



Septembre 2025

Rapport de l'OFT concernant la proposition 19 de la CTT-N du 26 août 2025

**25.058 Redevance sur le trafic des poids
lourds liée aux prestations RPLP. Perfection-
nement. Révision partielle LRPL**

Référence : BAV-061.3-131/2



1 Contexte

Lors de la 2^e réunion de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) du 26 août 2025 concernant *l'objet du Conseil fédéral 25.058 Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP. Perfectionnement. Révision partielle LRPL*, la CTT-N a accepté la proposition 019, qui a chargé l'administration d'examiner quelles modifications seraient nécessaires aux niveaux de la Constitution et de la loi pour étendre la RPLP aux camionnettes utilisées pour le transport de marchandises. Les camionnettes utilisées dans le secteur des services en seraient exemptées.

2 Adaptations au niveau constitutionnel et législatif

Besoin d'adaptation au niveau constitutionnel :

Selon l'art. 82, al. 3, de la Constitution fédérale (Cst.), l'utilisation des routes publiques est exempte de taxe. Tant la RPLP que la redevance pour l'utilisation des routes nationales (art. 85a Cst.) constituent des exceptions importantes à ce principe. Pour des raisons de hiérarchie des normes (principe du parallélisme des formes), l'introduction de la RPLP et celle de la redevance pour l'utilisation des routes nationales nécessitaient toutes deux une base constitutionnelle explicite. C'est pourquoi l'assujettissement des camionnettes légères du transport professionnel de marchandises requière tout autant une base constitutionnelle.

Variante 1 : Intégration des camionnettes légères à la RPLP

L'art. 85 Cst. ne définit pas explicitement le terme « trafic lourd ».

Les documents connexes¹ ainsi que la disposition transitoire de l'art. 85 Cst. de l'époque (art. 196, ch. 2, al. 1, Cst.) définissent toutefois le trafic lourd comme les véhicules automobiles et les remorques dont le poids total est supérieur à 3,5 t. En revanche, tous les autres véhicules automobiles et remorques, à savoir également les camionnettes légères à partir de 2,5 t destinées au transport de marchandises à titre professionnel, sont aujourd'hui uniquement soumis à la redevance pour l'utilisation des routes nationales (art. 85a Cst.)² et le terme « trafic lourd » ne les recouvre pas.

Intégrer les camionnettes légères du transport professionnel de marchandises à la RPLP nécessiterait par conséquent une adaptation de l'art. 85 Cst., notamment une extension et une description claire du trafic soumis à la redevance. Il s'agirait de modifier le titre de la disposition constitutionnelle. Les camionnettes légères nouvellement intégrées dans le transport professionnel de marchandises ne seraient également soumises à une redevance que dans la mesure où elles entraînent pour la collectivité des coûts non couverts par d'autres prestations ou redevances.

Intégrer les camionnettes légères à la RPLP aurait pour conséquence, en l'absence d'une autre réglementation, que le produit net de la redevance serve à couvrir les frais liés aux transports terrestres (art. 85, al. 2, Cst.), autrement dit leurs coûts externes.

Variante 2 : Introduction d'une nouvelle redevance pour les camionnettes légères

Il serait également envisageable d'introduire une nouvelle redevance pour les camionnettes légères utilisées pour le transport professionnel de marchandises, indépendamment de la RPLP. Cela nécessiterait également une base constitutionnelle correspondante. Outre la définition des assujettis à la redevance, il s'agirait également de régler la question de l'affectation du produit net de ladite redevance. Si

¹ Explications du Conseil fédéral concernant la votation fédérale du 26 février 1984 relatives à la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds : voir page 4 et suivantes du livret « Qui devra payer cette redevance ? », [votation fédérale du 26 février 1984](#), page consultée le 03.09.2025

² FF 1997 I 268

le constituant ne la règle pas, le produit de la redevance va dans la caisse fédérale sans être affecté. Par la suite, le législateur fédéral peut prévoir une affectation de ces moyens.

