



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

Par courriel: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Berne, le 21 mai 2024

**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) - Consultation**

Monsieur le Conseiller fédéral  
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre position sur le projet de perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (LPLP). L'Union des villes suisses représente les villes, les communes urbaines et les agglomérations de notre pays, soit bien trois quarts de la population suisse.

**Considérations générales**

Le Conseil fédéral propose de soumettre les poids lourds à propulsion électrique à la RPLP à partir de 2031. Les villes saluent cette intention. En effet, l'impact environnemental des véhicules lourds, qu'ils soient à propulsion conventionnelle ou électrique, demeure dans tous les cas plus important que celui du rail. La RPLP revêtant un rôle central dans la politique de transfert du trafic de marchandises transalpin, son évolution est indispensable à l'atteinte des objectifs de transfert fixés. Le trafic des poids lourds affiche des coûts externes majeurs, qui ne doivent pas être couverts par la collectivité, comme le prévoit l'art. 85, al. 1 de la [Constitution fédérale](#) : émission de microplastiques issus du frottement des pneus, consommation d'espace, bruit, etc. Or, le taux de couverture de ces coûts était estimé à seulement 61% en 2019 par l'ARE. Enfin, moderniser la RPLP doit permettre d'assurer le financement à long terme du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) : sans intégration des véhicules à propulsion électrique, ce sont plusieurs milliards de francs qui y manqueraient à l'horizon 2035.



## **Demandes concernant les différentes dispositions**

Il est difficile d'effectuer des prévisions quant aux **parts de marché** qu'atteindront les véhicules à propulsion électrique dans plusieurs années. Les chiffres actuels sont toutefois très bas (environ 250 véhicules en 2022), et nous nous rapprochons très rapidement de la fin de la décennie. Les villes craignent que le Conseil fédéral ne soit trop optimiste dans ses prévisions (40 à 50% des nouvelles immatriculations en 2030). Elles l'invitent à étudier une éventuelle entrée en vigueur dynamique de cette révision, qui dépendrait de l'évolution du marché : par exemple, les véhicules à propulsion électrique pourraient être soumis à la RPLP, dès qu'ils dépasseraient un certain pourcentage des nouvelles immatriculations ou de la flotte de poids lourds.

La différence entre les **deux futures catégories les plus économiques**, l'une pour les véhicules à propulsion électrique l'autre pour la dernière génération de ceux à propulsion conventionnelle, devrait correspondre à la différence réelle de coûts externes qui les sépare. L'UVS invite le Conseil fédéral à affiner les tarifications proposées afin de ne pas générer de mauvaises incitations.

Pour la période transitoire après 2031, le Conseil fédéral propose deux types de **mesures d'appoint** : un rabais pour les véhicules à propulsion électrique ou des contributions d'investissement pour l'acquisition de ces véhicules. Toutes deux seraient limitées dans le temps. L'UVS salue tant l'une que l'autre option et estime que ce sera aux acteurs concernés de se prononcer pour le soutien qu'ils jugent le plus adéquat. Si les contributions d'investissement devaient être retenues, ces subventions devraient également pouvoir être utilisées pour le financement de l'infrastructure de recharge. Ceci est particulièrement pertinent pour les petites entreprises de transport, pour lesquelles les investissements initiaux en matière d'infrastructure peuvent s'avérer dissuasifs.

Le Conseil fédéral ne prévoit pas d'exonérer les camionnettes de livraison de plus de 3,5 tonnes, même si le dépassement de cette limite n'est dû qu'au poids important de la batterie électrique. Cela signifierait que des camionnettes conventionnelles de taille identique bénéficieraient désormais d'un avantage concurrentiel, n'étant pas soumises à la RPLP. Cela semble aller à l'encontre des objectifs de cette révision. Par ailleurs, l'UVS invite le Conseil fédéral à étudier de manière approfondie la possibilité de soumettre tous les **véhicules de plus de 2,5 tonnes** à la RPLP. Ces véhicules produisent eux-aussi des externalités importantes, tout particulièrement en milieu urbain. L'exonération actuelle constitue une incitation à reporter une partie du transport de marchandises vers ces véhicules. Le Parlement a certes rejeté une motion ([20.4509](#)), qui demandait de manière contraignante la mise sur un pied d'égalité entre camions (> 3,5 tonnes) et véhicules de livraison (< 3,5 tonnes). Or, l'UVS estime que cette proposition mérite d'être étudiée de manière plus approfondie (cf. pages 6 et 7 de la [prise de position](#) de l'UVS). Le Conseil fédéral devrait présenter les contours que pourraient prendre une réforme allant dans ce sens, afin que le Parlement puisse disposer de toutes les informations nécessaires à la tenue d'une discussion technique. Ces travaux pourraient être menés en parallèle de cette révision.

A noter enfin que les **vélos-cargos** constituent une alternative intéressante pour la distribution de marchandises sur le dernier kilomètre en milieu urbain. Au point 1.4.8 de son [rapport](#), le Conseil fédéral affirme qu'il n'existe pas d'alternative aux livraisons par camion ou camionnette en ville. Si un report vers le rail n'est certes pas possible à cette échelle, le vélo-cargo présente toutefois des avantages pour la distribution de certaines marchandises sur ce dernier kilomètre. Un report vers ce moyen



de transport serait souhaitable. Il devrait donc être encouragé. Soumettre les camionnettes de livraison à la RPLP irait dans ce sens.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à nos remarques, nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos cordiales salutations.

**Union des villes suisses**

Président

Anders Stokholm  
Maire de Frauenfeld

Directeur

Martin Flügel

Copie Association des Communes Suisses