



## Impressum

Postgasse 15, Case Postale 817, 3000 Berne 8  
T 031 313 34 33, [info@alliance-environnement.ch](mailto:info@alliance-environnement.ch)  
[www.alliance-environnement.ch](http://www.alliance-environnement.ch)  
Rédaction: Dominik Avdić, Nara Valsangiacomo, Anne Briol Jung

### Table des matières

| Date         | N°      | Affaires                                                                                                                                        | Page |
|--------------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 9 mars 2026  | 25.058  | Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP. Perfectionnement. Révi-sion partielle LRPL                                  | 4    |
| 9 mars 2026  | 25.049  | OCF. Infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo). Loi fédérale                                                                            | 8    |
| 16 mars 2026 | 26.3009 | Mo. CTT-N. Redynamiser le transfert du trans-port combiné transalpin. Éviter le retransfert vers la route                                       | 10   |
| 17 mars 2026 | 23.3783 | Mo. Schaffner. Taxation des combustibles et carburants en fonction de leur teneur énergétique                                                   | 12   |
| 19 mars 2026 | 25.3744 | Mo. Chiesa. Taxe sur le trafic routier traversant la Suisse (art. 82 al. 3 en relation avec l'art. 84 al. 1 Cst.)                               | 13   |
| 19 mars 2026 | 25.3956 | M o. CTT-N. Adaptation de l'ordonnance concernant la redevance sur le trafic des poids lourds                                                   | 15   |
| 19 mars 2026 | 25.4409 | Mo. CTT-E. Garantir le niveau des prestations de CFF Cargo, y compris le maintien d'un réseau central dans le transport combiné de marchandises | 16   |
|              |         | Recommandations supplémentaires pour les points inscrits à l'ordre du jour                                                                      | 18   |
|              |         | Recommandations de vote relatives aux objets figurant à l'ordre du jour sur listes séparées                                                     | 18   |

Traitement

9 mars 2026

25.058

## Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP. Perfectionnement. Révision partielle LRPL

### Introduction

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) est un instrument central pour la mise en œuvre de l'article 84 de la Constitution fédérale : elle vise à transférer le trafic de transit transalpin vers le rail. Elle améliore en même temps la concurrence entre la route et le rail à l'échelle nationale en garantissant que le trafic lourd supporte une partie de ses coûts externes, tels que le bruit, les polluants atmosphériques, les embouteillages et les émissions de CO<sub>2</sub>.

Après plus de deux décennies, la RPLP perd toutefois de son efficacité : plus de 90 % des camions paient le tarif le plus bas, les véhicules électriques continuent d'être totalement exonérés et les taux de taxation n'ont pratiquement pas été adaptés à l'inflation. Cela réduit l'effet incitatif et entraîne un manque à gagner important, dont les deux tiers sont versés au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Ce dernier est déjà sous pression en raison de l'augmentation des coûts des projets, du programme d'allègement budgétaire 27 (PAB27) et d'un financement insuffisant à long terme. La proposition de la majorité relative à l'art. 8b aggraverait encore cette situation et entraînerait une perte de recettes supplémentaire d'environ 700 millions de francs par rapport au projet du Conseil fédéral.

La présente révision de la loi sur la redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL) vise à moderniser la RPLP. Le Conseil fédéral propose notamment d'inclure les camions électriques dans la redevance à partir de 2029 et d'augmenter le prix des anciens véhicules diesel (Euro 6). Diverses décisions de la Commission des transports du Conseil national (CT-N) – en particulier la réduction nettement plus importante accordée aux camions électriques, la renonciation à une adaptation clairement réglementée au renchérissement et l'absence de correction des réductions trop élevées accordées aux futurs véhicules diesel (Euro 7) – risquent de réduire considérablement l'impact de la révision de la RPLP sur l'environnement, le climat et le transfert modal.

### Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande au Conseil national :

- À l'art. 4, al. 2/8a al. 1bis Fixer explicitement les conditions requises pour la compensation du renchérissement : minorité II (Brenzikofer) meilleure que minorité III (Stadler) meilleure que majorité meilleure que minorité I (Jauslin).

