

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Par courrier électronique :
finanzierung@bav.admin.ch

Paudex, le 7 mai 2024

Consultation : Perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) (révision partielle de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds)

Monsieur le Conseiller fédéral,

Notre organisation a examiné avec intérêt l'objet cité en titre, mis en consultation par vos soins. Par la présente, nous souhaitons vous faire part de notre position.

Remarques générales

A l'instar du Conseil fédéral, le Centre Patronal estime que la RPLP doit être mise à jour afin de mieux prendre en compte l'évolution actuelle (et future) des modes de propulsion des véhicules de plus de 3,5 tonnes éligibles à cette taxe. Dans les grandes lignes, le projet de révision de cette loi va dans la bonne direction tant sur le fond que sur la forme. En effet, il ne chamboule pas les grands principes sur lesquels la RPLP se fonde, et qui ont rencontré un certain succès ces dernières années en permettant un report sans cesse plus important du fret de la route au rail (comme l'a souhaité le peuple lorsqu'il a accepté l'initiative dite « des Alpes » en 1994). Au contraire, il se borne à procéder à des adaptations de nature pragmatique, notamment par une interprétation large des normes EURO, qui se révèlent pertinentes et proportionnées.

Nous remercions d'ailleurs le Conseil fédéral d'avoir proposé une réforme « eurocompatible », c'est-à-dire qui ne nécessite pas une révision de l'accord bilatéral sur les transports terrestres. En effet, une telle révision nécessiterait probablement une négociation difficile, particulièrement dans le contexte bilatéral actuel.

Malgré ces éléments, nous souhaitons vous faire part de plusieurs observations dont certaines soulèvent quelques inquiétudes parmi nos membres.

La RPLP doit aussi s'appliquer aux poids lourds électriques

Nous tenons à apporter notre soutien au principe selon lequel les poids lourds à propulsion électrique devraient être aussi assujettis à la RPLP. En effet, même si leurs externalités négatives sont moindres par rapport aux véhicules à propulsion thermique (on pense ici aux émissions de gaz à effet de serre), leur circulation n'est pas sans inconvénients. A partir d'un certain poids et emprise au sol, il est juste qu'un véhicule soit astreint à une taxe proportionnelle aux dépenses qu'il engendre (développement, exploitation et entretien du réseau des routes par exemple). Le législateur ne peut donc pas s'arrêter au seul mode de propulsion pour décider de frapper ou non de taxes un véhicule en raison du principe de « vérité des coûts ».

Si le nombre de poids-lourds électriques est en croissance, on ne sait pas encore exactement quelle forme cette croissance prendra car elle dépend de nombreux paramètres micro- et macro-économiques. Toutefois, il est sage que les autorités s'y préparent. En effet, plusieurs grands constructeurs automobiles procèdent actuellement à des choix industriels favorisant la production de véhicules électriques. Si cette évolution se confirme et que les conditions cadres de l'électromobilité viennent à s'améliorer (multiplication des stations de recharge notamment), on peut s'attendre à une augmentation soudaine des immatriculations de poids-lourds électriques. Une telle situation diminuerait dangereusement les recettes de la RPLP et mettrait en danger l'objectif de report modal de la route au rail d'une grande partie du fret transitant sur les routes suisses.

L'intégration des poids-lourds électriques dans la RPLP aura, bien évidemment, des conséquences pour les classifications actuelles (EURO I à EURO VI). La classe de poids lourds à propulsion thermique la plus propre, c'est-à-dire celle qui génère le moins d'émissions de gaz à effet de serre, sera reléguée au deuxième rang par les véhicules électriques. A terme, ce déclassement devrait avoir des conséquences en termes de tarification. Cependant, nous nous opposons à tout changement dans les échelles de tarification avant 2031 afin de maintenir les conditions d'une planification financière adéquate pour les transporteurs dont certains ont consenti à des investissements majeurs. Il nous apparaît d'ailleurs que la sécurité de planification doit être ancrée dans la loi.

