

Affaires publiques et régulation · Hilfikerstrasse 1 · CH-3000 Berne 65

Office fédéral des transports OFT
3003 Berne

Par e-mail à: finanzierung@bav.admin.ch

Berne, le 23 mai 2024

Développement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

Madame, Monsieur,

Les CFF vous remercient de leur offrir la possibilité de prendre position dans le cadre de la procédure de consultation relative au développement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP).

Les CFF soutiennent ce projet. L'intégration progressive des camions à moteur électrique dans le système de la RPLP permet de tenir compte de l'évolution du trafic routier. En effet, les camions à propulsion alternative, eux aussi, utilisent les infrastructures, prennent de la place, émettent des poussières fines et causent des embouteillages et des accidents. La révision doit garantir que les coûts engendrés par le trafic lourd restent couverts de manière adéquate.

Nous considérons en outre que les camionnettes utilisées pour le transport professionnel de marchandises devraient être intégrées au système de redevance de la RPLP. Sans cela, le transport routier de marchandises par camionnettes, qui continuera à croître fortement en raison des trajets liés au commerce électronique, ne pourra ni assumer les coûts externes qu'il génère, ni contribuer à entretenir une situation de concurrence à armes égales dans le transport de marchandises. Cela permettrait également de garantir à long terme la contribution de la RPLP au fonds d'infrastructure ferroviaire.

Nous saluons l'introduction de mesures d'accompagnement. Il importe de tenir compte comme il se doit des intérêts des transporteurs afin de s'assurer que le passage aux camions électriques soit économiquement viable et prévisible en termes de logistique.

CFF SA

Affaires publiques et régulation
Hilfikerstrasse 1 · 3000 Berne 65 · Suisse
luca.arnold@cff.ch/www.cff.ch

Nous partageons l'avis de l'ASTAG selon lequel le système de rabais et les contributions d'investissement devraient être mis en œuvre de manière obligatoire plutôt que d'être facultatifs.

En outre, nous demandons à ce que le montant de la contribution d'investissement ne soit pas corrélé à la «prestation de transport annuelle moyenne». Si le fait d'atteindre une prestation de transport moyenne (pour le transport 100% routier) est considéré comme une condition nécessaire à l'assujettissement aux contributions d'investissement, les véhicules électriques principalement utilisés pour le transport initial et le transport terminal en trafic combiné seraient, pour ainsi dire, exclus. En effet, les véhicules de ce type effectuent sensiblement moins de kilomètres que ceux utilisés sur de longues distances. Or, il faudrait justement décarboniser le transport initial et le transport terminal dans le trafic combiné. Sans cela, le trafic combiné rail/route risque de se retrouver moins efficace, sur le plan énergétique, que le transport 100% routier. Une telle situation entraverait le transfert du trafic de la route au rail, qui est à la fois une revendication politique et une nécessité climatique, et nuirait à la vision «Suisse Cargo Logistics» des CFF.

Nous vous remercions de tenir compte de la présente prise de position.

Leonie Lendenmann (leonie.lendenmann@sbbcargo.com) est à votre disposition pour toute question.

Meilleures salutations

Alexander Muhm
Membre de la Direction du groupe
Responsable Trafic marchandises

Luca Arnold
Responsable Régulation et affaires internationales

Copie à:

- Gery Balmer, directeur adjoint, chef de la division Politique
- Guido Vasella, DETEC, responsable État-major de direction, Entreprises liées à la Confédération
- Sandra Daguet, AFF, responsable de la section Service financier II