- À l'art 8a, alinéa 2, lettre f adopter la minorité Roth (tarifs au sens de la loi sur le transfert du trafic marchandises).
- À l'art. 8b, al. 1, 2, 3 et 5, intégrer les véhicules électriques dans le cadre du transfert modal, de la protection du climat et du financement des chemins de fer : Minorité III (Roth David) préférable à la minorité VI (Stadler) préférable à la minorité II (Candinas) / Conseil fédéral préférable à la minorité V (Jauslin) préférable à la majorité préférable à la minorité I (Hurter).
- Si l'art. 8b, al. 2bis (nouveau) devait faire l'objet d'un vote séparé, la minorité II (Candinas) / Conseil fédéral serait préférable à la majorité.
- À l'art. 8b, al. 4, s'opposer au fait que presque tous les camions diesel bénéficieront d'une RPLP réduite jusqu'en 2035, comme le souhaite la minorité VIII (Giezendanner) : minorité VII (Roth David) préférable à la majorité préférable à la minorité I (Hurter) concernant l'al. 4 préférable à la minorité VIII (Giezendanner)

Si l'exonération de la RPLP était étendue au lieu d'être réduite, conformément à la proposition de la minorité I Hurter, ou réduite plus tardivement que ne le propose le Conseil fédéral (majorité ou minorité V Jauslin), le projet serait défavorable au financement des chemins de fer, à la protection du climat et au transfert du trafic marchandises.

### Argumentation

L'article 84 de la Constitution fédérale exige expressément que le transport transalpin de marchandises s'effectue par rail. La réalité évolue toutefois dans la direction opposée : depuis 2021, le nombre de trajets de camions à travers les Alpes est à nouveau en hausse et a atteint en 2024 son niveau le plus élevé depuis 2016, avec 960 000 trajets. Le rail perd également des parts de marché dans le transport de marchandises à l'échelle nationale et atteindra en 2024 son niveau le plus bas depuis quinze ans (OFS). Cette tendance est encore renforcée par la suppression d'offres de transport telles que le transport combiné non accompagné (TCNA) et la suppression de la chaussée roulante (RoLa). Dans le même temps, le transport routier de marchandises continue de croître, augmentant ainsi la pollution et les nuisances pour la population. Ce dernier engendre en Suisse des coûts élevés en termes d'environnement, de santé et d'embouteillages. Selon le Conseil fédéral, malgré la RPLP, plus de 3 milliards de francs de coûts externes resteront non couverts en 2021. Cette absence de vérité des coûts fausse clairement la concurrence au détriment du rail, plus respectueux de l'environnement.

**Afin de désamorcer cette crise du transfert modal, les améliorations suivantes doivent notamment être apportées à la révision de la RPLP :**

**À l'art. 8a, al. 1bis :** la question de la compensation du renchérissement doit également être réglée explicitement afin de garantir la sécurité des attentes

des entreprises. Depuis son introduction en 2001, la RPLP n'a été augmentée que deux fois, pour un total de seulement 6 %. Au cours de la même période, le renchérissement a atteint environ 15 %. Les montants à payer ont donc diminué en termes réels, tandis que les coûts externes du transport routier de marchandises ont continué d'augmenter et que la couverture des coûts s'est détériorée. Pendant cette période, les coûts du transport ferroviaire de marchandises et de la construction ferroviaire, financée entre autres par les recettes de la RPLP, ont augmenté. Une adaptation automatique au renchérissement est nécessaire pour maintenir l'effet incitatif de la RPLP. C'est pourquoi l'Alliance-Environnement recommande d'approuver les minorités II (Brenzikofer) et, le cas échéant, III (Stadler) à l'art. 8a, al. 1bis.

**À l'art. 8b :** l'Alliance-Environnement se prononce en faveur de l'intégration des camions électriques dans le système RPLP à partir de 2029, comme le prévoit le Conseil fédéral. Les rabais sont judicieux pour promouvoir des modes de propulsion plus respectueux du climat pendant une phase de transition. Il est toutefois essentiel que ces rabais ne soient pas trop élevés et trop longs, afin de ne pas affaiblir le rail et d'éviter les effets d'aubaine au lieu d'encourager les investissements anticipés dans les camions électriques.

L'intégration ultérieure des camions électriques à partir de 2031, décidée par la majorité de la CTT-N à l'art. 8b, ainsi qu'une réduction nettement plus importante pour les camions électriques jusqu'en 2035 risquent précisément cela et entraîneraient, selon le Conseil fédéral, une perte de recettes pouvant atteindre 700 millions de francs pour le fonds d'infrastructure ferroviaire (BIF), déjà soumis à une forte pression. C'est pourquoi l'Alliance-Environnement recommande de rejeter sans réserve la proposition de la majorité de la CTT-N concernant l'art. 8b. La minorité V (Jauslin) prévoit également une exemption de la RPLP pour les camions électriques jusqu'en 2031, raison pour laquelle l'Alliance-Environnement s'oppose à la minorité pour les mêmes motifs.

