



Genève, le 15 mai 2024

Le Conseil d'Etat

2043-2024

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
(DETEC)
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
3003 Berne

Concerne : ouverture de la procédure de consultation concernant le 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 [LRPL]).

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous nous référons au courrier du 14 février 2024 que vous nous avez transmis concernant le sujet cité sous rubrique et nous vous remercions de nous avoir consultés pour cet objet d'importance.

Nous avons pris connaissance des modifications juridiques proposées ainsi que des commentaires figurant dans le rapport explicatif de la loi concernée.

Nous vous prions de trouver nos remarques et commentaires sur les articles proposés dans l'annexe jointe à ce courrier et tenons à souligner l'importance d'une période de transition.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :


Michèle Righetti-El Zayadi

Le président :


Antonio Hodgers

Annexe : Catalogue de questions



Référence : BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

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)

Objectifs

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

Oui, l'évolution des flottes de véhicules et son électrification nécessite un perfectionnement de la RPLP. Cette évolution doit être prévisible pour les transporteurs, afin de planifier les investissements.

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 ?

Le renouvellement des flottes de véhicules lourds implique qu'une part croissante des véhicules se retrouve dans la catégorie RPLP la plus avantageuse. Même si les coûts externes sont réduits dans les catégories EURO les plus efficaces, il est vraisemblable que le trafic lourd ne couvre pas complètement ses coûts externes. Des mesures pour accroître la couverture des coûts externes se justifient donc, en particulier pour les véhicules électriques qui sont aujourd'hui exemptés.

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

Oui, les objectifs de report modal pour le transport de marchandises longue distance doivent être affirmés, y compris pour le transport sur l'axe est-ouest. Cela passe par une redevance incitative sur les prestations des poids-lourds.

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

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, les véhicules électriques doivent être soumis à la RPLP. Même si les nuisances produites sont réduites par rapport à des motorisations thermiques, elles n'en sont pas moins nulles. Une sécurité de planification est un soutien lors d'une phase de transition est toutefois nécessaire.

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 ?

La raison pour laquelle la date du 1^{er} janvier 2031 a été choisie n'est pas explicite. S'il paraît adéquat de laisser un temps d'adaptation, la date de l'intégration devrait dépendre de l'entrée en force de la loi plutôt qu'être fixée arbitrairement. Si le principe d'un délai de 7 ans est retenu, il paraît acceptable de fixer l'intégration des véhicules électriques 2 ans après l'entrée en vigueur de la loi et de poursuivre avec un rabais sur 5 années supplémentaires.

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

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, pour autant que les poids lourds à hydrogène soient considérés au même titre que les poids lourds électriques et ne soient pas renvoyés dans la catégorie de redevance la plus chère.

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. Avec un délai de 7 ans, les transporteurs disposent d'un délai confortable pour s'adapter.

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 ?

Le Canton de Genève favorise la variante 1 qui prévoit un rabais sur la RPLP pendant la phase de transition.

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

La variante 1 paraît plus lisible et moins complexe à mettre en œuvre puisque le cadre reste la perception de la RPLP. La variante 2 pourrait avoir comme conséquence d'inciter à étendre la flotte de véhicule, ce qui n'est pas souhaitable.

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

Autres remarques

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

Le Canton de Genève soutient le fait que les véhicules légers ne fassent pas l'objet, à ce stade, d'une extension de la redevance liée aux prestations. Toutefois, il s'agira potentiellement de se reposer cette question lors d'une refonte ultérieure du système de redevance, compte tenu de la croissance prévue des flux en véhicules légers.

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