Besoin d'adaptation au niveau législatif :

Variante 1 : Intégration des camionnettes légères à la RPLP (LRPL)

Intégrer les camionnettes légères du transport professionnel de marchandises à la RPLP nécessiterait, outre l'adaptation nécessaire de la Constitution, d'étendre le champ d'application de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL)³ à ces mêmes véhicules (art. 1). En outre, il s'agirait d'adapter la désignation de la loi et de la redevance ainsi que d'adapter la loi elle-même afin que les dispositions qui se réfèrent aujourd'hui explicitement aux véhicules automobiles lourds soient généralisées afin de pouvoir s'appliquer à l'avenir aussi intégralement aux camionnettes légères. Cependant, si certaines dispositions devaient ne pas s'appliquer aux camionnettes légères, il conviendrait alors d'adopter des réglementations différenciées qui distingueraient les véhicules automobiles lourds des camionnettes légères nouvellement assujetties.

Variante 2 : Introduction d'une nouvelle redevance pour les camionnettes légères

Si l'on décidait d'introduire une nouvelle redevance, cela entraînerait un nouvel acte législatif. La LRPL pourrait alors servir de guide.

3 Inégalité de traitement entre les camionnettes légères

Dans les deux variantes, seules les camionnettes légères transportant des marchandises à titre professionnel seraient soumises à la redevance. Il s'agirait donc d'exclure notamment les camionnettes légères qui ne transportent que les marchandises servant à fournir des prestations de services proposées en plus du transport. De même, les véhicules utilisés pour le transport de personnes à titre professionnel ainsi que les véhicules légers de 2,5 à 3,5 t ne sont généralement pas soumis à la redevance. C'est pourquoi il s'agit donc de savoir s'il ne conviendrait pas de taxer ces véhicules sous la forme d'un forfait, à l'instar des poids lourds soumis à la redevance forfaitaire sur les poids lourds (RPLF).

En ce qui concerne la couverture des coûts externes, il semble plus difficile de justifier l'assujettissement exclusif des camionnettes légères du transport de marchandises à titre professionnel. Tant les camionnettes légères du secteur des prestations de service, du transport de personnes à titre professionnel que les véhicules entre 2,5 et 3,5 t en général entraînent tous et tout autant des coûts externes non couverts. Il conviendrait donc de chercher à savoir s'il est juridiquement possible, en raison de l'affectation constitutionnelle de la redevance sur le trafic des poids lourds (couverture des coûts selon l'art. 85, al. 1, Cst.), de n'intégrer à la RPLP que les camionnettes légères du transport professionnel de marchandises sans y assujettir en même temps tous les autres véhicules entre 2,5 et 3,5 t.

Enfin, étant donné que l'une des contributions essentielles de la RPLP porte sur l'effet de transfert de la route vers le rail selon l'art. 1, al. 2, LRPL, il conviendrait donc d'examiner si la politique de transfert justifierait une redevance sur le trafic léger. L'assujettissement des camionnettes à la RPLP en tant qu'instrument de la politique de transfert nécessiterait une nouvelle systématique des rapports sur le transfert, car il s'agirait également de réduire le nombre de véhicules marchandises légers. Dans son rapport sur le transfert 2017, le Conseil fédéral a exclu d'étendre la politique de transfert au trafic léger sans modification préalable de la Constitution.

Nonobstant cela, le trafic soumis à la redevance doit être décrit précisément au niveau constitutionnel. Une exonération de la redevance, au niveau du droit subordonné, en particulier pour les camionnettes

³ RS 641.81

du secteur des prestations de service (ainsi que pour tous les autres véhicules entre 2,5 et 3,5 t) ne tiendrait pas suffisamment compte du principe de l'égalité (art. 8 Cst.) ni des principes de l'universalité de l'imposition (art. 127, al. 2, Cst.). Contrairement aux véhicules exonérés de la RPLP (voir art. 4, al. 1, LRPL en relation avec l'art. 2 de l'ordonnance du 27 mars 2024 concernant la redevance sur le trafic des poids lourds [ORPL]⁴), le nombre de véhicules qui continueraient à ne pas être soumis à la redevance est trop important pour qu'ils puissent être exonérés de la redevance en tant que cas individuel justifié (voir commentaire de l'art. 4, al. 1, *FF* 1996 V 505, p. 530⁵).