La minorité VI (Stadler) complète la proposition du Conseil fédéral (= minorité II Candinas) en ajoutant une sécurité supplémentaire en matière de planification, car la marge de manœuvre du Conseil fédéral est limitée par les rabais minimaux, ce qui répond à la demande de la majorité et tend à renforcer la décarbonisation. La minorité III (Roth David) est la meilleure option pour l'environnement, en particulier en combinaison avec une autre minorité Roth David prévoyant une réduction plus courte et plus faible pour les nouveaux véhicules diesel Euro 7 (voir art. 8b, al. 4 ci-dessous). La décarbonisation, la politique de transfert modal et le financement du FIF vont ainsi de pair.

La minorité I (Hurter) souhaite étendre l'exonération de la RPLP aux véhicules qui ne sont ni respectueux du climat ni efficaces sur le plan énergétique. Il s'agit notamment des biocarburants, du gaz naturel non renouvelable ou des carburants synthétiques issus de sources fossiles. Leur production génère souvent des émissions de CO<sub>2</sub> très élevées et va donc à l'encontre du principe

fondamental de la RPLP, selon lequel le trafic lourd doit supporter ses coûts réels. La minorité I (Hurter) doit être clairement rejetée. .

**À l'Art. 8b, al. 4:** Les véhicules diesel sont insuffisamment taxés dans la proposition de la majorité à l'art. 8b, al. 4. Avec les rabais proposés par le Conseil fédéral, les camions diesel continueraient à payer jusqu'en 2035 les mêmes taux de RPLP qu'aujourd'hui, alors qu'ils ne feront plus partie des meilleures technologies disponibles depuis longtemps. Cela freine la décarbonisation et favorise les moteurs à combustibles fossiles. Étant donné que le bilan climatique des véhicules Euro 7 est presque aussi mauvais que celui des Euro 6, les rabais pour les Euro 7 ne doivent pas être trop élevés. L'Alliance-Environnement recommande donc d'approuver la minorité VII (Roth) et de limiter ainsi le rabais maximal à 10 % au lieu de 15 % et de le raccourcir jusqu'en 2032.

### Contact

ATE, Luc Leumann, [luc.leumann@verkehrsclub.ch](mailto:luc.leumann@verkehrsclub.ch), T 079 705 06 58

Pro Alps, Silvan Gnos, [silvan.gnos@proalps.ch](mailto:silvan.gnos@proalps.ch), T 041 870 97 88

Traitement

9 mars 2026

25.049

## OCF. Infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo). Loi fédérale

### Introduction

La loi définit le cadre permettant de collecter, de recombinaison et d'interroger les données relatives au trafic, ainsi que de développer des applications qui les utilisent. La fusion des données crée une valeur ajoutée qui améliore le système de transport. Cela permet de réduire les temps et les distances de trajet, et donc la consommation de ressources, d'augmenter le confort et de mieux exploiter les infrastructures existantes.

### Recommandation

L'Alliance environnementale recommande :

- Rejet des minorités Hurter et Schnyder sur la non-entrée en matière et le renvoi
- Acceptation des minorités Klopfenstein et Tuosto (article sur le but)
- Rejet de la minorité Schnyder (mobilité efficiente, art. 3)
- Rejet de la minorité Hurter à l'art. 6 (exploitation de l'infrastructure de données)
- Rejet de la minorité Hurter à l'art. 18 (financement par les utilisateurs)
- Acceptation de la minorité Töngi (prise en compte des avantages environnementaux, art. 21)

### Argumentation

Le projet répond déjà à la demande de la minorité Schnyder, qui souhaitait par son renvoi un projet neutre sur le plan financier pour les pouvoirs publics. Le projet est neutre sur le plan financier pour la caisse fédérale et les budgets cantonaux et communaux, car dans la phase initiale, les fonds du fonds des transports, affectés à des fins constitutionnelles, seront utilisés avant que les redevances pour le financement par les utilisateurs ne couvrent les coûts d'exploitation. Il est incontestable que ce sont des acteurs privés qui fourniront et consulteront les données et qui développeront les applications correspondantes pour leur utilisation.

