

# Bientôt une RPLP réduite pour les camions avec des moteurs fonctionnant au biogaz?

Après le Conseil des Etats, le Conseil national a aussi donné son feu vert à la promotion du biogaz. Les deux chambres ont adopté une motion demandant au Conseil fédéral de faire en sorte que ce ne soient plus seulement les camions électriques qui bénéficient d'une réduction de la RPLP.

Aujourd'hui, toute personne qui roule avec un camion à traction électrique ne paie pas la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP). Le gouvernement fédéral veut ainsi promouvoir l'utilisation de véhicules utilitaires n'utilisant pas de carburant d'origine fossile. Actuellement, les véhicules fonctionnant au biogaz sont laissés pour compte dans le cadre de cette campagne de promotion. Cela devrait toutefois changer. Après le Conseil des Etats, le Conseil national a désormais lui aussi approuvé une motion déposée en 2019 par la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats. Avec le transfert de ce texte au Conseil fédéral, ce dernier est désormais tenu d'adapter régulièrement les lois et autres ordonnances dans le domaine des véhicules utilitaires aux nouveaux développements technologiques. Cela devrait permettre à un plus grand nombre de véhicules utilitaires équipés de systèmes de propulsion alternatifs de bénéficier d'une réduction de la RPLP.

## Des avantages importants

Selon l'unité de coordination nationale pour la mobilité du GNC, cela inclut aussi les camions alimentés au biogaz ou au GNL (gaz naturel liquéfié). Dans un communiqué de presse, il est également question d'une décision révolutionnaire prise par le Parlement. Elle présente d'importants avantages pour les camions qui roulent au biogaz ou au GNL. L'exemple suivant le démontre clairement: «Pour un camion de 40 tonnes équipé d'un ancien moteur Diesel (Euro 0, 1, 2) et parcourant annuellement une distance de quelque 80 000 kilomètres, il faut payer plus de 99 000 francs de RPLP. Et même un camion diesel équipé d'un moteur Diesel moderne (Euro 6), donc à émissions nettement plus faibles, coûte encore près de 73 000 francs par an à son propriétaire. A l'avenir, une exonération partielle sera déduite pour les camions fonctionnant au gaz renouvelable. Le montant exact de cette réduction sera connu dès que le projet de loi d'application de la motion sera disponible.»

Cependant, il est déjà clair que l'utilisation du biogaz et du GNL sera rentable pour les



Le remplissage d'un camion fonctionnant avec du GNL: l'utilisation du gaz naturel liquide constitue une variante possible pour une motorisation à faible taux d'émissions nocives.



RPLP: une redevance poids lourds liée aux performances préférentielle pour les camions qui roulent au gaz pourrait encourager les transporteurs à choisir des moteurs fonctionnant au gaz.

entreprises actives dans le secteur de la logistique. L'environnement en bénéficiera également: «L'année dernière, l'Office fédéral de la statistique a estimé que 17 800 millions de tonnes-kilomètres de marchandises avaient été transportées en Suisse. Si l'on utilise le plus rapidement possible des véhicules roulant au biogaz ou des camions fonctionnant au GNL pour effectuer une partie de ces trajets, des quantités considérables de CO<sub>2</sub> peuvent être économisées. Plusieurs entreprises logistiques suisses sont déjà en train de renouveler leur flotte de véhicules et comptent sur l'utilisation des gaz renouvelables pour réduire les gaz à effet de serre», peut-on lire dans le communiqué de presse.

## Optimisme dans le secteur du gaz

L'industrie suisse du gaz préconise depuis des années la promotion des véhicules utilitaires à faibles émissions. Elle se félicite donc de la décision du Parlement. «En Suisse, c'est le transport routier qui produit actuellement le plus de gaz à effet de serre. Les carburants d'origine non fossile tels que le biogaz, le GPL et l'hydrogène peuvent contribuer de manière importante à ce que la Suisse atteigne ses objectifs environnementaux et climatiques, en particulier dans le transport de marchandises», a déclaré Daniela Decurtins, directrice de l'Association suisse de l'industrie du gaz (VSG). «Il est réjouissant de constater que cette politique crée un cadre favorable qui profitera à tous les véhicules utilitaires dotés de motorisations n'utilisant pas de carburant fossile et pourvus de motorisations alternatives.»

