année politique suisse

DOKUMENTATION · ANALYSE · DIFFUSION

Sélection d'article sur la politique suisse

Dossier **Dossier: Introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**

Imprimer

Éditeur

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Contributions de

Berclaz, Philippe
Dupraz, Laure
Füzesséry, Alexandre

Citations préféré

Berclaz, Philippe; Dupraz, Laure; Füzesséry, Alexandre 2024. ***Sélection d'article sur la politique suisse: Dossier: Introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), 1996 - 2000***. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 12.10.2024.

Sommaire

Redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP / LSVA; MCF 96.077) 1
Verpflichtungskredit für Investitionskosten bei der LSVA (MCF 99.015) 5
Le Conseil fédéral adopte plusieurs ordonnances relatives à l'accord sur les transports terrestres avec l'UE (2000) 7
Entrée en vigueur et organisation de la RPLP (2000) 8
Vertrag zur Einführung der LSVA im Fürstentum Liechtenstein (00.038) 8

Abréviations

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
EU	Europäische Union
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
VRV	Verkehrsregelnverordnung
SVAV	Schwerverkehrsabgabeverordnung

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
UE	Union européenne
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
OCR	Ordonnance sur les règles de la circulation routière
ORPL	Ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds

Redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP / LSVA; MCF 96.077)

Trafic routier

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 10.09.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Lors de la présentation de son message, le Conseil fédéral a souligné que cette future redevance - véritable clé de voûte de la politique helvétique en matière des transports - poursuivait de nombreux buts. Parmi ces derniers, la **vérité des coûts** - mentionnée par ailleurs explicitement dans le mandat constitutionnel - constituait sans aucun doute l'objectif principal dans la mesure où le montant de la taxe avait été calculé pour couvrir l'ensemble des coûts internes du trafic poids lourd ainsi qu'une partie de ceux externes (ceux liés aux accidents, au bruit et à la santé ainsi que ceux résultant des dommages aux bâtiments). Outre cette référence au principe du pollueur-payeur, le gouvernement a également relevé que la future redevance constituait un des instruments principaux pour réaliser le **transfert du trafic de la route au rail exigé par l'initiative des Alpes**. Cet élément prenait d'ailleurs d'autant plus d'importance dans la mesure où la Suisse envisageait d'abandonner, sur pression européenne, la limite des 28 tonnes: l'exécutif pourra en effet rehausser, le cas échéant, le montant de la redevance parallèlement à la levée progressive de la limite du tonnage. Enfin, il fut mentionné que la taxe poids lourd kilométrique permettrait de **financer les grands projets d'infrastructures ferroviaires** et, ultérieurement, de les rentabiliser en annulant certains effets de distorsion de la concurrence favorables jusqu'alors à la route.

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 11.09.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil fédéral a publié son **message concernant la taxe poids lourd liée aux prestations**. Cette dernière devrait être introduite en 2001 et remplacera l'actuelle redevance forfaitaire conformément à l'article constitutionnel adopté en 1994 par le souverain. Selon le projet du gouvernement, le montant de la taxe pourrait varier de **1,6 à 3 centimes** par tonne et kilomètre parcouru, le Conseil fédéral décidant du montant précis selon les conditions du trafic et de l'économie ainsi qu'en fonction de la fiscalité pratiquée par l'UE. Vraisemblablement, la taxe sera cependant introduite de manière progressive, passant de 1,6 centime lors de son introduction à 2,5 centimes en 2005, ce afin d'éviter tout renchérissement brutal du trafic de marchandises. Le produit de la taxe - 750 millions ou 1,2 milliard de francs pour une taxe de respectivement 1,6 ou 2,5 centimes - reviendra pour deux tiers à la Confédération et pour un tiers aux cantons. Ces derniers devront affecter cette manne financière à la lutte contre le bruit du trafic routier alors que la Confédération pourra allouer les deux tiers de sa part au financement des grands travaux d'infrastructures ferroviaires (NLFA, Rail 2000, parois antibruit, raccordement TGV).