La minorité Tuosto souhaite que l'utilisation des données serve explicitement à privilégier les moyens de transport efficaces en termes d'espace et de ressources, plutôt que les moyens de transport les mieux adaptés à la situation individuelle. Cela permettrait en effet d'atteindre l'objectif légal incontesté d'un système de transport global efficace.

La minorité Klopfenstein vise à ce que les offres de mobilité puissent également réduire leur impact environnemental à l'aide de l'infrastructure de données. Cela pourrait se faire, par exemple, grâce à des assistants de conduite qui optimisent la vitesse sur les autoroutes, ce qui réduit la consommation de carburant et les temps de trajet et évite les embouteillages et les ralentissements.

La minorité Schnyder à l'art. 3 s'oppose à la définition du terme « mobilité efficiente » contenu dans la loi. Cela aurait pour conséquence que ce seraient les tribunaux, et non le législateur, qui décideraient du contenu de ce terme juridique indéterminé.

La minorité Hurter à l'art. 6 souhaite renoncer à stipuler que les utilisateurs de l'infrastructure de données (c'est-à-dire les entreprises qui fournissent, mettent à disposition ou obtiennent des données) ne doivent pas être discriminés et que la concurrence, par exemple entre différents fournisseurs d'applications, ne doit pas être faussée par la manière dont l'infrastructure de données est exploitée.

La minorité Huter à l'art. 18 s'oppose à ce que, après la phase de démarrage financée par le FIF et le FORTA, les utilisateurs supportent les coûts en fonction de leur participation. Cela contredit la proposition de renvoi Schnyder, qui souhaite imputer les coûts non pas moins fortement, mais davantage aux responsables.

Étant donné que la mise en relation des données de trafic peut apporter un bénéfice considérable pour l'environnement, la minorité Töngi souhaite également en tenir compte dans le montant des aides financières, afin que les propriétaires de données pertinentes pour l'environnement les intègrent dans le système commun.

### Contact

ATE, Luc Leumann, [luc.leumann@verkehrsclub.ch](mailto:luc.leumann@verkehrsclub.ch), T 079 705 06 58

Traitement

16 mars 2026

26.3009

**Mo. CTT-N. Redynamiser le transfert du transport combiné transalpin. Éviter le retransfert vers la route****Introduction**

Le transfert du trafic marchandises transalpin de la route vers le rail est un élément central de la politique suisse des transports et est inscrit dans la Constitution (art. 84 Cst.). Malgré ce mandat clair, le transfert est soumis à une forte pression depuis 2021 : le transport ferroviaire de marchandises perd des parts de marché, tandis que le trafic routier reprend de l'ampleur sur les axes de transit et que l'objectif légal de transfert est loin d'être atteint.

Le soutien financier au transport combiné (TC) par le biais de contributions d'exploitation s'est avéré être un instrument efficace. Depuis 2000, le TC à travers les Alpes suisses est passé d'environ 550 000 à plus d'un million d'envois, ce qui a permis de réduire considérablement le trafic lourd sur les routes de transit. Étant donné que les indemnités prévues par la réglementation en vigueur expirent en 2030, que le développement des infrastructures à l'étranger reste en deçà des attentes et que le transport routier de marchandises continue de bénéficier d'avantages concurrentiels déloyaux, il n'est pas prévisible que le transport ferroviaire de marchandises gagne suffisamment en compétitivité au-delà de 2030.

Dans ce contexte, la motion de la Commission des transports du Conseil national (CTT-N) demande au Conseil fédéral de maintenir les contributions d'exploitation pour le transport transalpin au-delà de 2030. Pour la période 2031-2035, l'aide doit s'aligner sur la variante 3 décrite dans le dernier rapport sur le transfert du trafic, qui renonce à la réduction annuelle des indemnités par envoi en vigueur jusqu'à présent. La CTT-E a déjà adopté une motion similaire.

**Recommandation**

L'Alliance-Environnement recommande au Conseil national d'accepter la motion CTT-N.

