

Par e-mail: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Berne, 21. Mai 2024

## **Consultation : Projet de perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**

Madame, Monsieur,

Vous avez invité notre parti à prendre position sur le projet de consultation visé en titre. Nous vous remercions de nous offrir l'opportunité de nous exprimer à ce sujet.

Le projet sujet à consultation porte sur des modifications apportées à la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL). Elles concernent plus précisément la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Il est prévu d'inclure les véhicules à propulsion électrique dans le système de la RPLP dès 2031, les classant dans l'une des trois catégories tarifaires existantes. Le montant de la redevance sera déterminé en fonction du poids, de la distance parcourue et de la norme EURO. En outre, le projet de loi comporte diverses dispositions supplémentaires concernant la tarification, notamment pour la période de transition suivant l'intégration des véhicules lourds à propulsion électrique.

### **Le Centre est en faveur d'une révision de la RPLP**

Introduite en 2001, la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) est appliquée à tous les trajets effectués sur le réseau routier de notre pays par des véhicules d'un poids total autorisé supérieur à 3,5 tonnes. Son introduction a été décidée sur la base d'un double objectif, d'une part celui d'inciter au transfert de la route au rail et d'autre part de couvrir les coûts imposés à la collectivité par ce type de transport. Les recettes annuelles s'élèvent à environ 1,6 milliard de francs. Deux tiers des recettes de la RPLP sont versés à la Confédération et le dernier aux Cantons. La Confédération affecte en majorité cette somme au Fond d'infrastructures ferroviaire (FIF). C'est une source de financement capitale pour le développement et le maintien de la qualité du réseau ferroviaire pour laquelle Le Centre est très engagé. Il est donc important que les fonds de la RPLP restent suffisants à l'avenir. Or, les recettes baissent et les prévisions n'augurent aucune amélioration car cet instrument clé de la politique suisse des transports atteint ses limites dans sa forme actuelle. La baisse attendue des recettes issues de la RPLP est préoccupante. Face à cette situation, Le Centre, estime qu'il est important de se pencher sur le futur de la RPLP afin de veiller notamment à la pérennité du financement des infrastructures de transport.

Au cours des dernières décennies, le secteur du transport routier a fortement encouragé la modernisation de son parc. Les flottes de véhicules ont été ainsi renouvelées à plusieurs reprises, passant de la norme EURO I à la norme EURO VI (classe d'émissions actuellement la plus moderne), ayant notamment pour effet positif la réduction importante des émissions de polluants tels que le monoxyde de carbone. Cette évolution réjouissante a cependant un revers. La situation aujourd'hui est en effet telle que près de 90 % de tous les poids lourds circulant sur nos routes nationales paient le même taux de redevance, ce qui ne permet plus garantir ni l'effet de transfert vers le rail ni la couverture des coûts occasionnés par le transport lourd. Par ailleurs, actuellement, le calcul de la redevance est basé sur les normes d'émissions EURO, aussi n'est-elle pas perçue sur les véhicules à propulsion électrique. Les projections indiquent qu'une hausse continue de la part de ces véhicules est attendue dans les prochaines années. Or, bien que ces derniers produisent bien moins d'émissions de CO<sub>2</sub>, ils causent néanmoins des nuisances que la collectivité doit supporter comme les embouteillages, le bruit, l'infrastructure. C'est pour ces raisons ainsi qu'à des fins d'égalité de traitement en

matière de redevance envers l'ensemble des détenteurs de véhicules que Le Centre est favorable à l'assujettissement des véhicules à propulsion électrique à la RPLP dès 2031. Cela permettra d'assurer les revenus issus de la RPLP et de continuer à rendre le transport modal de la route au rail attractif. Dans ce contexte, Le Centre tient à insister sur l'importance de la planification des coûts d'investissement pour les entreprises. Il est essentiel que les détenteurs de véhicules aient à leur disposition, avec un préavis suffisant d'au moins 7 ans, les potentiels montants de RPLP dont ils devront s'acquitter afin de pouvoir fin d'être en mesure de prendre les meilleures décisions pour leur entreprise. L'évolution vers des véhicules toujours plus respectueux de l'environnement, et par là la décarbonisation du secteur du transport routier, ne peuvent être réalisés que si cette sécurité de planification et d'investissement est assurée. Ainsi, Le Centre accueille favorablement la proposition du Conseil fédéral d'adopter une planification continue en communiquant régulièrement les modifications prévues de la RPLP.

Si Le Centre juge raisonnable d'intégrer les véhicules à propulsion électrique dans la RPLP, il ne souhaite en aucun cas que cela n'entrave la décarbonation en cours dans ce secteur. Notre parti estime qu'il est important de veiller à ce que cette modification n'affaiblisse pas les incitations à investir dans de tels véhicules. C'est pourquoi, nous accueillons favorablement la phase de transition proposée pour le passage de l'exonération à la taxation complète. A cet égard, deux options sont proposées. Dans le premier cas de figure, des mesures comprenant un système de rabais limité à une période de cinq ans après la fin de l'exonération pour les véhicules à propulsion électrique, lequel diminue progressivement, est proposé. Le Centre relève la volonté d'adapter le montant de la réduction aux taux de généralisation des véhicules à population électriques en circulation. Dans la seconde variante, les entreprises suisses ont la possibilité de choisir entre ce rabais et une contribution d'investissement pour l'acquisition d'un véhicule à propulsion électrique. Si l'entreprise opte pour cette option, elle reçoit en une seule fois une contribution qui est conçue de telle sorte à ne pas excéder la valeur moyenne des économies réalisées via le système de rabais. Conscient que le coût d'acquisition de ces véhicules est de loin l'une des plus importantes barrières à l'accroissement du parc de véhicules à propulsion électrique et qu'il empêche également les entreprises qui ne peuvent se le permettre de bénéficier du rabais, Le Centre juge comme plus opportune la seconde option. Le Centre invite cependant à analyser soigneusement les autres projets d'investissement en faveur de ce type de véhicules afin de les coordonner adéquatement.

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de prendre position et vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures,

## **Le Centre**

Sig. Gerhard Pfister  
Président Le Centre Suisse

Sig. Gianna Luzio  
Secrétaire générale Le Centre Suisse