 pour la largeur des camions (un référendum écologiste a échoué devant le peuple); la partie est plus difficile s'agissant des 40 tonnes.

La RPLP est l'instrument qui devrait rendre cette modification acceptable: la taxe «mangera» le gain de producti-

peser lourd

vité provoqué par le passage de 28 à 40 tonnes. La répartition des transports internes entre rail et route ne devrait donc pas trop pâtir de ce changement. Pour ce qui est du trafic de transit c'est, on l'a vu, l'ensemble RPLP, taxe alpine et subvention au rail qui permettra de maintenir le nombre de camions à son niveau actuel.

Une clé pour la porte européenne

Cet aspect du dossier a une importance intérieure particulière: tant pour des raisons d'image que d'efficacité, quelques grands distributeurs envisagent d'intensifier leur recours au rail pour approvisionner leurs centres régionaux. Il faudrait éviter d'émousser ces ardeurs écologistes avec une diminution du prix du transport sur route, d'autant plus que le rail a perdu, il y a quelques années, la bataille de la distribution de détail. Il continuera de profiter d'une autre spécificité suisse: l'interdiction faite aux camions de circuler la nuit et le dimanche, qui sera maintenue, et qui lui procure un petit avantage concurrentiel.

On le voit, la RPLP contribue à résoudre nombre de problèmes; elle est en tout cas une des clés de notre rapprochement avec l'Europe, puisqu'elle assure une partie du financement des transversales alpines, qu'elle permet l'application de l'Initiative des Alpes et qu'elle rend acceptable le relèvement de la limite de poids des camions, trois dossiers dans lesquels l'Union européenne a fait valoir ses exigences.

Un des avantages de la RPLP est encore de faire participer les camions européens au financement des transversales alpines: ils paieront en effet environ un tiers du milliard et demi que devrait rapporter la taxe en 2005. Un argument qui ne manque pas de sel quand il est utilisé par la Confédération: Adolf Ogi s'était fait un point d'honneur d'assurer la construction des tunnels qu'il mettait à disposition de l'Europe par un financement exclusivement suisse; les infrastructures de transit des autres pays alpins bénéficient, elles, de contributions européennes directes.

Les deux tiers restants seront financés par l'industrie et les ménages suisses. Mais il faut compter que ceux-ci paient déjà la taxe forfaitaire actuelle (180 millions) qui sera abolie; en outre, le gain de productivité procuré par le relèvement de la limite de poids des camions permettra à l'industrie de supporter sans la répercuter sur le prix des produits transportés une autre part de la taxe.

Enfin, la taxe est légèrement désavantageuse pour les régions décentrées: celles-ci sont souvent dépendantes de transports plus longs que les grands centres. Mais les prix des biens de consommation sont généralement fixés uniformément pour l'ensemble de la Suisse. Et la part revenant aux cantons – un tiers du revenu de la taxe – sera pondérée pour tenir compte de cet inconvénient. *pi*

La RPLP, en bref

La RPLP sera calculée en fonction du poids total autorisé et du kilométrage des véhicules; elle devra être de 0,6 centime au moins et de 2,5 centimes au plus, par tonne de poids total autorisé et par kilomètre parcouru (en charge ou à vide). Elle pourra être relevée à 3 centimes en cas d'augmentation à 40 tonnes du poids total autorisé pour les camions. Le projet d'accord bilatéral avec l'Union européenne prévoit un prix de traversée de la Suisse correspondant à un taux de 2,7 centimes pour un camion de 40 tonnes.

Les camions de moins de 28 tonnes (en cas de passage à 40 tonnes) et les camions les moins polluants pourront bénéficier d'un taux préférentiel. Il est également prévu de traiter différemment les autocars, qui continueront de payer une taxe forfaitaire (5000 francs pour une année, soit deux fois le montant actuel).

La redevance alimentera la caisse fédérale à hauteur des deux tiers de son rendement – une modification constitutionnelle est en projet pour qu'elle puisse servir à financer les grands projets ferroviaires – le tiers restant revenant aux cantons.

Médias

La collaboration dans la presse asiatique de langue anglaise est une réalité: *New Sunday Times* (Malaisie), *The Sunday Times* (Singapour), *Bangkok Post* (Thailand), *Borneo Bulletin* (Brunei), *South China Morning Post* (Hong Kong), *Manilla Chronicle* (Philippines), *The Sunday Times* (Indonésie) et *China Post* (Taiwan) diffusent un supplément hebdomadaire commun: *Asia magazine.*

Les visiteurs du sud-est asiatique disposent d'un hebdomadaire en langue allemande intitulé *Die Südostasien-Zeitung,* avec des informations des pays de la région. Un supplément appelé *Das Auslands-Journal* contient des informations sur le reste du monde.

Depuis peu, les touristes germanophones en Asie peuvent lire un hebdomadaire sportif, *Sport Aktuell,* qui n'oublie pas les résultats du Loto helvétique. Un supplément intitulé *EURO Nachrichten* donne des informations politiques avec une page suisse.

Die Hauptstadt, l'hebdomadaire qui devait succéder à la centenaire *Berner Tagwacht* n'a pas passé l'été. Une fois de plus la gauche politique a marqué son manque d'intérêt pour une presse proche de ses idées. Les abonnés reçoivent à l'essai la *WoZ-Wochenzeitung,* seul rescapé important de la presse de gauche alémanique.

Le périodique zurichois *Zürcher Studentin* a été fondé en 1923. La lecture de la collection permet de découvrir l'évolution de la gent estudiantine zurichoise: au début des années 30, nette tendance frontiste, avant le retour au patriotisme, tradition qui aboutit dans les années 50 à un anticommunisme musclé et un américanisme forcené. Enfin la gauche estudiantine se manifesta dans les années 70. C'est le résumé de la vie du journal qu'a donné le *TagesAnzeiger.* *cfp*