**Argumentation**

Le maintien des contributions d'exploitation pour le transport transalpin au-delà de 2030 est absolument nécessaire du point de vue de la politique des transports, de l'environnement et de la santé. L'objectif de la motion est de garantir la sécurité de la planification et des investissements pour le transport ferroviaire de marchandises à travers les Alpes et d'enrayer la tendance actuelle au transfert du rail vers la route. Le TCNA constitue l'épine dorsale du transport ferroviaire de marchandises à travers les Alpes et est un instrument central pour la mise en œuvre du mandat constitutionnel de

transfert. La commission a ainsi réagi à la situation d'urgence actuelle en matière de transfert du trafic marchandises à travers les Alpes et à la décision du Conseil fédéral de renoncer, malgré la situation tendue, à prolonger la promotion du TCNA au-delà de 2030.

La situation critique actuelle en matière de transfert modal n'est pas seulement le résultat d'une concurrence toujours déloyale entre la route et le rail – notamment en raison d'une vérité des coûts absolument insatisfaisante dans le transport routier de marchandises –, mais elle est également aggravée par de graves problèmes d'infrastructure. Le transport ferroviaire de marchandises à travers les Alpes souffre de voies d'accès insuffisantes et peu fiables à l'étranger, en particulier sur l'axe nord-sud, ce qui rend impossible tout gain de productivité dans un avenir prévisible. La suppression d'offres telles que la chaussée roulante (Rola) par RAlpin est un signal d'alarme clair. Il est d'autant plus urgent de poursuivre la promotion du TCNA au-delà de 2030 afin de garantir la sécurité de la planification et des investissements malgré ces conditions cadres défavorables et de stabiliser le transfert du trafic à travers les Alpes.

**Contact**

Pro Alps, Silvan Gnos, [silvan.gnos@proalps.ch](mailto:silvan.gnos@proalps.ch), T 041 870 97 88

Traitement

17 mars 2026

23.3783

## Mo. Schaffner. Taxation des combustibles et carburants en fonction de leur teneur énergétique

### Introduction

La motion veut charger le Conseil fédéral d'adapter les bases légales de manière à ce que les combustibles et carburants liquides ne soient plus taxés sur la base du volume ou du poids, mais en fonction de leur teneur énergétique. Il doit en outre vérifier si une réglementation analogue doit également être appliquée aux agents énergétiques gazeux et, le cas échéant, aux futurs agents énergétiques solides. L'auteur de la motion argumente en particulier en faveur d'un changement de pratique pour l'imposition du méthanol avec des quantités comparativement faibles. La motion est toutefois formulée à juste titre de manière générale. Le Conseil des États a modifié la motion en un mandat d'examen et l'a acceptée.

### Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande d'adopter cette proposition modifiée.

### Argumentation

prix entre l'essence et le diesel non neutre sur le plan technologique – même faible. Comme la diversité des combustibles et carburants devrait fortement augmenter à l'avenir, c'est le bon moment pour une adaptation.

L'argument du Conseil fédéral selon lequel une adaptation serait coûteuse ne serait valable que si le contenu énergétique réel de chaque lot devait être déterminé. Or, ce dernier peut être fixé de manière forfaitaire par catégorie de produits, ce qui n'entraîne aucun travail supplémentaire.

Toutefois, comme le mentionne à juste titre le Conseil fédéral, on pourrait - au lieu de se baser uniquement sur la teneur en énergie - tenir compte également de l'impact environnemental des carburants. Les allègements mentionnés pour les carburants biogènes ne constituent toutefois pas un argument contre la motion. Une prise en compte spéciale des carburants biogènes est tout aussi possible et indiquée sans bureaucratie, même en cas d'adoption de la motion.

Pour l'Alliance-Environnement, une révision générale du système d'imposition serait importante et pourrait prendre en compte les coûts externes générés sur le cycle de vie des carburants. Les carburants synthétiques comme Synhelion, basés sur des énergies renouvelables, deviendraient ainsi plus attractifs que les carburants biogènes.

L'Alliance-Environnement considère la transmission de cette motion au Conseil fédéral comme une chance de réviser le système d'imposition de manière neutre sur le plan budgétaire, afin de mieux atteindre simultanément les objectifs de la politique climatique et environnementale.

### Contact

WWF Suisse, Patrick Hofstetter, [patrick.hofstetter@wwf.ch](mailto:patrick.hofstetter@wwf.ch), M 076 305 67 37

Traitement

19 mars 2026

25.3744

Mo. Chiesa. Taxe sur le trafic routier traversant la Suisse (art. 82 al. 3 en relation avec l'art. 84 al. 1 Cst.)

