

Office fédéral des transports OFT

3003 Berne

Envoi électronique : [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Berne, le 30 mai 2024

## **Consultation sur le Perfectionnement de la RPLP Prise de position de routesuisse – Fédération routière suisse (FRS)**

---

Monsieur le Conseiller fédéral,  
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous avoir consulté au sujet de l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver ci-après, notre prise de position y relative.

### **Remarques générales**

Le perfectionnement de la RPLP revêt une importance capitale pour le secteur du transport routier, ainsi qu'en général pour les transports en Suisse. L'un des principaux objectifs de ce projet est de définir l'intégration des véhicules à propulsions alternatives dans le système de taxation, avec pour enjeu de garantir la sécurité des investissements privés en faveur de ces nouvelles technologies nécessaires à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

Bien que routesuisse soit favorable à ces objectifs sur le principe, nous ne pouvons cependant pas soutenir le projet proposé par le Conseil fédéral, car celui-ci nécessite d'importantes modifications - notamment concernant la sécurité des investissements, l'égalité de traitement et la hausse inflationniste des coûts externes générée par l'administration fédérale. En outre, il est essentiel que la législation soit formulée de manière technologiquement neutre pour ne pas biaiser ou freiner le progrès.

## **Remarques détaillées**

Ci-après, veuillez trouver nos remarques de détails sur le projet. Les réponses au questionnaire sont jointes en annexe. Par ailleurs, routesuisse se réfère à la position de l'ASTAG et soutient l'ensemble des reformulations proposée par celle-ci dans sa prise de position.

### Sécurité des investissements

Le projet mis en consultation prévoit une planification roulante basée sur un délai d'annonce de sept ans des tarifs pour chaque catégorie de véhicule. Toutefois, le projet ne prévoit pas d'ancrage de ce mécanisme dans la loi. Il est au contraire prévu de supprimer les plafonds tarifaires figurant actuellement dans la loi.

routesuisse salue la volonté d'assurer ainsi la sécurité des investissements ; nous soutenons la proposition de planification roulante sans réserve. Toutefois, afin d'en garantir le fonctionnement, le principe même de cette planification roulante doit absolument être fixé au niveau de la loi et les plafonds tarifaires doivent être conservés dans la loi également.

### Allègements fiscaux

Le projet mis en consultation prévoit deux variantes d'allègements fiscaux pour les véhicules électriques : la variante 1 prévoit un rabais au niveau de la RPLP pour les véhicules électriques, alors que la variante 2 prévoit de pouvoir choisir entre un rabais ou une contribution d'investissement lors de l'achat.

routesuisse soutient la variante 2, car le prix d'achat d'un camion électrique est actuellement entre deux et quatre fois plus élevé qu'un camion Diesel (selon les catégories). Les contributions à l'investissement sont essentielles pour garantir l'accès aux véhicules à propulsion alternative à toutes les entreprises – quelle que soit leur taille. Les rabais et contributions doivent être octroyés sur une base technologiquement neutre.

### Calcul des coûts externes

Le cadre légal prévoit une actualisation régulière de la redevance en fonction de l'évolution des coûts externes dus au trafic lourd. Cependant, la manière dont l'Office fédéral du développement territorial (ARE) calcule ces coûts externes contribue à créer une inflation au fil des années – qui semble davantage fondée sur une volonté politique que sur une réelle évolution de la situation. En effet, au fil du temps, de nouveaux coûts sont apparus alors que d'autres ont augmenté. Mais du côté des bénéficiaires, pratiquement aucune étude ou analyse récente n'a été menée. Pire, certains facteurs de réduction des coûts sont même volontairement ignorés au niveau du trafic routier motorisé. Cette pratique pour le moins orientée ne peut engendrer qu'une explosion des coûts externes, alors que dans la réalité les facteurs à l'origine des nuisances semblent plutôt s'améliorer (qualité de l'air, émissions de CO<sub>2</sub>, bruit, santé, espérance de vie, etc.).

