



Mardi 07 octobre 2025, 16h10

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

RPLP POUR LES CAMIONS À PROPULSION ÉLECTRIQUE À PARTIR DE 2029

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a terminé son examen de la révision partielle de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds. Elle souhaite que les véhicules lourds à propulsion électrique soient soumis à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) à partir de 2029. Des tarifs réduits doivent toutefois être appliqués jusqu'en 2035 pour promouvoir l'utilisation de ces véhicules. Pour des questions de sécurité de planification, la commission propose de fixer des valeurs minimales pour ces tarifs.

La CTT-N a achevé la discussion par article du projet de perfectionnement de la RPLP (**25.058** « **Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP. Perfectionnement. Révision partielle LRPL** » ; les décisions précédentes figurent dans le [communiqué de presse](#) du 27 août 2025). La majorité de la commission a rejeté, par 12 voix contre 8 et 2 abstentions, une proposition visant à compléter l'art. 8a par une let. f selon laquelle le Conseil fédéral doit également tenir compte de la mise en œuvre du mandat de transfert du transport de marchandises effectué en transit lorsqu'il fixe les tarifs de la RPLP. Une minorité propose en revanche de fixer expressément comme objectif le mandat constitutionnel de transfert.

La majorité de la commission propose à son conseil de fixer un tarif réduit de la RPLP de 2029 à 2035 afin de promouvoir les véhicules lourds à propulsion électrique (art. 8b, al. 1). Souhaitant créer une sécurité de planification, elle a rejeté la formulation potestative proposée par le Conseil fédéral et a fixé une échéance précise pour les tarifs réduits. Une minorité soutient cette approche, mais souhaite introduire les tarifs réduits à partir de 2031 seulement. Deux autres minorités ne veulent pas limiter la marge de manœuvre du Conseil fédéral, afin que celui-ci puisse réagir à d'éventuels développements inattendus. Tandis qu'une minorité soutient le projet du Conseil fédéral, l'autre propose que les tarifs réduits soient déjà introduits en 2027.

La commission propose, également pour des raisons de sécurité de planification, d'inscrire à l'art. 8b, al. 2, une valeur minimale pour les tarifs réduits et une réduction plus élevée que ce que propose le Conseil fédéral pour les années 2029 à 2032 (2029 et 2030 : 100 % ; 2031 : 70 % ; 2032 : 50 %). Plusieurs propositions de minorité ont été déposées concernant l'art 8b, al. 2, visant notamment à définir des valeurs maximales ou une fourchette pour les réductions, ou d'autres pourcentages. Une minorité soutient la proposition du Conseil fédéral pour lui laisser une marge de manœuvre aussi large que possible, afin qu'il puisse réagir aux évolutions futures.

La commission propose, par 13 voix contre 12, que le Conseil fédéral défisisse le montant de la réduction au moins douze mois avant l'entrée en vigueur, afin d'assurer une sécurité de planification pour les entreprises. Une minorité s'oppose à cette décision, qui limiterait la marge de manœuvre du Conseil fédéral.

Une minorité propose d'inscrire à l'art. 8b, al. 4, que, pendant les années où un tarif réduit de la RPLP s'applique aux véhicules lourds à propulsion électrique, un tarif réduit de la RPLP s'applique également aux véhicules lourds qui correspondent à la catégorie EURO 7 du droit européen. La commission a rejeté cette proposition et a opté pour celle du Conseil fédéral, rédigée sous forme potestative. Une deuxième minorité propose d'appliquer des tarifs réduits de maximum 10 % pour les véhicules lourds EURO 7 seulement jusqu'en 2032. Cette proposition a également été rejetée par la commission.

Lors du vote sur l'ensemble, la commission a adopté le projet par 17 voix contre 8. Le projet est ainsi prêt à être examiné par le Conseil national.

Au trimestre dernier, la commission avait décidé d'entrer en matière sur l'objet **25.049 « Infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo). Loi fédérale »**. Elle a maintenant entamé la discussion par article du projet d'acte du Conseil fédéral. Après une discussion approfondie sur le but et l'objet de la loi définis à l'art. 1 du projet, la majorité de la commission propose d'approuver la proposition du Conseil fédéral et de mettre l'accent sur la garantie de l'échange de données en vue d'un système de mobilité efficient. Il s'agit de garantir que le but de la nouvelle loi est clair pour toutes les parties impliquées et d'éviter de surcharger le projet d'objectifs déjà fixés dans d'autres lois. Une minorité propose d'ajouter, à titre d'objectif supplémentaire, la possibilité que les offres de mobilité réduisent leurs impacts environnementaux (proposition rejetée par 17 voix contre 8). Une autre minorité propose de compléter le but de la loi en précisant que le report modal vers les transports publics et la mobilité active doit être encouragé (proposition rejetée par 15 voix contre 8 et 2 abstentions).