### Introduction

La motion demande l'introduction d'une taxe de transit pour les véhicules motorisés qui traversent la Suisse par la route depuis un État voisin vers un autre et qui ne bénéficient pas d'un droit de transit gratuit en vertu du droit international public. La redevance concerne le trafic routier de transit de personnes. Son montant doit avoir un caractère incitatif et être fonction de la densité du trafic, de l'heure et du jour de la semaine. Les recettes provenant de la taxe seront versées au Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Le Conseil des États a accepté la motion à l'unanimité.

### Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande au Conseil national de suivre le Conseil des États et d'accepter la motion.

### Argumentation

trafic voyageurs sur l'axe nord-sud, en particulier via le Gothard et le San Bernardino, représente une nuisance considérable pour la population et l'environnement. Le Conseil fédéral confirme ce problème dans son rapport sur le postulat 22.4044, sans toutefois prendre de mesures supplémentaires. En mai 2025, le Conseil national a rejeté à une faible majorité l'introduction d'un péage variable comme instrument de gestion du trafic nord-sud. La motion 25.3744 propose désormais une redevance variable pour les trajets purement transitoires.

L'Alliance-Environnement soutient l'introduction d'une taxe de transit à condition que celle-ci soit compatible avec les engagements internationaux de la Suisse. L'accord sur les transports terrestres conclu avec l'UE protège notamment des éléments centraux de la politique suisse des transports, tels que la redevance sur le trafic lourd, l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche et la limite de 40 tonnes pour les camions. Ces acquis doivent continuer d'être garantis.

Indépendamment de l'évaluation juridique, l'Alliance-Environnement privilégie une utilisation ciblée des recettes en faveur de l'infrastructure ferroviaire et de la protection de l'environnement. Outre le soutien prévu dans la motion aux programmes d'agglomération dans les régions de transit concernées, des fonds devraient également être alloués au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) ainsi qu'à des mesures concrètes contre les nuisances causées par le trafic de transit. Une utilisation exclusive des

recettes pour la poursuite de l'extension des routes nationales serait contraire aux préoccupations de la population suisse.

### Contact

Pro Alps, Silvan Gnos, [silvan.gnos@proalps.ch](mailto:silvan.gnos@proalps.ch), T 041 870 97 88

Traitement

19 mars 2026

25.3956

## M o. CTT-N. Adaptation de l'ordonnance concernant la redevance sur le trafic des poids lourds

### Introduction

Au cours de l'été 2025, le Conseil fédéral a commandé la révision partielle de la loi sur la redevance sur le trafic des poids lourds (RPLP). Dans le cadre de cette révision, la CTT-N a demandé une adaptation de l'ordonnance sur le trafic des poids lourds (ORPL). La motion 25.3956 de la commission charge le Conseil fédéral d'adapter les taux de la RPLP à partir de 2027 de manière à atteindre le plafond autorisé par l'accord sur les transports terrestres (ATT) conclu avec l'UE. Cette mesure vise à renforcer le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), le transfert demandé par la Constitution du trafic de marchandises de transit de la route vers le rail et le principe du pollueur-payeur dans le transport de marchandises.

### Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande au Conseil national d'accepter la motion de commission.

### Argumentation

année, plus de 3 milliards de francs de coûts liés à l'environnement, à la santé et aux accidents restent non couverts. L'ajustement des taux de la RPLP proposé par la CTT-N, à savoir 0,1 centime par tonne-kilomètre transportée, reste certes modeste, mais il renforce la vérité des coûts, contribue à l'internalisation des effets externes et améliore ainsi la protection de l'environnement et de la santé.

Dans le même temps, une augmentation modérée de la RPLP améliore les conditions de concurrence entre la route et le rail et soutient le transfert écologique du trafic marchandises, conformément au mandat constitutionnel (art. 84 Cst.).

Selon le Conseil fédéral, l'utilisation des taux de redevance autorisés par la ATT permettrait de générer environ 68 millions de francs de recettes supplémentaires par an. Les deux tiers de ces fonds seraient versés au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), renforçant ainsi le financement et la performance du rail, moyen de transport économe en énergie et respectueux du climat.