4 Conformité aux dispositions internationales

L'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (ATT)⁶ contient aux art. 37 et suivants (chapitre C. Systèmes de redevances des transports routiers), entre autres, des dispositions relatives à la RPLP (art. 40). Seul l'art. 38, par. 5, contient une limitation de poids pour les camions, selon laquelle les dispositions de ce chapitre s'appliquent aux véhicules ayant un poids maximal autorisé égal ou supérieur à 12 tonnes. Toutefois, chaque partie contractante peut adopter des mesures sur son territoire visant les véhicules ayant un poids maximal autorisé inférieur à 12 tonnes. En conséquence, le Conseil fédéral a indiqué dans son message sur les accords bilatéraux I que la RPLP pouvait être introduite pour les véhicules de 3,5 tonnes ou plus.

Il existe également des taxes sur les poids lourds dans l'UE. Conformément à la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières⁷ (directive sur les coûts d'infrastructure ; également appelée directive « eurovignette »), les États membres de l'UE peuvent imposer des péages et des droits d'usage sur le réseau routier transeuropéen et sur d'autres autoroutes. La directive s'applique aussi bien aux « taxes sur les véhicules imposées aux poids lourds », aux véhicules supérieurs à 3,5 t (art. 1, let. a ; art. 2, par. 18 et 19) qu'aux péages et droits d'usage généraux imposés aux véhicules (art. 1, let. b), le terme véhicule désignant un « un véhicule à moteur, à quatre roues ou plus, ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de passagers ou de marchandise » (sans définition du poids). La Suisse n'a pas repris la directive sur les coûts d'infrastructure dans l'ATT, car elle a introduit sa propre tarification routière avec la RPLP.

Dans sa directive sur les coûts d'infrastructure, l'UE indique que « Sans préjudice d'autres dispositions de la présente directive, les péages et droits d'usage pour différentes catégories de véhicules, tels que les véhicules utilitaires lourds, les poids lourds, les autocars et les autobus, les véhicules légers, les véhicules utilitaires légers, les minibus et les voitures particulières peuvent être introduits ou maintenus indépendamment les uns des autres. Toutefois, lorsque des États membres perçoivent des redevances pour les voitures particulières, ils en perçoivent également pour les véhicules utilitaires légers. » (art. 7, par. 3, de la directive sur les coûts d'infrastructure).

Comparaison entre les pays

En Autriche, la vignette est obligatoire sur les autoroutes et les voies rapides pour les véhicules automoteurs jusqu'à 3,5 t. Il est possible de choisir entre une vignette d'un jour / de dix jours / de deux mois ou d'un an. Aucune différence n'est faite entre les voitures et les camionnettes jusqu'à 3,5 t. Un péage de tronçon est par ailleurs prélevé sur les tronçons particulièrement onéreux avec différents produits (carte individuelle / carte multicourses / digital FLEX)⁸. Le péage GO, quant à lui, s'applique exclusivement aux véhicules de plus de 3,5 t.

⁴ RS 641.811

⁵ https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/1996/5_521_505_407/fr

⁶ RS 0.740.72

⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:01999L0062-20220324>

⁸ <https://www.asfinag.at/maut-vignette/> (01.09.2025 ; en allemand et en anglais uniquement)

En Allemagne, conformément à l'art. 1, par. 1 de la *Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen* (BFStrMG ; loi sur perception de redevances liées au trajet pour l'utilisation des autoroutes et des routes fédérales)⁹, les véhicules automoteurs ou les ensembles de véhicules articulés prévus ou utilisés pour le transport de marchandises et ayant une masse en charge maximale techniquement admissible supérieure à 3,5 t (à 7,5 t avant le 1^{er} juillet 2024) sont tenus de payer un péage. Ceci exclusivement sur les autoroutes fédérales ainsi que sur les routes fédérales. Les véhicules utilitaires légers (ayant une masse en charge maximale techniquement admissible jusqu'à 3,5 t) ne doivent pas payer de péage.

