
Politique des transports en cours

N° 3 | 20 Session d'automne des Chambres fédérales du 7 au 25 septembre 2020

Berne, 01 | 09 | 2020

Chers membres,
Chers lectrices et chers lecteurs,

Le récent [Rapport trimestriel](#) des chemins de fer de la LITRA est venu illustrer pour la première fois par des chiffres l'effondrement dramatique de la demande de TP liée à la crise du coronavirus. La demande dans le transport de voyageurs a reculé de presque deux tiers d'avril à juin par rapport à l'année précédente. Dans le transport de marchandises, soumis à une forte concurrence et des marges basses, la demande a reculé de 14%.

La pandémie du coronavirus est un défi historique pour nous tous. Les TP ont été doublement frappés par le confinement imposé par la Confédération, l'offre étant maintenue et la demande s'effondrant. La Confédération doit donc contribuer de manière significative aux pertes des TP. Les cantons, les villes et les entreprises de transport devront aussi en assumer leur part. Il est impératif que tous les acteurs concernés veillent à ce que le modèle de succès des transports publics ne soit pas endommagé pour l'avenir. La LITRA s'engagera donc en faveur d'un projet de loi corona pour l'ensemble des TP. Le secteur travaille de son côté à créer les bases nécessaires à rétablir la confiance, afin que les TP soient de nouveau davantage utilisés.

Les TP sont un pilier de la mobilité du pays et doivent être renforcés. Dans le cadre de la révision en cours de la loi sur le CO₂, la LITRA voit comme essentiel le soutien aux liaisons ferrées transfrontalières, y compris les trains de nuit, ainsi qu'aux modes de propulsion neutres en CO₂. Bien que les TP ne représentent aujourd'hui que 4% des émissions de CO₂ dans les transports, les TP doivent gagner 30% en efficacité énergétique et devenir neutre climatiquement d'ici 2050 (voir le [communiqué de presse Bus électriques](#) du 17.8.2020). Car les objectifs climatiques ne seront atteints que si la répartition modale de 20% actuellement s'améliore en faveur des TP. A cette fin, la Confédération doit maintenant proposer des mesures de concrétisation.

Au cours de la session d'automne, la LITRA s'engagera avec force en faveur de la poursuite cohérente et du soutien aux conditions-cadres nécessaires au développement des TP. Cela concerne le soutien à la convention sur les prestations 2021-2024 et la prorogation du crédit-cadre de cautionnement pour le trafic régional de voyageurs.

Je vous souhaite une agréable lecture de ce numéro de la Politique des transports en cours.



Martin Candinas, Conseiller national
Président

Les informations sur les thèmes suivants figurent dans ce numéro :

- Coronavirus : Compenser les pertes dans le secteur des TP
- La nouvelle loi sur le CO₂ entame la dernière ligne droite
- Davantage de moyens pour le maintien de l'infrastructure ferroviaire 2021-2024
- Initiative parlementaire sur la tarification de la mobilité
- Proroger le crédit-cadre de cautionnement pour le trafic régional de voyageurs

Politique des transports en cours, session d'automne Coronavirus: compenser les pertes de recettes dans les TP

La LITRA salue le train de mesures du Conseil fédéral sur le soutien financier aux TP et au fret ferroviaire. Ces mesures évitent que les pertes liées au coronavirus ne portent des dommages durables aux TP et au fret ferroviaire. La LITRA attend cependant deux compléments : une aide au trafic local ainsi qu'au trafic touristique.

Le 28 avril, la Commission des transports du Conseil national a déposé une [motion](#) engageant la Confédération à trouver des solutions pour les TP. Le Conseil national et le Conseil des États ont approuvé la motion le [5 mai](#) et le [6 mai](#) contre la volonté du Conseil fédéral. Le 1er juillet, le Conseil fédéral a envoyé ses propositions pour [consultation](#), et le [12 août](#), il a envoyé son [message](#) au parlement. Les mesures prévues représentent environ 700 millions de francs pour les TP et pour le transport de marchandises par rail.

Trafic régional de voyageurs et trafic longues distances

La Confédération et les cantons doivent couvrir le déficit attendu dans le trafic régional de voyageurs en 2020 et 2021, soit environ 290 millions de francs par an. Les entreprises de transport doivent participer aux coûts dans la mesure de leurs capacités financières, par des économies de coûts d'environ 230 millions de francs et en dissolvant leurs réserves pour environ 220 millions de francs.

Les pertes dans le trafic longues distances ne font pas partie de la proposition et seront clarifiées avec les CFF dans le cadre de la politique d'actionnaire.

Transport combiné et transport de marchandises par rail

Afin d'adoucir les effets négatifs dans le transport combiné à travers les Alpes, les indemnités doivent rester stables en 2020 et 2021. Avec des volumes de transport réduits, l'indemnité moyenne par envoi augmente. De plus, les coûts non couverts des entreprises ferroviaires pourront être indemnisés sur demande dès 2020. Pour le ferroutage, il est prévu un montant unique d'assainissement du montant de la perte de recettes et environ 70 millions de francs sont prévus pour le transport de marchandises

par rail, afin que ce dernier puisse assurer à long terme ses fonctions d'approvisionnement en Suisse.

Financement de l'infrastructure ferroviaire

Conséquence de la crise, les recettes des sillons des gestionnaires d'infrastructure (GI) ainsi que les versements affectés dans le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) ont nettement reculé. Afin d'éviter des coupes massives dans l'entretien, l'exploitation et le développement de l'infrastructure ferroviaire, le Conseil fédéral entend renoncer au remboursement des dettes (avances FIF) en 2020. Désormais, en 2020, les deux tiers du produit net de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) seront reversés au FIF. Il sera également fait usage en 2020 de la possibilité pour le FIF de s'endetter. Et enfin, des avenants aux conventions sur les prestations existantes compenseront les pertes de recettes des GI.