### Contact

Pro Alps, Silvan Gnos, [silvan.gnos@proalps.ch](mailto:silvan.gnos@proalps.ch), T 041 870 97 88

Traitement

19 mars 2026

25.4409

Mo. CTT-E. Garantir le niveau des prestations de CFF Cargo, y compris le maintien d'un réseau central dans le transport combiné de marchandises

### Introduction

La motion CTT-E 25.4409 vise à donner une impulsion importante au renforcement du transport ferroviaire de marchandises. À l'origine, cette initiative avait pour objectif de mettre un terme à la réduction des prestations de CFF Cargo et de garantir que les mesures d'encouragement prévues dans la nouvelle loi sur le transport de marchandises (LTMa) ne soient pas contournées avant même d'avoir produit leurs effets. Il était prévu que le Conseil fédéral fixe des exigences plus contraignantes pour garantir l'offre et la structure du réseau jusqu'en 2029 et assure le développement stratégique du transport combiné (TC). Alors que le Conseil des États a rejeté des exigences plus claires pour CFF Cargo, l'élaboration d'un plan national de mise en œuvre pour le développement du TC jusqu'en 2035 a reçu un large soutien (point 3). Celui-ci doit réunir la Confédération, les cantons et les acteurs de la route et du rail afin d'exploiter le potentiel de transfert de jusqu'à un million de trajets en camion vers le rail, plus respectueux de l'environnement.

### Recommandation

L'Alliance- Environnement recommande au Conseil national de suivre le Conseil des États et d'accepter le point 3 de la motion.

### Argumentation

Avec la nouvelle loi sur le transport de marchandises (LTMa), le Parlement souhaitait, au printemps 2025, renforcer de manière ciblée le transport ferroviaire de marchandises en tant que pilier économe en énergie et respectueux du climat de l'approvisionnement national. Dans le même temps, CFF Cargo réduit toutefois son offre, avant même que les instruments de promotion adoptés puissent déployer leurs effets. Cette évolution affaiblit le rail, augmente la consommation d'énergie du transport de marchandises et entraîne le transfert d'un volume important de trafic vers la route.

Le TC combine l'efficacité du rail et la flexibilité de la route et permet de transporter de grands volumes avec une consommation d'énergie nettement inférieure et des émissions de CO<sub>2</sub> réduites. Malgré son grand potentiel et son importance en matière de politique environnementale, CFF Cargo s'est en fait retiré du TC national au début de 2026.

Le point 3 de la motion aborde cette question : grâce à un « plan de mise en œuvre du développement du TC en Suisse jusqu'en 2035 » contraignant, la Confédération, les cantons et les acteurs du transport routier et ferroviaire doivent œuvrer à l'extension systématique du transport combiné et à la mise en œuvre concrète des objectifs climatiques et énergétiques de la Confédération dans le domaine du transport de marchandises.

### Contact

Pro Alps, Silvan Gnos, [silvan.gnos@proalps.ch](mailto:silvan.gnos@proalps.ch), T 041 870 97 88

## Recommandations supplémentaires pour les points inscrits à l'ordre du jour

|         |                                                                       |          |
|---------|-----------------------------------------------------------------------|----------|
| 24.3540 | Mo. Maillard Pierre-Yves. Pour une filière du verre recyclé en Suisse | Accepter |
|---------|-----------------------------------------------------------------------|----------|

## Recommandations de vote relatives aux objets figurant à l'ordre du jour sur listes séparées

| Objets parlementaires du DFI   |                                                                                                                                                                                                                           |          |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| 25.3212                        | Po. Meier Andreas. Pyramide alimentaire. Méthodes scientifiques de substitution                                                                                                                                           | Rejeter  |
| 25.3326                        | Mo. Michaud Gigon. Clarifier la portée du devoir d'information des distributeurs d'eau potable                                                                                                                            | Accepter |
| 25.4254                        | Mo. Amoos. Interdire les PFAS et les perturbateurs endocriniens dans les jouets d'ici 2030                                                                                                                                | Accepter |
| Objets parlementaires du DETEC |                                                                                                                                                                                                                           |          |
| 25.3113                        | Mo. Ruch. Modification de l'aménagement du territoire en faveur des bâtiments habités et partiellement habités existants situés hors zone à bâtir                                                                         | Rejeter  |
| 25.3411                        | Mo. Hübscher. Autoriser la construction de certaines infrastructures énergétiques                                                                                                                                         | Rejeter  |
| 25.3665                        | Mo. Schaffner. Autoriser les communautés électriques locales à utiliser plusieurs niveaux de réseau                                                                                                                       | Accepter |
| 25.3752                        | Po. Schaffner. Système électrique suisse. Stratégie de résilience et de stockage au service du réseau                                                                                                                     | Accepter |
| 25.3898                        | Mo. Pfister Gerhard. Réduire la bureaucratie et alléger la charge des services des automobiles, des consommateurs et des acteurs économiques, tout en améliorant la sécurité routière et la protection de l'environnement | Rejeter  |
| 25.3924                        | Po. Candan Hasan. Lièvre brun et alouette des champs. Préserver et promouvoir deux icônes du paysage rural                                                                                                                | Accepter |
| 24.3044                        | Mo. Kolly. Suppression de l'obligation d'utiliser un pendillard pour étendre le lisier en zone de montagne et zones contiguës (zone de collines)                                                                          | Rejeter  |
| 24.3045                        | Mo. Kolly. Suppression générale de l'obligation d'utilisation du pendillard                                                                                                                                               | Rejeter  |
| 24.3082                        | Mo. Kolly. Autoriser le paysan et sa famille à vivre sur leur ferme                                                                                                                                                       | Rejeter  |