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 12.09.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Au sujet du **montant de la future redevance**, le Conseil fédéral a relevé que celui-ci n'était ni catastrophique pour l'économie - contrairement à ce qu'affirmaient les détracteurs du projet - ni disproportionné par rapport aux tarifs en vigueur sur les grands axes européens. En ce qui concerne les conséquences pour l'économie, le gouvernement a fait valoir que le renchérissement serait minime, étant donné notamment le gain de productivité que permettrait d'engendrer le vraisemblable abandon de la limite des 28 tonnes. S'adressant aux milieux routiers, l'exécutif a en outre souligné que des coûts externes importants du trafic poids lourd - tels que ceux résultant des dommages à l'environnement - n'avaient pas été pris en compte, les coûts sur la santé n'étant pour leur part couverts que lorsque la taxe aura été élevée à 2,5 centimes. Au sujet de la comparabilité de la redevance avec les tarifs en vigueur au sein de l'UE, l'exécutif a mis en évidence que le montant de 210 francs (pour une taxe de 2,5 centimes) dont devra s'acquitter un 28 tonnes en transit était tout à fait comparable avec les taxes en vigueur sur les axes de transit européens (de 200 à 300 francs sur les axes du Brenner et du Mont-Blanc).

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 01.10.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le parlement a pour sa part débloqué les 5,1 millions de francs prévus dans le budget 1997 pour le **développement de l'appareil électronique** nécessaire à la mise en oeuvre de la taxe poids lourd kilométrique. Alors que ce même poste avait été biffé en 1995 par les députés, ceux-ci ont estimé que les raisons ayant prévalu à leur refus l'année précédente n'avaient plus lieu d'être. D'une part, le gouvernement avait depuis lors publié son message et ainsi éclairci nombre d'éléments d'application. D'autre part,

l'UE - par la voix de la Commission européenne - avait déclaré son intention d'édicter des mesures similaires, dissipant ainsi les craintes de voir la Suisse faire cavalier seul.

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 01.06.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Lors de sa session d'été, le Conseil des Etats avait à examiner le message du gouvernement relatif à la taxe poids lourd kilométrique. Sans surprise, la question à retenir le plus l'attention des sénateurs fut celle relative au montant de la future taxe. Alors que le projet de l'exécutif comprenait une fourchette allant de 1,6 à 3 centimes par kilomètre parcouru, quatre autres propositions furent discutées. A celles avançant des montants maximaux et minimaux plus élevés que ceux chers à l'exécutif - de 2 à 4 centimes pour les socialistes Gentil (JU) et Onken (TG), voire de 2,5 à 5 centimes pour le démocrate-chrétien Küchler (OW) - s'opposaient celles émanant de la droite de l'hémicycle visant à abaisser la fourchette de perception. Après une série de votes en cascade, **une courte majorité de sénateurs a finalement opté**, contre l'avis du Conseil fédéral et de la commission des transports (CTT), **pour** la proposition du démocrate-chrétien grison Maissen prônant **une fourchette allant de 0,6 à 2,5 centimes**. A titre d'unique concession faite au camp socialiste ainsi qu'au Conseil fédéral, les représentants des cantons ont adopté une proposition Onken laissant au gouvernement la possibilité d'adapter, au 1er janvier 2005, les tarifs au coût de la vie.

AUTRE
DATE: 02.06.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Estimant que l'introduction de la nouvelle taxe entraînera vraisemblablement un renchérissement non négligeable des transports routiers, la majorité bourgeoise de la petite chambre argua qu'il était nécessaire de **restreindre au maximum les conséquences négatives que ce nouvel impôt pourrait avoir pour l'ensemble de l'économie** et plus particulièrement pour les régions montagneuses et périphériques, qui ne peuvent reporter leur trafic routier sur le rail faute d'infrastructure ferroviaire suffisante. De plus, contrairement à ce qu'affirmaient les défenseurs de montants plus élevés, la fourchette adoptée suffisait amplement à atteindre les buts poursuivis, une taxe de 2,5 centimes permettant, de l'avis même du gouvernement, à la fois de couvrir les coûts externes du trafic routier (1,15 milliards), de favoriser un transfert conséquent des camions de la route au rail et d'assurer le financement des NLFA. A ceux qui arguaient que le montant maximal prévu ne couvrait que certains coûts externes (accidents, dégâts au bâtiment, atteintes à la santé) sans tenir compte des dégâts à l'environnement, de nombreux sénateurs ont rétorqué qu'en l'absence d'un consensus scientifique sur l'estimation monétaire de ce second type de coûts, il fallait laisser cette question en suspens. Enfin, il fut relevé, eu égard à l'intransigeance manifestée par l'UE dans le cadre des négociations bilatérales, que toute taxe dépassant les 2,5 centimes était illusoire et empêcherait d'aboutir à un quelconque accord.