Par 14 voix contre 10 et 1 abstention, la majorité de la commission propose par ailleurs à son conseil d'inscrire dans la loi, à l'art. 3, let. d, la notion de « mobilité efficiente » afin que le projet de loi soutienne l'efficacité énergétique et déploie un effet économique. Une minorité rejette ce complément. Pour garantir que la concurrence ne soit pas affaiblie par l'infrastructure de données sur la mobilité prévue, la majorité de la commission propose, par 12 voix contre 12 et avec la voix prépondérante de son président, de compléter l'art. 6, let. a. Une minorité doute de l'efficacité de cet ajout et propose de le rejeter.

La commission propose en outre, par 15 voix contre 10, de définir explicitement, à l'art. 14, let. b, la mise en réseau des acteurs comme étant une tâche du centre de compétences pour les données sur la mobilité (CoDoMo), ceci dans le but d'accroître autant que possible le volume de données livrées et, dans la foulée, l'utilité de la nouvelle infrastructure. Une minorité estime toutefois que cet élargissement des tâches va trop loin et ne veut pas d'une intervention aussi active du CoDoMo sur le marché. Par 12 voix contre 11 et 2 abstentions, la majorité propose par ailleurs de tenir compte de la livraison des données dans le financement par les utilisatrices et les utilisateurs. Une minorité propose de rejeter cette modification de l'art. 18, al. 2, pour ne pas pénaliser celles et ceux qui ne livrent pas de données.

Enfin, une minorité propose de tenir compte, lors du versement des aides financières visées à l'art. 21, al. 2, de l'utilité des données livrées par les fournisseurs pour la mise en œuvre d'une mobilité respec-

tueuse du climat et de l'environnement. La majorité de la commission rejette cette proposition par 17 voix contre 8, car elle considère que cet objectif est lui aussi déjà atteint avec le droit en vigueur.

Au vote sur l'ensemble, la CTT-N a approuvé chacun des deux projets par 15 voix contre 8 et 2 abstentions. Le Conseil national va donc pouvoir traiter cet objet à la session d'hiver.

La commission s'est également penchée sur la différence qui subsistait dans le projet d'acte **iv. pa. CTT-N 23.477 « Cautionnements solidaires en faveur du chargement des automobiles »**. Par 15 voix contre 10, elle propose à son conseil de se rallier au Conseil des États et de permettre à toutes les entreprises de chargement des automobiles d'avoir accès aux cautionnements, c'est-à-dire aussi celles qui sont autofinancées. Une minorité propose de maintenir la décision du Conseil national. Elle rejette la possibilité d'étendre les cautionnements solidaires et renvoie aux dispositions de la loi sur les subventions. Il est prévu que le Conseil national examine cet objet à la session d'hiver 2025.

La commission est entrée en matière, à l'unanimité, sur le projet **25.055 « Indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028. Crédit d'engagement »**. Elle poursuivra la discussion par article à sa prochaine séance.

Par 19 voix contre 5, la CTT-N propose à son conseil d'adopter la motion de son homologue du Conseil des États **25.3953 « Garantir l'alimentation et les liquidités du fonds d'infrastructure ferroviaire »**.

Face au manque de liquidités qui menace le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), elle soutient le mandat donné au Conseil fédéral. Celui-ci vise à prendre des mesures, non seulement pour alimenter le FIF, mais aussi pour en améliorer et en augmenter les liquidités. Une minorité rejette la motion, car elle estime qu'il faut attendre les décisions, qui doivent être prises ces prochains mois, concernant le classement par ordre de priorités des projets de transport et de leur financement.

La CTT-N a entamé son examen du projet **25.064 « Loi fédérale sur le droit d'auteur et les droits voisins (LDA). Modification (droit voisin en faveur des entreprises de médias) »**. Celui-ci prévoit que les plus grands prestataires de services en ligne doivent verser une rémunération aux entreprises de médias ayant leur siège en Suisse lorsqu'ils utilisent des aperçus de textes et d'images, appelés *snippets*, issus de publications journalistiques. La commission a auditionné plusieurs acteurs du secteur et poursuivra son examen à sa prochaine séance.

Par ailleurs, la commission a reçu de l'administration, à sa demande, des renseignements au sujet des thèmes du paquet d'accords avec l'UE relevant de sa compétence, du rapport sur l'avancement des travaux relatifs à la mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés dans les gares et arrêts ferroviaires ainsi que de la fourniture de services de téléphonie mobile en cas de perturbations de l'approvisionnement en électricité.

AUTEUR



CTT-N Commissions des transports et des télécommunications, secrétariat
CH-3003 Berne
www.parlament.ch
kvf.ctt@parl.admin.ch

RENSEIGNEMENTS



Philipp Kutter
Président de la commission
Tél. 078 641 10 31

Seraina Pedrini
Secrétaire de la commission
Tél. 058 322 93 32

Angela Nigg
Secrétaire adjointe de la commission
Tél. 058 322 98 75