En France, les redevances basées sur les distances parcourues sur les autoroutes sont prélevées en fonction des catégories de véhicules. Les véhicules utilitaires légers appartiennent à la classe 2 (véhicules intermédiaires)¹⁰. Ils ont des tarifs plus élevés que les voitures particulières de la classe 1 et des tarifs plus bas que les véhicules ayant un poids total autorisé en charge supérieur à 3,5 t. Les vignettes Crit'air permettent (ou interdisent) en France de circuler dans certaines zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) en fonction de la catégorie du véhicule, ou d'activer une circulation différenciée en fonction des catégories de véhicules lors des épisodes de pollution atmosphérique. Les véhicules utilitaires légers sont également différenciés en catégories Crit'Air¹¹. La mise en place de ces ZFE-m est controversée, il existe une proposition de loi visant à les interdire à nouveau¹².

Le Portugal a mis en place un système de péage automatique sur les autoroutes et certaines voies rapides dans tout le pays. À partir de 3,5 t, le péage est calculé en fonction des essieux du véhicule et de sa classe d'émission. Pour les véhicules utilitaires légers, des taxes sont également prélevées en fonction de la distance parcourue sur les mêmes routes, mais selon les catégories de véhicules, réparties en fonction du nombre d'essieux et de la hauteur de l'essieu avant.

L'Italie dispose également d'un système de péage basé sur la distance parcourue, qui différencie les catégories tarifaires en fonction du nombre d'essieux des véhicules et de la hauteur de l'essieu avant. De plus, il existe dans certaines villes un péage urbain qui, sur la base des catégories d'émissions EURO, interdit l'accès à certains quartiers / à certaines heures ou exige le cas échéant un ticket. Il n'existe pas non plus de réglementation spéciale pour les véhicules utilitaires légers dans le cadre des péages urbains.

Bilan : dans certains États membres de l'UE, comme la France, l'Italie et le Portugal, les véhicules utilitaires légers paient un péage en fonction de la distance parcourue sur les autoroutes et les voies rapides. Dans d'autres États membres de l'UE, ils sont soumis à une vignette obligatoire (par ex. en Autriche), et dans de nombreux États membres de l'UE, il n'existe ni vignette ni péage pour les véhicules utilitaires légers¹³.

On peut également noter qu'il n'existe nulle part en Europe une redevance appliquée à l'ensemble du réseau routier à l'instar de la RPLP suisse, que ce soit pour les véhicules utilitaires légers ou les poids lourds. Dans l'UE, des péages peuvent être introduits sur le réseau routier transeuropéen (RTE-T), sur des parties dudit réseau, sur des infrastructures spécifiques, sur des sections routières encombrées ou sur toutes les autres routes, à condition qu'ils ne présentent pas de caractère discriminatoire ni n'entraînent de distorsion du marché des transports (art. 7, par. 1 et 2, de la directive sur les coûts d'infrastructure).

Outre l'art. 38, par. 5, ATT, l'art. 9, par. 3, en relation avec l'annexe 4 de l'ATT prévoit également une limite de poids : selon cette disposition, les transports de marchandises par véhicule automobile dont la

⁹ https://www.gesetze-im-internet.de/bfstrmg/_1.html (en allemand et en anglais uniquement)

¹⁰ <https://www.autoroutes.fr/index.htm>

¹¹ <https://www.certificat-air.gouv.fr/foire-aux-questions?question=tableau-classification-vehicules-utilitaires-legers>

¹² <https://lcp.fr/actualites/zfe-la-suppression-des-zones-a-faibles-emissions-approuvee-par-l-assemblee-nationale>

¹³ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/road-charging_en?preflang=fr&etrans=fr (en anglais, possibilité de traduction automatique avec exonération de responsabilité de la Commission [version ne faisant pas foi])

masse en charge autorisée, y compris celle des remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes sont libérés de tout régime de licence et de toute autorisation de transport. Cette limite de poids s'inspire de l'art. 1, par. 5, let. c, du [règlement \(CE\) n° 1072/2009](#) (accès au marché) et de l'art. 1, par. 4, let. a, du [règlement \(CE\) n° 1071/2009](#) (autorisation d'exercer la profession), tous deux mis en œuvre par la Suisse et intégrés à l'annexe 1 de l'ATT. Dans le cadre du « *Mobility Package* » de l'UE de 2020, ces règlements ont été modifiés afin que les véhicules à moteur à partir de 2,5 t nécessitent déjà une licence (voir [règlement \(UE\) 2020/1055](#)). De même, les prescriptions relatives aux temps de conduite et de repos et aux tachygraphes pour les transports internationaux de marchandises s'appliquent aux véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 2,5 t (jusqu'à présent 3,5 t) (voir [règlement \(UE\) 2020/1054](#)). La Suisse a repris ces nouveautés avec le *Mobility Package* pour le transport international et les a mises en vigueur au 1^{er} mai 2025.