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 11.06.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Hormis ces modifications relatives au montant de la taxe, la petite chambre a tenu à **prendre plus explicitement en compte les intérêts des régions périphériques et montagneuses**. Ainsi, elle a ajouté une disposition exigeant du gouvernement qu'il se soucie plus particulièrement, lors de l'introduction et de l'adaptation de la taxe poids lourd, des conséquences pour les régions peu ou pas desservies par le rail. Sur proposition de l'Uranais Inderkum (pdc), les sénateurs ont également tenu que la répartition du produit de la redevance revenant aux cantons s'opère prioritairement en fonction des répercussions de la nouvelle taxe sur ces régions.

Il est à relever que lors de l'entrée en matière, les sénateurs ont rejeté un proposition de renvoi du libéral Cavadini (NE). Alors que ce dernier estimait impossible d'examiner cet objet sans attendre le résultat des négociations bilatérales avec l'UE, une assez large majorité des sénateurs a jugé au contraire que l'importance du projet par rapport notamment à la question du financement des NLFAnécessitait un traitement immédiat. [1]

AUTRE
DATE: 12.06.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Transmis au **Conseil national**, le projet de loi fut également vivement discuté. Après avoir rejeté, lors de l'entrée en matière, des propositions de renvoi Friderici (pl, VD) et de l'ex-automobiliste Scherrer (pdl, BE), les conseillers nationaux portèrent eux aussi leur attention sur le montant de la taxe. A ce sujet, pas moins de **six propositions furent soumises à l'approbation des députés**. Outre la fourchette décidée par la chambre des cantons et celle chère au gouvernement - soutenues respectivement par le groupe radical et une majorité de la CTT -, la grande chambre eut notamment à examiner une

proposition Giezendanner (udc, AG) prévoyant de plafonner la taxe à 1,3 centime. Selon le député argovien, appuyé par son propre groupe ainsi que par les représentants des partis libéral et de la liberté, les montants prônés par le Conseil des Etats ne pouvaient que conduire à un renchérissement inacceptable pour le consommateur et pénaliser les régions périphériques et montagneuses. A l'autre extrême figuraient les propositions socialistes et écologistes préconisant des fourchettes allant jusqu'à 4, voire 6 centimes.

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 13.06.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Renvoyant dos à dos les propositions les plus extrémistes, mais écartant également les fourchettes plus modérées, les **conseillers nationaux ont finalement opté pour une solution**, suggérée par le radical Bezzola (GR), **prévoyant des montants différenciés selon le tonnage:** si, pour un 28 tonnes, la redevance sera comprise entre 0,6 et 2,5 centimes, elle sera de 3 centimes pour un 40 tonnes. Selon la majorité de la chambre du peuple, cette solution avait l'avantage de distinguer entre trafic indigène et de transit, le premier étant constitué principalement de camions de 28 tonnes et le second de 40 tonnes. Ceci permettait en conséquence de favoriser le transfert de la route au rail du trafic de transit tout en ne pénalisant pas trop lourdement le transport routier interne, ce qui contribuerait vraisemblablement à un résultat positif en cas de votation populaire. Interpellé par certains parlementaires bourgeois estimant que la solution adoptée serait refusée par l'UE parce que discriminatoire à l'égard des camions européens, le chef du DFTCE, qui ne s'était pourtant pas opposé à la proposition Bezzola, s'est déclaré lui aussi sceptique sur l'eurocompatibilité de la solution adoptée.

