



Référence : BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/3

Catalogue de questions sur le perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP (révision partielle de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds LRPL)

Réponse du Canton de Vaud

Objectifs

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

Oui. La RPLP est un instrument essentiel de la politique de transfert de la Confédération et son financement à long terme doit être assuré. Afin d'atteindre les objectifs de transfert du trafic de la route au rail, la RPLP doit être adaptée pour tenir compte des développements technologiques en matière de motorisation et de l'évolution du parc de véhicules.

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 ?

Nous partageons ce constat. Les résultats du rapport relatif aux coûts et bénéfices externes des transports en Suisse, réalisés par l'ARE, expliquent bien cette situation. Ce constat montre d'ailleurs que les coûts externes issus des véhicules légers de livraison (<3.5T), dont l'utilisation est en forte croissance depuis l'introduction de la RPLP, ne sont pas couverts. Cela représente une mesure de perfectionnement pour l'avenir. En effet, le rapport relatif aux perspectives d'évolution du transport à l'horizon 2050, aussi réalisé par l'ARE, prévoit une croissance continue de l'utilisation de ces véhicules.

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

Nous partageons entièrement ce constat. Le transfert du trafic transalpin n'est pas atteint. Selon le rapport sur le transfert du trafic 2023, le nombre de courses de véhicules lourds à travers les Alpes a même augmenté entre 2020 et 2022. À l'intérieur du territoire (trafic interne, d'importation et d'exportation), ce constat est encore plus fort. Alors que le rail représente 75% des échanges en trafic transalpin, à l'intérieur du territoire il n'en représente que 25%. Le Canton de Vaud y est particulièrement sensible, sa situation géographique faisant qu'il est moins concerné par le trafic du transit transalpin. Une révision de la RPLP doit aussi représenter une incitation à utiliser le rail aux dépens de la route pour le trafic à l'intérieur du territoire. Dans la configuration actuelle l'attrait économique du rail reste trop faible.

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?

En l'absence d'une discussion approfondie sur les modalités de l'accord-cadre entre l'Union Européenne et la Suisse, il semble en effet judicieux de conserver une correspondance avec les dispositions actuelles. Toutefois, dans la perspective des négociations à venir, il sera essentiel d'aller plus loin notamment en adaptant les catégories de véhicules en fonction des émissions de CO2.

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. En cas de forte progression du parc pour ce type de véhicule, cela permet de maintenir les niveaux de recettes de la RPLP et par conséquent la part versée aux cantons.

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

Nous estimons que cette intégration devrait intervenir plus tôt, compte tenu du fait qu'une phase transitoire est prévue avec des incitations à l'acquisition de véhicules électriques. Une intégration anticipée soutient l'effet de transfert de la RPLP et préserve les recettes de la RPLP.

Si ces incitations portent sur cinq années et sont calculées précisément en fonction du taux de généralisation des véhicules à propulsion électrique, l'intégration de ces véhicules à la RPLP pourrait intervenir deux années après l'entrée en force de la loi afin de conserver une sécurité de planification sur sept années telle que prévue dans le projet de loi. Partant de l'hypothèse que la loi puisse entrer en vigueur en 2027, la mise en œuvre pourrait intervenir en 2029 déjà.

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, c'est une manière d'assurer un financement pérenne de la RPLP en considérant régulièrement les développements technologiques en matière de motorisation ainsi que l'évolution du parc de véhicules.

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, avec l'introduction des véhicules à propulsion électrique dans la 1^{ère} catégorie de redevance, il s'avère nécessaire de créer cette différenciation en déclassant les véhicules EURO VI.

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 ?

Oui, cela permet d'adapter la redevance aux développements technologiques et à l'évolution du parc de véhicules et ainsi d'assurer un financement pérenne.

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, cela assure aux entreprises une sécurité de planification suffisante pour ce type d'investissements.

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 ?

La variante 1 est la plus favorable. Comme le système de rabais incite à utiliser des véhicules à propulsion électrique pour le transport de marchandises, la généralisation de ce type de véhicules à émission nulle devrait s'accélérer, ce qui diminuera les coûts externes dus au CO₂.

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

Les deux variantes ont un effet financier similaire pour le destinataire, les dispositions de la loi s'en assurent expressément.

Toutefois, la mise en œuvre et la compréhension de la variante 1 est plus simple.

La variante 2 semble plus complexe à mettre en place et implique des coûts supplémentaires pour l'administration fédérale ; par ailleurs, elle crée une distorsion de concurrence sur le marché Suisse entre les entreprises locales et celles établies à l'étranger.

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

Le Canton de Vaud estime que la contribution d'investissement devrait être abandonnée au profit d'une incitation par le biais de rabais uniquement.

Adaptations législatives

15. Approuvez-vous les modifications de loi proposées ?

Oui. Toutefois, la mise en application de l'intégration des véhicules à propulsion électrique à la RPLP devrait être mise en œuvre plus rapidement. Si les incitations financières portent sur 5 années, le délai de mise en œuvre devrait intervenir deux ans après l'entrée en force de la nouvelle loi de sorte à respecter le délai de planification de sept ans prévus.

Autres remarques

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

De manière générale, le mécanisme de la RPLP devrait être fortement renforcé, en utilisant toutes les marges de manoeuvre afin d'atteindre l'objectif de report modal (au maximum 650'000 poids-lourds traversant les Alpes suisses, comme cela est rappelé sur le site du DETEC). Comme indiqué à la question numéro 2, une réflexion dans l'optique d'introduire une redevance permettant de couvrir les coûts externes liés au trafic de véhicules professionnels de livraison de petite taille (<3.5T) doit être menée. Les coûts externes générés par ces trajets ne sont pas couverts et leur utilisation suit une tendance en forte croissance.

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

La Confédération doit veiller, à travers son projet, à ce que les recettes de la RPLP ne baissent pas substantiellement car cela impacte directement le revenu des Cantons.

La Confédération devrait établir une projection par année de l'évolution du nombre de véhicules lourds électriques, ainsi que de l'évolution des recettes avec la RPLP actuelle et avec la RPLP modifiée.