Le texte de loi actuel se base exactement sur l'art. 84 de la Constitution fédérale. Selon cet article, les recettes de la RPLP ne doivent pas dépasser les coûts externes. Les coûts externes constituent donc – en plus du tarif maximal – une limite supérieure. Cependant le projet de loi propose un changement de paradigme complet à ce sujet, en établissant les coûts externes calculés par l'administration comme un minimum.

routesuisse s'oppose fortement à la proposition qui s'écarterait du principe inscrit dans la Constitution et opérerait un changement total de paradigme sans justification. Les coûts externes doivent être évalués sur une base aussi objective que possible, en prenant en compte aussi les effets positifs. Ils doivent par ailleurs être cohérents avec les évolutions réelles et refléter les importants efforts de la branche, ainsi que les progrès réalisés.

### **Remarques conclusives**

routesuisse rejette le projet mis en consultation et le combattra s'il demeure dans sa forme actuelle. Les modifications suivantes sont indispensables pour que nous puissions soutenir ce projet :

- L'ancrage actuel des plafonds tarifaires doit être maintenu au niveau de la loi.
- Les coûts externes ne doivent pas être le (seul) critère de référence pour les tarifs.
- La sécurité de la planification doit être inscrite au niveau de la loi et les mesures d'accompagnement doivent également être garanties par la loi.
- Outre les rabais, il faut impérativement des contributions à l'investissement conçues comme pour les transports publics.

\*\*\*

Nous vous remercions pour la prise en compte de notre prise de position, et vous adressons, Monsieur le Conseiller fédéral, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

**routesuisse**



Olivier Fantino  
Directeur

## Annexe 1

### Réponses au questionnaire

#### Objectifs

1. *Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité d'agir pour perfectionner la RPLP ?*

Oui. La révision doit toutefois se limiter à l'intégration des véhicules à propulsion électrique. Il faut exclure toute législation anticipée.

2. *Votre évaluation rejoint-elle celle du Conseil fédéral en ce sens que le trafic lourd ne couvre pas suffisamment ses coûts externes ou que des mesures devraient être prises pour réduire les coûts externes non couverts du trafic lourd ?*

Non.

3. *Partagez-vous l'avis du Conseil fédéral selon lequel l'effet de transfert de la RPLP doit être renforcé ?*

Non. Le mandat de transfert selon l'art. 84 Cst. s'applique uniquement au trafic de transit transalpin à travers la Suisse. Augmenter la RPLP dans le but de renforcer le transfert aurait comme principal effet de renchérir le transport interne et d'augmenter encore le coût de la vie. Le transfert du trafic de transit ne serait que marginalement impacté. Autrement dit, la RPLP n'est pas le bon instrument pour agir sur le transfert du trafic de transit, et une hausse des tarifs de la RPLP dans ce but ne respecterait pas le principe constitutionnel de proportionnalité.

Renforcer le transfert modal n'est possible que si la qualité (fiabilité, ponctualité) du transport ferroviaire de marchandises est renforcée ; pour cela, il faut davantage de capacités sur les lignes d'accès au nord de la Suisse, comme le Conseil fédéral le constate à juste titre dans le rapport sur le transfert 2023.

4. *Estimez-vous judicieuse la démarche consistant à perfectionner la RPLP dans les limites de l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'UE (ATT), c'est-à-dire que la nouvelle RPLP corresponde aux dispositions actuelles de l'accord sans qu'il soit nécessaire de le modifier ?*

Oui. Dans le contexte actuel des relations entre la Suisse et l'UE, il semble illusoire de prévoir une adaptation de l'accord sur les transports terrestres – cet accord doit être maintenu dans sa forme actuelle. L'interdiction de circuler le dimanche et la nuit, l'interdiction du cabotage et l'interdiction des méga-camions sont d'une importance existentielle pour l'avenir de l'ensemble du transport de marchandises (route et rail) en Suisse ; elles ne doivent pas être mises en jeu.

#### Intégration proposée des véhicules à propulsion électrique dans la RPLP

5. *Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour interpréter de manière large la notion de norme EURO inscrite à l'art. 40, par. 2, ATT, afin que les véhicules à propulsion électrique puissent être intégrés à la RPLP ?*

Oui.

6. *Les véhicules à propulsion électrique devraient être intégrés à la RPLP au 1er janvier 2031. Pensez-vous que cette intégration devrait avoir lieu plus tôt ou plus tard ?*

Nous estimons que l'agenda devrait dépendre de l'évolution du parc de véhicules. Il faut en tous les cas prendre la décision dans un délai suffisant, afin de garantir la planification des coûts et la sécurité des investissements.

