ALLIANCE ENVIRONNEMENT

Point de vue
Session d'hiver 2025
Complément RPLP
Conseil national

La mobilité d'avenir ATE · BirdLife Schweiz/Suisse/Svizzera · GREENPEACE · pro natura · SES energiestiftung.ch · WWF

Impressum

Postgasse 15, Case Postale 817, 3000 Berne 8
T 031 313 34 33, info@alliance-environnement.ch
www.alliance-environnement.ch
Rédaction: Dominik Avdić, Anne Briol Jung

Table des matières

Date	N°	Affaires	Page
17 décembre 2025	25.058	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP. Perfectionnement. Révision partielle LRPL	4

Traitement **17 décembre 2025**

25.058 Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP. Perfectionnement. Révision partielle LRPL

Introduction

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) est un instrument central pour la mise en œuvre de l'article 84 de la Constitution fédérale : elle vise à transférer le trafic de transit transalpin vers le rail. Elle améliore en même temps la concurrence entre la route et le rail à l'échelle nationale en garantissant que le trafic lourd supporte une partie de ses coûts externes, tels que le bruit, les polluants atmosphériques, les embouteillages et les émissions de CO_2.

Après plus de deux décennies, la RPLP perd toutefois de son efficacité : plus de 90 % des camions paient le tarif le plus bas, les véhicules électriques continuent d'être totalement exonérés et les taux de taxation n'ont pratiquement pas été adaptés à l'inflation. Cela réduit l'effet incitatif et entraîne un manque à gagner important, dont les deux tiers sont versés au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Ce dernier est déjà sous pression en raison de l'augmentation des coûts des projets, du programme d'allègement budgétaire 27 (PAB27) et d'un financement insuffisant à long terme. La proposition de la majorité relative à l'art. 8b aggraverait encore cette situation et entraînerait une perte de recettes supplémentaire d'environ 700 millions de francs par rapport au projet du Conseil fédéral.

La présente révision de la loi sur la redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL) vise à moderniser la RPLP. Le Conseil fédéral propose notamment d'inclure les camions électriques dans la redevance à partir de 2029 et d'augmenter le prix des anciens véhicules diesel (Euro 6). Diverses décisions de la Commission des transports du Conseil national (CT-N) – en particulier la réduction nettement plus importante accordée aux camions électriques, la renonciation à une adaptation clairement réglementée au renchérissement et l'absence de correction des réductions trop élevées accordées aux futurs véhicules diesel (Euro 7) – risquent de réduire considérablement l'impact de la révision de la RPLP sur l'environnement, le climat et le transfert modal.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande au Conseil national :

- À l'**art. 4, al. 2/8a al. 1bis** Fixer explicitement les conditions requises pour la compensation du renchérissement : minorité II (Brenzikofer) meilleure que minorité III (Stadler) meilleure que majorité meilleure que minorité I (Jauslin).

- À **l'art 8a, al. 2**, **let. f** adopter la minorité Roth (tarifs au sens de la loi sur le transfert du trafic marchandises).
- À **l'art. 8b, al. 1, 2, 3 et 5**, intégrer les véhicules électriques dans le cadre du transfert modal, de la protection du climat et du financement des chemins de fer : Minorité III (Roth David) préférable à la minorité VI (Stadler) préférable à la minorité II (Candinas) / Conseil fédéral préférable à la minorité V (Jauslin) préférable à la majorité préférable à la minorité I (Hurter).
- Si l'**art. 8b, al. 2bis (nouveau)** devait faire l'objet d'un vote séparé, la minorité II (Candinas)/Conseil fédéral serait préférable à la majorité.
- À **l'art. 8b, al. 4**, s'opposer au fait que presque tous les camions diesel bénéficieront d'une RPLP réduite jusqu'en 2035, comme le souhaite la minorité VIII (Giezendanner) : minorité VII (Roth David) préférable à la majorité préférable à la minorité I (Hurter) concernant l'al. 4 préférable à la minorité VIII (Giezendanner)

Si l'exonération de la RPLP était étendue au lieu d'être réduite, conformément à la proposition de la minorité I Hurter, ou réduite plus tardivement que ne le propose le Conseil fédéral (majorité ou minorité V Jauslin), le projet serait défavorable au financement des chemins de fer, à la protection du climat et au transfert du trafic marchandises.