Voici les termes exacts de cette motion: «Les préoccupations actuelles suivantes devraient être prises en compte:

1. Les véhicules utilitaires équipés de motorisations alternatives devraient bénéficier de l'exemption ou de la réduction de la RPLP jusqu'à nouvel ordre (si nécessaire avec une augmentation simultanée de la RPLP pour les véhicules utilitaires particulièrement polluants).

2. Les véhicules utilitaires conçus comme des véhicules hybrides (rechargeables) doivent être exemptés de la RPLP pour les kilomètres parcourus en mode électrique. Pour des raisons d'ordre pratique, un forfait peut également être envisagé.

3. Augmenter la longueur maximale des véhicules articulés fonctionnant à l'hydrogène (de 1 m ou 1,20 m), des véhicules tracteurs et des camions remorques afin de pouvoir accueillir les conteneurs d'hydrogène sans réduire le volume utile de transport.

4. Sans oublier d'autres points, en fonction de l'évolution technologique.»

Le Conseil fédéral n'est probablement pas très heureux du renvoi de cette motion; dans sa déclaration, il s'est prononcé contre cette motion, bien qu'il soutienne son idée de base, à savoir l'augmentation de l'efficacité énergétique et la promotion de moteurs à faibles émissions de CO<sub>2</sub>. L'un des arguments contre la motion était l'approbation de véhicules plus longs pour favoriser la propulsion à l'hydrogène. Ce n'est pas nécessaire, le progrès technique permettra de produire des réservoirs avec une plus grande densité d'hydrogène. En outre, la RPLP doit également être techniquement applicable, ce qui n'est pas encore le cas avec la taxe différenciée pour les véhicules hybrides. Malgré ces arguments et quelques autres encore, les deux chambres ont adopté la motion. (Daniel von Känel)

## Un sacré coup de pouce

L'utilisation du gaz naturel (GNC ou GNL) comme combustible ne joue qu'un rôle mineur en Suisse. La règle suivante s'applique aux deux variantes: plus la proportion de biogaz dans le carburant est élevée, meilleur est le bilan environnemental. Avec la réduction de la RPLP pour les véhicules fonctionnant au biogaz, la propulsion au gaz pourrait recevoir un sacré coup de pouce en Suisse. Les évaluations des perspectives d'avenir de la propulsion au gaz diffèrent. Selon Martin Daum, président du conseil d'administration de Daimler, le gaz naturel mène à une impasse à long terme. Il l'a déclaré lors de la présentation du camion Daimler GenH2 à l'hydrogène (SWISS CAMION 10/2020). Tel n'est pas l'avis de Thomas Rücker, le directeur d'Iveco Suisse, dans notre mensuel (SWISS CAMION 12/2020): «Nous sommes toujours convaincus que le gaz constitue une alternative au diesel. Immédiatement disponible, elle est en outre abordable.» Iveco proposera également le GNL comme alternative au diesel sur le long terme. Thomas Rücker a aussi souligné que les véhicules à gaz pouvaient fonctionner aussi bien au biogaz qu'au gaz synthétique. Ce dernier pourrait offrir un avenir sûr aux camions à gaz, car des recherches intensives sont menées dans ce domaine, par exemple par l'Empa, le laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche. Nous l'avions évoqué dans notre édition 7-8 de l'année passée. (dvk)



Un Iveco fonctionnant au gaz: plusieurs entreprises, comme ici Coop, possèdent déjà dans leur flotte de véhicules des camions qui sont alimentés au gaz, qu'il s'agisse de gaz naturel comprimé (GNC) ou de gaz naturel liquéfié (GNL).