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 10.10.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Outre cette modification du projet adopté par la chambre des cantons, **les conseillers nationaux ont également tenu à exempter de la future redevance les autocars**. Etant donné l'importance de ces derniers pour le secteur touristique, la majorité de la grande chambre a en effet décidé de ne soumettre ce type de trafic qu'à une taxation forfaitaire, ce malgré l'opposition des députés socialistes et écologistes pour lesquels ce traitement de faveur ne se justifiait pas. Concernant les modifications introduites par la petite chambre - relatives à une meilleure prise en compte des intérêts des cantons ainsi qu'à l'adaptation des tarifs au renchérissement - les conseillers nationaux ont en revanche facilement suivi leurs pairs sénateurs. [2]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 11.10.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Saisi à nouveau du projet, le **Conseil des Etats** a opté, au sujet de la fourchette de perception de la taxe, pour une solution de compromis. Concédant à la grande chambre qu'un montant de 2,5 centimes ne serait peut-être pas à même d'assurer le transfert des 40 tonnes de la route au rail, les conseillers aux Etats ont cependant tenu, sur proposition de la radicale Beerli (BE), à ce que **le montant de 3 centimes ne figure pas de manière contraignante dans la loi**, mais qu'il constitue uniquement une limite supérieure à ne pas dépasser. Concernant la différenciation entre les 40 tonnes et les 28 tonnes, la chambre des cantons a également souhaité que la loi attribue plus de marge de manoeuvre aux autorités, les sénateurs laissant au gouvernement la liberté de diminuer ou non la taxe frappant le trafic de 28 tonnes de 20%. Selon la majorité de la petite chambre, cette double flexibilisation de la solution adoptée par le Conseil national était indispensable si l'on entendait que les négociations bilatérales avec l'Union en matière de transports aboutissent. L'UE ayant clairement fait savoir que la discrimination des camions européens posait problème, rendre uniquement optionnelle la différenciation des tarifs était sans doute judicieux. De même, ne pas fixer de façon impérative dans la loi le montant exact auquel seront taxés les 40 tonnes évitait de donner à l'Union européenne l'impression que le parlement helvétique voulait imposer unilatéralement, sans possibilité de négociations, ses vues sur la question. Saluant l'originalité de la proposition Beerli, le conseiller fédéral Leuenberger a largement repris cette argumentation, concédant que l'intransigeance européenne avait été jusque-là sous-estimée.

Les sénateurs ont par ailleurs suivi le Conseil national en ce qui concerne la taxation à appliquer aux cars. Ils sont même allés plus loin dans la prise en compte des intérêts du secteur touristique puisqu'ils ont décidé de plafonner le forfait à 5000 francs. Appliqué aux plus gros cars (18 tonnes), ce plafond correspond, pour 47 000 kilomètres parcourus par année, à une taxe de 0,6 centime. [3]

AUTRE
DATE: 12.10.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

De retour au Conseil national, la proposition des sénateurs fut adoptée par une large majorité des députés. Opposés à la solution finalement choisie, les socialistes et les écologistes ont proposé en vain que le montant de trois centimes soit fixé de manière impérative dans la loi. [4]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 20.12.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Peu après la décision du parlement, **l'ASTAG a annoncé qu'elle lançait un référendum contre la loi**. Selon l'association des transporteurs routiers, la version approuvée de la taxe renchérira les coûts des transports par route de non moins de 30%. Cette charge supplémentaire pour l'économie suisse signifiera une suppression massive d'emplois. Le comité référendaire pourra compter sur l'appui de l'UDC, du PL et du PdL. Les partisans du projet adopté (notamment PS, PRD et PDC) ont pour leur part mis en garde que sans la nouvelle redevance, il deviendrait impossible, pour des raisons financières, de construire les NLFA, ce qui rendrait à son tour impossible tout accord avec l'UE en matière de transports. Le seul aboutissement du référendum pourrait renvoyer la conclusion d'un accord à 1999. Argumentant de manière similaire, le Vorort s'est déclaré opposé au lancement du référendum. [5]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 27.09.1998
LAURE DUPRAZ

Le **référendum** contre la loi fédérale du 19 décembre 1997 concernant une **redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**, lancé par l'Association Suisse des transports routiers (ASTAG), a **abouti** au mois d'avril avec 189'707 signatures.

Par conséquent, en septembre, les citoyens helvétiques ont été appelés à se prononcer sur la RPLP. Cette redevance est liée à la charge transportée et à la distance parcourue. Elle doit remplacer la taxe actuelle (un montant forfaitaire par année) dès 2001. **C'est avec une majorité de 57,2% que le peuple a accepté la RPLP**, et avec 14 cantons et 4 demi, au terme d'une campagne très disputée et d'un scrutin marqué par un taux de participation élevé. Les résultats de la votation ont montré un clivage entre les communes urbaines et les communes rurales. Les villes se sont prononcées nettement en faveur de la redevance (64% de oui), alors que les communes rurales l'ont franchement rejetée (45% de oui). Contrairement aux votations précédentes qui touchaient aussi la politique des transports, les différences entre les régions linguistiques ont été dans ce cas relativement faibles. La Suisse italienne a le plus fortement approuvé la RPLP (67%), précédant la Suisse alémanique (58%) et la Suisse romande (52%).

Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)
Votation du 27 septembre 1998

Participation: 51,0%
Oui : 1 355 735 (57,2%) / 14 4/2 cantons
Non : 1 014 370 (42,8%) / 6 2/2 cantons

Mots d'ordre:
– Oui : PDC (2*), PRD (13*), PS, PE, PdT, PCS, AdI, PEP; USS, UCAPS, CSC, Vorort.
– Non : UDC (1*), PL, PdL, UDF; ASTAG, USAM, Centre patronal, ACS.
– Liberté de vote : DS (4*).
* Recommandations différentes des partis cantonaux.

La **campagne** précédant le vote a été particulièrement intense et conflictuelle en raison de ses implications multiples et enchevêtrées. Les **partisans** ont estimé que la RPLP avait un rôle clé dans la politique suisse des transports, car elle permettait de rétablir l'équilibre des chances entre le rail et la route et de financer les nouvelles transversales. Ils ont rappelé que la RPLP autoriserait un désengorgement des routes et préserverait l'environnement, en réalisant le principal objectif de l'Initiative des Alpes. Les partisans ont également insisté sur le lien entre la RPLP et la politique d'intégration européenne de la Suisse. Sans la taxe, il serait impossible d'abandonner la limite des 28 tonnes et donc de signer les accords bilatéraux avec l'UE. En outre, ils ont estimé qu'un refus mettrait en péril des milliers d'emplois dans la construction, l'industrie ferroviaire et les entreprises de chemins de fer.

Dans les rangs des **opposants**, l'ASTAG a axé la campagne sur les répercussions

économiques de la nouvelle taxe. L'association a estimé que la RPLP provoquerait une hausse de l'imposition d'un camion de 28 tonnes, de CHF 4'000 actuellement à CHF 56'000 par année. Selon l'association des routiers, chaque ménage suisse devrait assumer cette hausse à hauteur de CHF 500 par année. A cet argument, le Conseil fédéral a répondu par ses propres estimations (des experts du DETEC): la RPLP entraînerait une charge annuelle de CHF 11 à 55 par ménage et un renchérissement minime pour l'économie en raison du gain de productivité lié à l'autorisation des 40 tonnes. Les opposants ont également douté des effets de la RPLP sur le transfert de la route au rail du trafic de marchandises. Ils ont craint que la taxe ait des effets négatifs pour les régions périphériques et de montagne. Ils ont refusé aussi toute implication européenne du scrutin et redouté le non respect de l'affectation des recettes prévue par la Constitution. Finalement, les opposants ont estimé que la RPLP mettrait en danger plus de 30'000 emplois. [6]

ÉTUDES / STATISTIQUES
DATE: 28.09.1998
LAURE DUPRAZ

L'analyse VOX a révélé que l'appui apporté au projet s'amenuisait à mesure que l'on se dirigeait vers l'extrême droite de l'échiquier politique. Les sympathisants du PDC ont accepté le projet dans une moins large mesure que ceux du PS et du PRD, tandis que l'UDC est parvenue à mobiliser la majorité de ses troupes contre la RPLP. Les partisans ont justifié leur vote essentiellement par l'argumentation écologique de la politique des transports et par le principe du pollueur-payeur. Ils ont mentionné, en seconde position, l'argument de l'intégration européenne, puis celui du financement des chantiers ferroviaires. Les opposants, quant à eux, ont justifié leur vote par quatre arguments de même poids: le coût élevé pour les ménages, une baisse de la situation économique suisse en général (pertes d'emplois, difficultés pour les petites entreprises), la considération de la RPLP comme un nouvel impôt et le rejet de la politique des transports dans son ensemble. [7]

Verpflichtungskredit für Investitionskosten bei der LSVA (MCF 99.015)