Argumentation

L'article 84 de la Constitution fédérale exige expressément que le transport transalpin de marchandises s'effectue par rail. La réalité évolue toutefois dans la direction opposée : depuis 2021, le nombre de trajets de camions à travers les Alpes est à nouveau en hausse et a atteint en 2024 son niveau le plus élevé depuis 2016, avec 960 000 trajets. Le rail perd également des parts de marché dans le transport de marchandises à l'échelle nationale et atteindra en 2024 son niveau le plus bas depuis quinze ans (OFS). Cette tendance est encore renforcée par la suppression d'offres de transport telles que le transport combiné non accompagné (TCNA) et la suppression de la chaussée roulante (RoLa). Dans le même temps, le transport routier de marchandises continue de croître, augmentant ainsi la pollution et les nuisances pour la population. Ce dernier engendre en Suisse des coûts élevés en termes d'environnement, de santé et d'embouteillages. Selon le Conseil fédéral, malgré la RPLP, plus de 3 milliards de francs de coûts externes resteront non couverts en 2021. Cette absence de vérité des coûts fausse clairement la concurrence au détriment du rail, plus respectueux de l'environnement.

Afin de désamorcer cette crise du transfert modal, les améliorations suivantes doivent notamment être apportées à la révision de la RPLP :

À l'art. 8a, al. 1bis : la question de la compensation du renchérissement doit également être réglée explicitement afin de garantir la sécurité des attentes des entreprises. Depuis son introduction en 2001, la RPLP n'a été augmentée

que deux fois, pour un total de seulement 6 %. Au cours de la même période, le renchérissement a atteint environ 15 %. Les montants à payer ont donc diminué en termes réels, tandis que les coûts externes du transport routier de marchandises ont continué d'augmenter et que la couverture des coûts s'est détériorée. Pendant cette période, les coûts du transport ferroviaire de marchandises et de la construction ferroviaire, financée entre autres par les recettes de la RPLP, ont augmenté. Une adaptation automatique au renchérissement est nécessaire pour maintenir l'effet incitatif de la RPLP. C'est pourquoi l'Alliance-Environnement recommande d'approuver les minorités II (Brenzikofer) et, le cas échéant, III (Stadler) à l'art. 8a, al. 1bis.

À l'art. 8b : l'Alliance-Environnement se prononce en faveur de l'intégration des camions électriques dans le système RPLP à partir de 2029, comme le prévoit le Conseil fédéral. Les rabais sont judicieux pour promouvoir des modes de propulsion plus respectueux du climat pendant une phase de transition. Il est toutefois essentiel que ces rabais ne soient pas trop élevés et trop longs, afin de ne pas affaiblir le rail et d'éviter les effets d'aubaine au lieu d'encourager les investissements anticipés dans les camions électriques.

L'intégration ultérieure des camions électriques à partir de 2031, décidée par la majorité de la CTT-N à l'art. 8b, ainsi qu'une réduction nettement plus importante pour les camions électriques jusqu'en 2035 risquent précisément cela et entraîneraient, selon le Conseil fédéral, une perte de recettes pouvant atteindre 700 millions de francs pour le fonds d'infrastructure ferroviaire (BIF), déjà soumis à une forte pression. C'est pourquoi l'Alliance-Environnement recommande de rejeter sans réserve la proposition de la majorité de la CTT-N concernant l'art. 8b. La minorité V (Jauslin) prévoit également une exemption de la RPLP pour les camions électriques jusqu'en 2031, raison pour laquelle l'Alliance-Environnement s'oppose à la minorité pour les mêmes motifs.