Compte tenu de ces éléments, la Suisse peut, conformément à l'art. 38, par. 5, ATT, prendre des mesures pour les véhicules d'un poids total autorisé inférieur à 12 t selon les variantes 1 ou 2 décrites au chap. 2 (Besoin d'adaptation au niveau législatif). Lors de la mise en œuvre de ces mesures, la Suisse doit toutefois tenir compte des exigences de l'ATT, notamment des dispositions générales relatives à la politique coordonnée des transports (art. 30 à 32 ATT). Lors de l'élaboration d'une redevance pour les véhicules utilitaires légers, il s'agit notamment de tenir compte des principes de non-discrimination (en raison de la nationalité du transporteur, du lieu d'immatriculation du véhicule ou du lieu d'origine ou de destination du transport), de proportionnalité et de transparence. La directive sur les coûts d'infrastructure peut être ignorée dans le cas présent, car elle n'est pas pertinente pour la Suisse. En outre, les autres règlements de l'UE susmentionnés règlent d'autres aspects du fret routier, à savoir l'accès au marché et l'autorisation d'exercer la profession ou les prescriptions sociales (temps de conduite et de repos), et non pas l'assujettissement du trafic lourd à la redevance.

Enfin, l'extension de la RPLP aux camionnettes est également couverte par l'objectif des systèmes de redevances dans le trafic routier, selon lequel les véhicules routiers et les autres modes de transport doivent se voir imputer les coûts qu'ils occasionnent et ce sans limitation explicite au trafic lourd.

5 Configuration des tarifs

Une redevance sur les véhicules utilitaires légers, fonctionnant sur le même principe que la RPLP, aurait pour objectif de couvrir les coûts externes que ceux-ci occasionnent. L'ARE est responsable du calcul desdits coûts externes. En 2021, les coûts externes imputables aux véhicules utilitaires légers s'élevaient à 1381 millions de francs¹⁴. Afin de fixer les tarifs de ce type de redevance, il conviendrait de réaliser une étude approfondie sur l'impact des coûts externes du trafic léger.

Afin d'encourager l'acquisition de camionnettes électriques, il s'agirait de concevoir la redevance pour le trafic léger de manière que ces dernières bénéficient, au moins pendant une période transitoire, d'un avantage concurrentiel considérable par rapport aux camionnettes à combustion. Il s'agirait d'une approche analogue à celle que le Conseil fédéral propose dans son projet de perfectionnement de la RPLP pour les camions à propulsion électrique. Il serait envisageable d'appliquer un rabais généreux sur la redevance, voire une exonération pour les camionnettes électriques. Ces adaptations tarifaires ne devraient toutefois être que temporaires afin de ne pas créer une inégalité de traitement durable entre les camionnettes à combustion et les camionnettes électriques.

6 Utilisation des recettes d'une redevance pour le trafic léger

Comme nous l'avons expliqué au chap. 2, intégrer des camionnettes légères à la redevance poids lourds aurait pour conséquence, en l'absence d'une autre réglementation, que le produit net serait affecté à la couverture des coûts externes (art. 85, al. 2, Cst.). Si l'on souhaite que l'affectation des re-

¹⁴ [Effets externes des transports 2021](#) : effets en termes d'environnement, d'accidents et de santé du transport routier, ferroviaire, aérien et par voie navigable. ARE 2024 (en allemand, résumé en français)

cettes reste cohérente avec la RPLP, un tiers revient ainsi aux cantons et deux tiers à la Confédération, où ils alimentent le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). La proposition d'une autre affectation des recettes, également au niveau constitutionnel, devrait faire l'objet d'une décision politique.