### **Catégories de redevance**

7. *Soutenez-vous la proposition d'élaborer la catégorisation exacte des véhicules dans le cadre de la révision ultérieure de l'ORPL et de l'actualiser régulièrement ?*

Oui.

8. *Êtes-vous d'accord sur la proposition du Conseil fédéral de classer les véhicules à propulsion électrique dans la catégorie de redevance la plus avantageuse et de déclasser les véhicules EURO VI dans la deuxième catégorie de redevance la moins chère ?*

Oui. Le déclassement des véhicules de la norme EURO VI ne peut toutefois avoir lieu que lorsque l'intégration de véhicules à propulsion électrique est réalisée, c'est-à-dire au plus tôt en 2031. Un déclassement anticipé doit être exclu, même si des véhicules de la norme EURO VII sont disponibles avant cette date.

9. *Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour que les véhicules EURO VII, qui pourraient être introduits au cours des prochaines années, soient classés dans une catégorie de redevance plus avantageuse que les véhicules correspondant à des normes EURO plus anciennes ?*

Non.

10. *Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour que les véhicules pour lesquels l'appartenance à une catégorie de redevance ne peut pas être prouvée soient attribués à la catégorie de redevance la plus chère ?*

Oui.

### **Garantie de la sécurité d'investissement proposée**

11. *Soutenez-vous la proposition selon laquelle le Conseil fédéral devrait communiquer sept ans à l'avance les valeurs-seuils selon lesquelles les véhicules seront classés dans les catégories de redevance ?*

Oui.

### **Instruments d'incitation proposés pour les véhicules à propulsion électrique**

12. *Laquelle des deux variantes des instruments d'incitation proposés pour les véhicules à propulsion électrique favorisez-vous ? Variante 1 ou variante 2 ?*

Variante 2 : Rabais ou Contributions à l'investissement

13. *Pour quelle raison avez-vous opté pour la variante 1 ou la variante 2 à la question 12 ?*

Nous préférons la variante 2, car le prix d'achat d'un camion électrique est actuellement au moins deux fois plus élevé qu'un camion Diesel. Les petites et moyennes entreprises

de transport, en particulier, n'ont souvent pas les moyens financiers de moderniser leurs flottes de véhicules. Les contributions à l'investissement sont donc une condition centrale pour garantir une saine concurrence dans ce domaine. La variante 1 (rabais seul) avantagerait les entreprises les plus fortes sur le marché – et renforcerait leur position.

14. *À votre avis, à quel niveau devrait être fixée la prestation de transport moyenne déterminante pour le calcul des contributions d'investissement ?*

Aligner les contributions à l'investissement sur une prestation de transport moyenne n'est pas la bonne approche ; le système ne fonctionne pas dans la pratique ou conduit à un désavantage massif des entreprises de transport dans le trafic à courte distance - où les véhicules à propulsion électrique conviendraient particulièrement bien.

### **Adaptations législatives**

15. *Approuvez-vous les modifications de loi proposées ?*

Non, nous rejetons le projet de loi et le combattons s'il reste dans sa forme actuelle. Les modifications suivantes sont indispensables pour que nous puissions soutenir ce projet :

- L'ancrage actuel des plafonds tarifaires doit être maintenu au niveau de la loi.
- Les coûts externes ne doivent pas être le (seul) critère de référence pour les tarifs.
- Une reprise ultérieure de la directive Eurovignette ne doit pas être anticipée.
- L'ensemble de la révision de la LRPLP doit se limiter aux réalités actuelles.
- La sécurité de la planification doit être inscrite au niveau de la loi.
- Les mesures d'accompagnement doivent également être garanties par la loi.
- Outre les rabais, il faut impérativement des contributions à l'investissement.
- Les contributions à l'investissement doivent être conçues comme pour les transports publics.

### **Autres remarques**

16. *Avez-vous d'autres propositions pour perfectionner la RPLP ?*

routesuisse soutient l'ensemble des propositions de détails formulées par l'ASTAG.

17. *Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?*

Non.