La minorité VI (Stadler) complète la proposition du Conseil fédéral (= minorité II Candinas) en ajoutant une sécurité supplémentaire en matière de planification, car la marge de manœuvre du Conseil fédéral est limitée par les rabais minimaux, ce qui répond à la demande de la majorité et tend à renforcer la décarbonisation. La minorité III (Roth David) est la meilleure option pour l'environnement, en particulier en combinaison avec une autre minorité Roth David prévoyant une réduction plus courte et plus faible pour les nouveaux véhicules diesel Euro 7 (voir art. 8b, al. 4 ci-dessous). La décarbonisation, la politique de transfert modal et le financement du FIF vont ainsi de pair.

La minorité I (Hurter) souhaite étendre l'exonération de la RPLP aux véhicules qui ne sont ni respectueux du climat ni efficaces sur le plan énergétique. Il s'agit notamment des biocarburants, du gaz naturel non renouvelable ou des carburants synthétiques issus de sources fossiles. Leur production génère souvent des émissions de CO_2 très élevées et va donc à l'encontre du principe

fondamental de la RPLP, selon lequel le trafic lourd doit supporter ses coûts réels. La minorité I (Hurter) doit être clairement rejetée.

À l'Art. 8b, al. 4: Les véhicules diesel sont insuffisamment taxés dans la proposition de la majorité à l'art. 8b, al. 4. Avec les rabais proposés par le Conseil fédéral, les camions diesel continueraient à payer jusqu'en 2035 les mêmes taux de RPLP qu'aujourd'hui, alors qu'ils ne feront plus partie des meilleures technologies disponibles depuis longtemps. Cela freine la décarbonisation et favorise les moteurs à combustibles fossiles. Étant donné que le bilan climatique des véhicules Euro 7 est presque aussi mauvais que celui des Euro 6, les rabais pour les Euro 7 ne doivent pas être trop élevés. L'Alliance-Environnement recommande donc d'approuver la minorité VII (Roth) et de limiter ainsi le rabais maximal à 10 % au lieu de 15 % et de le raccourcir jusqu'en 2032.

Contact

Pro Alps, Silvan Gnos, silvan.gnos@proalps.ch, T 079 938 97 14

ATE, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, T 079 705 06 58

ALLIANCE ENVIRONNEMENT

Point de vue

L'Alliance-Environnement a pour membres six grandes organisations environnementales de Suisse. L'Alliance-Environnement veut assurer la coordination et l'information relatives aux activités politiques du Palais fédéral et de l'administration.

L'Alliance-Environnement, Postgasse 15, Case Postale 817, 3000 Berne 8
T 031 313 34 33, info@alliance-environnement.ch, www.alliance-environnement.ch

Membres

Association transports et environnement ATE
ATE, Aarbergergasse 61, case postale 8676, 3001 Bern
T 031 328 58 58
www.vcs-ate.ch

BirdLife Schweiz
BirdLife Schweiz, Wiedingstrasse 78, case postale, 8036 Zürich
T 044 457 70 20
www.birdlife.ch

Fondation suisse de l'énergie
FSE, Sihlquai 67, 8005 Zürich
T 044 275 21 21
www.energiestiftung.ch

Greenpeace
Greenpeace Schweiz, case postale, 8031 Zürich
T 044 447 41 41
www.greenpeace.ch

Pro Natura
Pro Natura, case postale, 4018 Basel
T 061 317 91 91
www.pronatura.ch

WWF
WWF Suisse, Avenue Dickens 6, 1006 Lausanne
T 044 297 21 21
www.wwf.ch

Partenaires

Pro Alps
Pro Alps, Hellgasse 23, 6460 Altdorf UR
T 041 870 97 81
www.proalps.ch

Amis de la Nature Suisse
Amis de la Nature Suisse, case postale, 3001 Bern
T 031 306 67 67
www.amisdelanature.ch

Ecorating

L'Alliance-Environnement analyse régulièrement les votes des parlementaires pour évaluer leur sensibilité environnementale, voir www.ecorating.ch. Les objets traités dans le «Point de vue» constituent la base de cette analyse.