



Office fédéral du développement territorial ARE

Redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP)


La redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) est perçue en Suisse depuis le 1er janvier 2001. Elle remplace l'ancienne redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds.

Le passage à un système de redevance liée aux prestations avait notamment pour buts:

- de freiner la croissance du trafic routier poids lourds
- d'encourager le transfert du trafic marchandises sur le rail
- d'éviter des atteintes à l'environnement

La RPLP est perçue sur les camions de marchandises d'un tonnage de plus de 3,5 tonnes en fonction de trois facteurs:

- les kilomètres parcourus sur le territoire suisse
- le poids total autorisé
- les émissions du véhicule

 [Equitable et efficiente - La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations \(RPLP\) en Suisse](#)

(1) Dernière modification: 15.12.2011 | Dimension: 4284 kb | Typ: PDF

Tarif

Lors de l'introduction de la RPLP, le tarif par tonne-kilomètre (ct./tkm) a été fixé à 1,68 centime. En 2005, le tarif appliqué a été augmenté à 2,44 et le 1er janvier 2008 à 2,70 ct./tkm. Ce montant a été établi en fonction des coûts externes provoqués par le trafic routier des poids lourds et le nombre de tonnes-kilomètres bruts recensés.

[Coûts et bénéfices des transports](#)⁽²⁾

Utilisation des ressources

- 1/3 du produit net est destiné aux cantons
- 2/3 reviennent à la Confédération

Les cantons utilisent en priorité leur part au produit net pour couvrir leurs dépenses dans le domaine des coûts non couverts du trafic routier.

La part de la Confédération au produit net est destinée en premier lieu au financement des grands projets ferroviaires:

- Rail 2000
- Les NLFA
- Le raccordement au réseau européen des trains à grande vitesse
- L'amélioration de la protection contre le bruit

 [Utilisation de la part cantonale de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations \(RPLP\)](#)

(3) Valable dès le 01.12.2009 | Dimension: 1223 kb | Typ: PDF

Contexte international

La RPLP, qui repose au plan du droit international sur l'Accord sur les transports terrestres conclu avec l'Union européenne, a été introduite le 1.1.2001. Puis, trois ans après, soit le 1.1.2004, l'Autriche a mis en oeuvre avec le même succès une redevance sur la circulation des poids lourds liée aux prestations; l'Allemagne a suivi une année plus tard. Dans ces deux pays la redevance n'est prélevée que sur les autoroutes. Depuis le 1.1. 2007, la République tchèque applique également une redevance sur le trafic des poids lourds, applicable aux seules autoroutes.

Bases juridiques et Mise en œuvre

La perception de la redevance repose sur la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds et l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds. La base légale est fournie par l'art. 85 Cst.. L'introduction de la RPLP s'est déroulée sans problèmes majeurs. La perception de la taxe fonctionne également sans problème. Elle incombe à l'Administration fédérale des douanes.

 [Loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds \(LRPL\)](#)⁽⁴⁾

Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

 [Ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds \(ORPL\)](#)⁽⁵⁾

Ordonnance concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

 [Bundesgericht: Schwerverkehrsabgabe, Urteil vom 8. August 2013](#)⁽⁶⁾

Beschwerde gegen das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 22. Oktober 2012

Suivi

L'ARE étudie et évalue en permanence les effets de la RPLP. Au terme des cinq premières années, la forte croissance a fait place à une rupture de tendance dans l'évolution des prestations kilométriques du trafic marchandises routier. A la croissance continue qui prévalait avant l'introduction de la redevance a succédé un recul sensible deux ans après son introduction. A fin 2005, les prestations kilométriques s'inscrivaient encore en baisse de 6.5% environ par rapport à 2000. Le renouvellement accéléré du parc de véhicules et une certaine concentration dans la branche des transports routiers sont d'autres effets importants de la RPLP.

 [RPLP et choix de l'itinéraire](#)

⁽⁷⁾ Rapport final

Valable dès le 01.01.2011 | Dimension: 7890 kb | Typ: PDF

 [Volkswirtschaftliche Auswirkungen der LSVA mit höherer Gewichtslimite](#)

⁽⁸⁾ en allemand

Valable dès le 01.10.2007 | Dimension: 5302 kb | Typ: PDF

Personne de contact: [Ueli Balmer](#)

Tous les liens de cette(s) page(s)

1. http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00461/index.html?lang=fr&download=NHZLpZeg7t,Inp6I0NTU042I2Z6In1ae2IZn4Z2qZpnO2YUq2Z6gpJCDd4F3hGym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--
2. <http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00252/00472/index.html?lang=fr>
3. http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00461/index.html?lang=fr&download=NHZLpZeg7t,Inp6I0NTU042I2Z6In1ae2IZn4Z2qZpnO2YUq2Z6gpJCEdH92gGym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--
4. <http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20000031/index.html>
5. <http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20000323/index.html>
6. http://jumpcgi.bger.ch/cgi-bin/JumpCGI?id=08.08.2013_2C_1162/2012
7. http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00461/index.html?lang=fr&download=NHZLpZeg7t,Inp6I0NTU042I2Z6In1ae2IZn4Z2qZpnO2YUq2Z6gpJCEdYR4fmym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--
8. http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00461/index.html?lang=fr&download=NHZLpZeg7t,Inp6I0NTU042I2Z6In1ae2IZn4Z2qZpnO2YUq2Z6gpJCDfHt4hGym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--

Office fédéral du développement territorial ARE

<http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00461/index.html?lang=fr>