Trafic routier

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 01.01.1999
LAURE DUPRAZ

L'exécutif a mis en **consultation un projet d'ordonnance d'application de la redevance poids lourds liée aux prestations** (RPLP) qui prévoit que les transporteurs assument eux-mêmes le coût des appareils de saisie. Obligatoires pour les camions suisses, les compteurs seront facultatifs pour les étrangers. Parmi les milieux consultés, l'ASTAG a vivement critiqué le projet, le jugeant discriminatoire pour les transporteurs suisses. Les partis radical, PDC et UDC ont partagé cet avis. L'Automobile Club Suisse (ACS) et le TCS ont exigé que la Confédération prenne ces coûts à sa charge. Radicaux et démocrates-chrétiens ont estimé que les compteurs devaient être de la propriété de l'Etat. Le PS, le Service d'information pour les transports publics (Litra), le Syndicat du personnel des transports (SEV) et l'Association transports et environnement (ATE) ont approuvé la solution de faire payer aux camionneurs les compteurs. Les cantons ont dans l'ensemble été satisfaits de l'ordonnance. Les positions ont divergé sur la clé de répartition des recettes. Par exemple, Soleure, traversé par d'importants tronçons autoroutiers, s'est estimé défavorisé par rapport aux cantons périphériques. Ces derniers recevront entre 20 et 25% du tiers réservé aux cantons. Les Grisons, Thurgovie, Schaffhouse et le Jura ont insisté pour que l'ordonnance tienne compte des régions excentrées. [8]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 11.05.1999
LAURE DUPRAZ

Par la suite, le Conseil fédéral a transmis aux Chambres son **message** concernant un **crédit d'engagement** pour les coûts d'investissement en rapport avec l'introduction de la RPLP. Afin de mettre en place un système de perception de cette redevance, la Confédération doit développer un appareil de saisie moderne nécessitant un crédit d'investissement proposé à **CHF 121,5 millions**. Il concerne les adaptations d'immeubles aux passages frontaliers et aux points de contrôle, les équipements en bordure de route pour la communication avec les appareils de saisie dans les véhicules, les systèmes de paiement pour l'argent en espèces et pour les cartes de crédits, un système informatique central ainsi que des dispositifs de contrôle. L'achat, le montage, l'homologation et l'entretien des appareils de saisie seront pris en charge par les détenteurs des véhicules. Le coût a été estimé entre CHF 1'500 et CHF 1'700 par

véhicule, pour environ 52'000 véhicules. [9]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 09.06.1999
LAURE DUPRAZ

Lors de la session d'été, le **Conseil des Etats** a aisément **accepté le crédit d'engagement susmentionné**. Les députés ont souhaité que le système de perception de la redevance, pour tous les véhicules dès 3,5 tonnes, soit opérationnel au 1er janvier de l'année 2001. Dans le vote sur l'ensemble, 34 sénateurs contre 2 ont dit oui au crédit d'engagement. [10]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 30.09.1999
LAURE DUPRAZ

Au **Conseil national**, le projet a subi plusieurs critiques liées à la complexité de la mise au point des appareils de contrôle pour la redevance et aux coûts que devront supporter les entreprises de transports suisses. Le groupe UDC proposa de renvoyer le projet au Conseil fédéral dans l'attente d'appareils de mesure techniquement au point et d'une présentation de calculs précis de l'investissement nécessaire et des frais. La proposition fut rejetée par 114 voix contre 48. Les députés ont ensuite accepté, par 98 voix contre 65, un amendement Bircher (pdc, AG) demandant qu'avec le crédit proposé la Confédération prenne en charge le premier versement de la redevance et l'installation de l'appareil de saisie, durant la phase d'introduction (environ 5 ans). M. Bircher estimait que le crédit d'engagement ne devait pas être augmenté, le parlement ayant déjà voté lors de la session d'été un supplément de CHF 45 millions de crédit de paiement et de CHF 110 millions de crédit d'engagement pour l'acquisition des appareils de saisie. Toutefois, les conseillers nationaux ont augmenté le crédit de CHF 113,4 millions, par 86 voix contre 75. Ils l'ont ainsi porté à CHF 235,3 millions. Ils ont en outre souhaité que les **frais de l'appareil de saisie et de son montage** soient **à la charge de la Confédération**. Dans le vote sur l'ensemble, le projet a été accepté par 123 voix contre 26. [11]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 08.12.1999
LAURE DUPRAZ

A la session d'hiver, les **représentants des cantons** n'ont pas cédé sur le montant du crédit d'engagement maintenu à CHF 121,5 millions. Toutefois, ils ont **accepté la remise gratuite des appareils de saisie par la Confédération**, mais pour 2000 et 2001 uniquement. Les frais de montage resteront toutefois à la charge des détenteurs de véhicules. En outre, la revente des appareils de saisie remis gratuitement par la Confédération a été interdite. [12]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 21.12.1999
LAURE DUPRAZ

