



ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE  
Staatsrat SR

Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

T +41 26 305 10 40  
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat  
Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

## **PAR COURRIEL**

Département fédéral de l'environnement, des transports,  
de l'énergie et de la communication DETEC  
3003 Berne

*Courriel* : [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

*Fribourg, le 14 mai 2024*

2024-388

### **Procédure de consultation relative au 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)**

Madame, Monsieur,

Nous avons bien reçu votre courrier daté du 14 février 2024 concernant la consultation notée en titre et vous en remercions.

Le projet mis en consultation concernant le perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP a retenu toute notre attention.

Nous vous prions de trouver en annexe, le tableau du catalogue de questions dûment rempli qui contient la position du Conseil d'Etat fribourgeois.

Nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

**Au nom du Conseil d'Etat :**

Jean-Pierre Siggen, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

**Annexe**

—

Tableau

**Copie**

—

à la Direction de la sécurité, de la justice et du sport, pour elle et l'OCN ;  
à la Chancellerie d'Etat.



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
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 ?  
  
Oui
3. Partagez-vous l'avis du Conseil fédéral selon lequel l'effet de transfert de la RPLP doit être renforcé ?  
  
Oui
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
6. Les véhicules à propulsion électrique devraient être intégrés à la RPLP au 1<sup>er</sup> janvier 2031. Pensez-vous que cette intégration devrait avoir lieu plus tôt ou plus tard ?



L'intégration au 1<sup>er</sup> janvier 2031 est adéquate. Une intégration anticipée risque de freiner le développement et la commercialisation de véhicules électriques. Il en est de même concernant les décisions de remplacement des flottes de véhicules thermiques par des véhicules électriques, en particulier dans la branche des transports.

### **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

### **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 1

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

Il s'agit d'une solution plus simple avec moins de démarches administrative et donc plus efficace.

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

La contribution d'investissement devrait s'élevée au moins à 25'000 francs pour un tracteur à sellette et à 70'000 francs pour un camion 5 essieux.

### Adaptations législatives

15. Approuvez-vous les modifications de loi proposées ?

Partiellement. L'al. 2<sup>bis</sup> de l'article 19 LRPL devrait être supprimé car avec la formulation proposée, il y a risque que la réserve fixée à 300 millions de francs au minimum dans le projet de modification de la loi sur les chemins de fer fédéraux soit considérée comme un but à atteindre pour le versement de la RPLP et une réserve à ne pas dépasser et non comme un minima. Or les nombreux projets d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire déjà planifiés dans PRODES, ceux qui devront y être intégrés, notamment pour rattraper le retard pris dans le domaine ferroviaire en Suisse romande, ainsi que les besoins importants de renouvellement de l'infrastructure (maintien de la substance) nécessitent des moyens considérables que 300 millions de francs ne couvrent largement pas.

Par conséquent le financement prévu à l'al. 2 de l'art. 3 de *loi fédérale sur l'encouragement de l'acquisition de véhicules lourds à propulsion électrique dans le transport de marchandises* devrait également être revu. Cela s'éloigne des objectifs de la perception de cette redevance (transfert modal vers le fret ferroviaire, financement des coûts d'infrastructure, financement des coûts à la charge de la collectivité occasionnés par le fret routier). Le financement de ces contributions doit se faire par d'autres moyens.

Dans ce contexte il est demandé, que les voitures de livraison (Lieferwagen) soient également soumis à la RPLP.

Finalement, il est proposé d'ajouter les phrases suivantes à l'al. 2 de l'art. 19 LPRL:  
« Elle sert en premier lieu à financer l'infrastructure ferroviaire. Elle peut servir également à la couverture des coûts non couverts du trafic routier qu'elle supporte. »

### 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