|         |                                                                                                                                                                     |          |
|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| 24.3112 | Mo. Jauslin. Les ULM, des avions respectueux de l'environnement, silencieux et économiques. Pour la certification de produits innovants en Suisse                   | Rejeter  |
| 24.3150 | Mo. Nicolet. Autoriser une marge de tolérance de 10 pour cent du poids total autorisé dans les transports routiers lorsqu'ils ne disposent pas de moyen de contrôle | Rejeter  |
| 24.3177 | Mo. Wandfluh. Préserver les districts francs et les protéger des dommages excessifs                                                                                 | Rejeter  |
| 24.3228 | Mo. Roduit. Ne pas renoncer à l'utilisation de la force hydraulique sur le Doubs                                                                                    | Rejeter  |
| 24.3268 | Po. Storni. Hydroélectricité. Optimiser l'exploitation des bassins d'accumulation                                                                                   | Accepter |

L'Alliance-Environnement a pour membres six grandes organisations environnementales de Suisse. L'Alliance-Environnement veut assurer la coordination et l'information relatives aux activités politiques du Palais fédéral et de l'administration.

**L'Alliance-Environnement, Postgasse 15, Case Postale 817, 3000 Berne 8**  
**T 031 313 34 33, [info@alliance-environnement.ch](mailto:info@alliance-environnement.ch), [www.alliance-environnement.ch](http://www.alliance-environnement.ch)**

### Membres

#### **Association transports et environnement ATE**

ATE, Aarberggasse 61, case postale 8676, 3001 Bern  
T 031 328 58 58  
[www.vcs-ate.ch](http://www.vcs-ate.ch)

#### **BirdLife Schweiz**

BirdLife Schweiz, Wiedingstrasse 78, case postale, 8036 Zürich  
T 044 457 70 20  
[www.birdlife.ch](http://www.birdlife.ch)

#### **Fondation suisse de l'énergie**

FSE, Sihlquai 67, 8005 Zürich  
T 044 275 21 21  
[www.energiestiftung.ch](http://www.energiestiftung.ch)

#### **Greenpeace**

Greenpeace Schweiz, case postale, 8031 Zürich  
T 044 447 41 41  
[www.greenpeace.ch](http://www.greenpeace.ch)

#### **Pro Natura**

Pro Natura, case postale, 4018 Basel  
T 061 317 91 91  
[www.pronatura.ch](http://www.pronatura.ch)

#### **WWF**

WWF Suisse, Avenue Dickens 6, 1006 Lausanne  
T 044 297 21 21  
[www.wwf.ch](http://www.wwf.ch)

### Partenaires

#### **Pro Alps**

Pro Alps, Hellgasse 23, 6460 Altdorf UR  
T 041 870 97 81  
[www.proalps.ch](http://www.proalps.ch)

#### **Amis de la Nature Suisse**

Amis de la Nature Suisse, case postale, 3001 Bern  
T 031 306 67 67  
[www.amisdelanature.ch](http://www.amisdelanature.ch)

### Ecorating

L'Alliance-Environnement analyse régulièrement les votes des parlementaires pour évaluer leur sensibilité environnementale, voir [www.ecorating.ch](http://www.ecorating.ch). Les objets traités dans le «Point de vue» constituent la base de cette analyse.