Le **National** a accepté le montant du crédit de la petite Chambre, mais il a proposé que la Confédération remette gratuitement les appareils de saisie durant 5 ans (entre 2000 et 2004). Les députés ont supprimé l'interdiction de revente des appareils, jugeant cette disposition du domaine de l'ordonnance d'application. Le **Conseil des Etats** s'est finalement rallié aux propositions du National. [13]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 28.12.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le choix du **système de saisie de données** nécessaires à la perception de la RPLP s'est porté sur **Tripon**. Ce système en réseau est composé de boîtiers électroniques installés sur les camions et/ou à des endroits fixes aux plus importantes postes de douane. Le franchissement de la douane n'est qu'une des nombreuses indications que ces appareils sont appelés à recenser. Ils devront surtout identifier le kilométrage parcouru en charge ou à vide, le poids utilitaire du véhicule (tonnage selon permis), sa catégorie de propriété (valeurs polluantes du véhicule), son numéro d'immatriculation, ainsi que le mode de paiement choisi. Ces indications serviront de base au calcul de la RPLP. [14]

Le Conseil fédéral adopte plusieurs ordonnances relatives à l'accord sur les transports terrestres avec l'UE (2000)

Politique des transports

ORDONNANCE / ARRÊTÉ FÉDÉRAL SIMPLE
DATE: 15.07.2000
PHILIPPE BERCLAZ

En été, le DETEC a ouvert la procédure de consultation relative aux diverses **ordonnances concernant l'application de l'accord conclu avec l'UE sur les transports terrestres**. Les ordonnances régissaient surtout les questions portant sur le contingentement des camions de 40 tonnes, les courses à vide et acheminant des marchandises légères, les exigences minimales pour l'admission comme transporteur routier, ainsi que les normes techniques et sociales pour le déroulement des transports de marchandises dangereuses par route. La consultation s'est achevée sans remarques significatives. [15]

ORDONNANCE / ARRÊTÉ FÉDÉRAL SIMPLE
DATE: 02.11.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a adopté plusieurs ordonnances relatives à l'accord sur les transports terrestres. Parmi les principales, celle concernant les contingents; l'Union Européenne et la Suisse disposeront chacune de 300'000 autorisations (camions de 40 tonnes) pour les années 2001 et 2002 et de 400'000 autorisations pour les deux années suivantes. Pour les courses de véhicules circulant à vide ou chargés de produits légers, il est prévu respectivement 220'000 et 22'000 autorisations par année. Le poids maximal admissible a été relevé à 34 tonnes. L'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) et l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers ont été adaptées en conséquence. Quant aux contingents attribués aux transporteurs suisses pour les camions de 40 tonnes, ils seront octroyés pour moitié par la Confédération et par les cantons, les contingents fédéraux étant réservés au trafic de transit, d'importation et d'exportation. Les cantons octroieront les autorisations pour le trafic intérieur. Les contingents pour les courses de véhicules circulant à vide ou chargés de produits légers sont exclusivement du ressort de la Confédération. Au sujet de domaine d'application, il a été entendu qu'une carte journalière allait être introduite pour le trafic intérieur. Elle sera valable pendant un jour et donnera droit à plusieurs courses à l'intérieur de la Suisse.

Sur la redevance en elle-même, la taxation pour les courses de 40 tonnes sera supérieure à celle des 34 tonnes. Cette redevance sera perçue en deux étapes. Les «premiers» 34 tonnes paieront la RPLP «normale». Pour la différence avec le poids total de 40 tonnes, il sera perçu, pour chaque autorisation/carte journalière, une redevance moyenne supplémentaire (RMS), qui sera calculée en fonction de moyennes statistiques (poids, parcours effectué) et de la catégorie d'émission des véhicules. Elle s'élèvera à CHF 25 pour 2001/2002 et à CHF 55 pour 2003/2004. La taxe pour les 34 tonnes se situera entre 1,42 et 2 centimes par tonne-kilomètre, la différence étant déterminée par le niveau de pollution. Elle grimpera à 2,5ct/t/km en 2005, date à laquelle les 40 tonnes seront librement admis sur les routes suisses. Cette procédure en deux étapes s'est avérée nécessaire, parce que le système de saisie introduit pour la perception de la RPLP ne peut pas, pour des raisons techniques et pratiques, être commuté pour enregistrer les courses effectuées avec des camions de 40t. Pour les courses de véhicules circulant à vide ou chargés de produits légers, la redevance sera forfaitaire. Pour la garantie d'effectivité du fonctionnement de la RPLP, le Conseil fédéral a dû s'assurer de son acceptation par l'UE. En accordant à cette dernière des contingents pour les 40 tonnes comme compensation à la taxe prélevée, elle a obtenu l'accord des Quinze. Ainsi, la RPLP a pu être définitivement introduite et sa mise en service a été programmé pour janvier 2001. [16]

