année politique suisse

DOKUMENTATION · ANALYSE · DIFFUSION

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

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

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Dupraz, Laure
Füzesséry, Alexandre

Bevorzugte Zitierweise

Dupraz, Laure; Füzesséry, Alexandre 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP / LSVA; MCF 96.077), 1996 - 1998*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 12.10.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik 1
Infrastruktur und Lebensraum 1
Verkehr und Kommunikation 1
Strassenverkehr 1

Abkürzungsverzeichnis

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

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

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 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.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 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).

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 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).

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 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.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 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.

ANDERES
DATUM: 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.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 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]

ANDERES
DATUM: 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.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 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.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 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]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 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]

ANDERES
DATUM: 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]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 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]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 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]

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 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]

---

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."