Concernant les mesures d'appoint temporaires après l'expiration de l'exemption de la RPLP (visant à inciter les transporteurs à équiper leurs flottes en véhicules électriques nonobstant la nouvelle donne fiscale), nous saluons le fait que le Conseil fédéral prévoit de telles mesures et qu'il propose deux variantes. Nous préférons, de loin, la variante du rabais en pourcentage sur la RPLP limité dans le temps plutôt que des subventions à l'investissement. En effet, les subventions sont des instruments à manier avec précaution en ce sens qu'elles faussent le marché, sans parler du fait qu'elles nécessitent une grande bureaucratie dédiée, ce qui ne nous paraît pas souhaitable. Nous notons néanmoins qu'à ce stade, ces mesures d'appoint ne sont pas encore certaines. Il serait judicieux d'offrir plus de sécurité juridique à ce sujet.

D'autre part, il nous apparaît que la durée des rabais proposée par le Conseil fédéral n'est pas adaptée. Nous considérons que les calendriers proposés ici ne tiennent pas suffisamment compte des contingences qui pèsent sur certains transporteurs. En effet, plusieurs d'entre eux ont consentis à des investissements importants pour électrifier leur flotte. Or, ces investissements ne pourront être amortis que sur une longue, voire très longue durée. Dès lors, ces mêmes transporteurs pourraient se retrouver dans une situation financière précaire. Nous estimons qu'il serait injuste que leurs investissements en faveur d'une mobilité propre ne paient pas. Par conséquent, nous souhaitons que l'intégration mentionnée ci-dessus soit réalisée de manière plus progressive que celle proposée par le Conseil fédéral. Nous souhaitons que l'abattement de 50% demeure en place jusqu'en 2040. Entre 2040 et 2050, nous considérons qu'un abattement de 25% serait souhaitable.

Conclusions

Nous remercions le Conseil fédéral de prendre les devants en proposant cette modification législative. Nous souhaitons néanmoins qu'il tienne compte des conditions cadres du secteur des transports et qu'il consente aux quelques aménagements mentionnés ci-dessus.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce qui précède et vous prions d'agréer, Monsieur les Conseiller fédéral, l'assurance de notre haute considération.

Centre Patronal

Cenni Najy

Annexe : nos réponses au questionnaire officiel

Catalogue de questions sur le perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP

Objectifs

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

Oui.

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 émettons des réserves. Il nous paraît difficile d'arriver à cette conclusion de manière irrémédiable car le nombre de paramètres à prendre en compte est élevé, ce qui entraîne des risques méthodologiques. Nous ajoutons qu'une telle évaluation (et les mesures qui s'en suivraient) mettrait en péril les capacités de financement des transporteurs. Le Conseil fédéral doit être très attentif à cet aspect afin de ne pas condamner une partie de cette branche, importante pour le tissu industriel de la Suisse.

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

La RPLP peut déjà être qualifiée de succès à cet égard. A ce stade, tout transfert marginal nous paraît dépendre d'autres facteurs que ceux liés à la RPLP. On peut évoquer ici la qualité des services ferroviaires notamment.

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. A l'heure actuelle, toute négociation de ce type risque de placer la Suisse dans une position de demandeur, ce qui pourrait avoir des conséquences sur d'autres dossiers ouverts avec l'UE (voir sur certains acquis de l'accord sur les transports terrestres).

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, cette interprétation est pragmatique et sa mise en œuvre nécessitera probablement un minimum d'adaptation bureaucratique.

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 ?

Cette date nous paraît acceptable pour autant que les mesures d'appoint temporaires soient plus généreuses que celles proposées par le Conseil fédéral (voir ci-dessous).

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, mais le déclassement de la catégorie EURO VI doit attendre 2031.

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.

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 ?

Un délai un peu plus élevé nous paraît souhaitable.

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 ?

Nous favorisons un rabais RPLP plutôt que des subventions.

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

Les subventions faussent beaucoup le marché. Les rabais ciblés et temporaires perturbent moins le marché. En outre, ces derniers nécessiteraient probablement moins de bureaucratie.

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

Pas d'avis.

Adaptations législatives

15. Approuvez-vous les modifications de loi proposées ?

Oui, sous réserves des éléments exprimés ci-dessus.

Autres remarques

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

Non.

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

Non.