Entrée en vigueur et organisation de la RPLP (2000)

Trafic routier

ORDONNANCE / ARRÊTÉ FÉDÉRAL SIMPLE
DATE: 19.09.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Dans l'ordonnance du 6 mars concernant la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (ORPL), le Conseil fédéral avait fixé l'entrée en vigueur de la RPLP au 1er janvier 2001. La version définitive a été publiée en novembre. Durant ce laps de temps, le Conseil fédéral a pris en considération **l'état d'avancement des travaux, les conditions techniques et l'organisation de la RPLP**, ainsi que le pouls des différentes parties concernées. Devant la demande de report de l'ASTAG à la mise en application prochaine de la RPLP et de son système de tarification, Kaspar Villiger a répondu qu'un ajournement était hors de question et a confirmé son introduction pour janvier 2001. Néanmoins, le Conseil fédéral a fait un pas en faveur des transporteurs routiers en leur octroyant un **allégement exceptionnel**. Les détenteurs de camions auront ainsi la possibilité d'adapter le poids total de leurs véhicules – déterminant pour la taxation – à l'usage effectif qu'ils en font, indépendamment de l'inscription figurant dans le permis de circulation. [17]

Vertrag zur Einführung der LSVA im Fürstentum Liechtenstein (00.038)

Trafic routier

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 11.12.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le gouvernement du Liechtenstein a manifesté son intérêt à l'introduction de la RPLP suisse sur son territoire. En conséquence, le Conseil fédéral a adressé un message aux Chambres pour la soumission du projet d'un arrêté fédéral sur le Traité entre la Suisse et le Liechtenstein concernant la RPLP dans la Principauté. Le souverain du Liechtenstein repoussant avec 71.5% des voix le référendum contre l'association avec la Suisse dans l'entreprise de la RPLP, **Liechtenstein et la Suisse ont pu conclure une convention**. Le Conseil des Etats et le National l'ont accepté à l'unanimité. Celui-ci réglait l'entrée en vigueur de la RPLP au Liechtenstein et facilitait le renoncement à des contrôles à la frontière entre les deux Etats. [18]

---

1) BO CE, 1997, p. 533 ss.; presse des 11.6 et 12.6.97
2) BO CN, 1997, p. 2104 ss. et 2152 ss.; presse du 10.10.97
3) BO CE, 1997, p. 1127 ss.; presse du 9.12.97
4) BO CN, 1997, p. 2565 ss. et 2915; BO CE, 1997, p. 1376; FF, 1997, IV, p. 1414 ss.
5) Presse du 20.12.97
6) FF, 1998, p. 2330 s.; FF, 1998, p. 4852 s.; presse du 28.9.98; communiqué de presse de l'OFS du 22.10.98.; Presse des 5.5, 13.5, 18.5, 20.6, 14.8, 17.8 et 28.8.98; NZZ, 30.6.98; BZ, 12.8.98; 24 Heures, 10.9.98; LT, 16.9.98.
7) Lit. "M. Delgrande / W. Linder (1998). Vox: Analyse des votations fédérales du 27 septembre 1998."
8) Presse du 16.7.99.
9) FF, 1999, p. 2924 ss.
10) BO CE, 1999, p. 492 ss.
11) BO CN, 1999, p. 1932 ss.
12) BO CE, 1999, p. 1036 ss.
13) BO CN, 1999, p. 2502 ss.; BO CE, 1999, p. 1178; FF, 2000, p. 147.
14) LT, 1.7 et 28.12.00; 24h, 20.12.00
15) NZZ, 15.7.00.
16) Communiqué de presse de l'OFT, 1.11.00; NZZ, 2.11.00.
17) LT, 18.8.00; TA, 19.9.00.
18) FF, 2000, p. 3493 ss.; BO CE, 2000, p. 697; BO CN, 2000, p. 1466; NZZ, 25.9.00; SGT, 12.12.00.