Grâce à ces mesures et aux 330 millions de francs supplémentaires, il ne devrait pas y avoir de restrictions dans le maintien de la substance et l'extension du réseau ferroviaire ni cette année ni l'an prochain.

Des contributions aussi pour le trafic local et touristique

De plus, la LITRA s'engage en faveur du trafic local et du trafic touristique. Même si la Confédération ne commande pas ces offres, elles sont nécessaires pour que fonctionnent les chaînes de transport du TP. Le principe de la couverture des déficits doit donc être appliqué dans le trafic local comme dans le TRV. La Confédération y assume le tiers des coûts. Et la Confédération doit prendre en compte financièrement les fonctions systémiques du TP dans le trafic touristique sous la forme d'un régime d'exception.

En raison de l'urgence, la proposition sera discutée et, le cas échéant harmonisée, par les deux chambres durant la session d'automne.

Base de données objets parlementaires Curia Vista

[20.055 Objet du Conseil fédéral - Loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du Covid-19](#)

Politique des transports en cours, session d'automne La nouvelle loi sur le CO₂ entame sa dernière ligne droite

La révision totale loi sur le CO₂ entame sa dernière ligne droite. Le Conseil national a entièrement discuté et voté à une large majorité la révision totale de la loi pendant la session d'été. Les positions de la commission responsable du Conseil des États divergent encore de celles du Conseil national sur quelques points liés au transport.

La loi actuelle sur le CO₂ régit la réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'en 2020. En approuvant l'accord de Paris en 2015, le Parlement a, entre autres, accepté l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 50% par rapport à 1990 d'ici 2030. Pour y parvenir, une révision totale de la loi actuelle sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020 est nécessaire.

Le Conseil national prend en compte les régions rurales

Le Conseil national a débattu de la nouvelle proposition du Conseil des États de l'automne 2019 lors de sa session d'été 2020. Contrairement à la version du Conseil des États, la grande chambre a précisé ou ajouté des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le Conseil national fixe en particulier explicitement que des mesures de protection du climat peuvent également être soutenues par le Fonds pour le climat dans les régions rurales et de montagne.

Unité sur la taxe sur les billets d'avion et le prix des carburants

Le Conseil national a approuvé, comme le Conseil des États avant lui, une taxe sur les billets d'avion. Elle se situera entre 30 et 120 francs et abondera pour moitié le nouveau fonds pour le climat. Selon le Conseil national, le renforcement de l'obligation de compensation pour les importateurs devrait faire monter le prix de l'essence ou du diesel de 10 centimes par litre au plus d'ici 2024 et de 12 centimes à partir de 2025. Les règles pour les véhicules neufs seront aussi renforcées. Le Conseil des États est d'accord sur ces points.

Le montant de toutes les amendes pour le Fonds pour le climat

Contrairement au Conseil national, la commission compétente du Conseil des États veut verser l'intégralité du produit des sanctions financières sur les importateurs de véhicules au Fonds pour le climat. Le Conseil national ne veut y verser que la moitié, l'autre moitié abondant le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). L'argent du Fonds pour le climat finance des mesures de prévention des dommages climatiques.

Davantage de TP et des propulsions neutres pour le climat

La commission du Conseil des États soutient deux autres décisions du Conseil national, qui présentent un intérêt du point de vue des transports publics. La première garantit que les moyens du Fonds pour le climat puissent aussi financer le trafic ferroviaire transfrontalier (y compris les trains de nuit) pour un montant maximal annuel de 30 millions de francs. La seconde est de soutenir les technologies de propulsion neutres en CO₂ dans les TP. Le financement est prévu via le Fonds pour le climat et les sommes qui seront libérées pour les TP par le renoncement au remboursement de la taxe sur les produits pétroliers. Ce remboursement disparaîtra à partir de 2026 pour les véhicules dans le trafic local et à partir de 2030 pour tous les véhicules dans le trafic relevant de la concession.

Le Conseil des États se penchera sur la proposition pour la deuxième fois lors de la session d'automne. Il est prévu que les deux chambres éliminent les différences qui persistent sur la loi sur le CO₂ lors de cette session d'automne.

Base de données objets parlementaires Curia Vista

[17.071 Objet du Conseil fédéral. Révision totale de la loi sur le CO₂.](#)

Politique des transports en cours, session d'automne Davantage de moyens pour le maintien de l'infrastructure ferroviaire 2021-2024

Au total, 14,4 milliards de francs sont mis à disposition pour le maintien et la modernisation du réseau ferroviaire suisse entre 2021 et 2024. C'est 1,2 milliard de plus que lors de la période de quatre ans qui s'achève. Le Conseil fédéral le demande au parlement dans le cadre du plafond de dépenses de la Convention sur les prestations d'infrastructure ferroviaire 2021-2024. Les commissions des transports et des finances du Conseil national soutiennent la proposition.

Avec ce cadre de versements, les entreprises ferroviaires obtiennent de l'argent pour réparer les voies, les ponts ou les équipements de signalisation. Le réseau ferroviaire est ainsi préservé dans sa substance, modernisé en cas de besoin et mis au dernier niveau en termes de technologie. 14,4 milliards de francs sont mis à disposition pour cela entre 2021 et 2024. C'est 1,2 milliard de plus que lors de la période précédente. L'augmentation doit surtout couvrir

- le besoin accru d'entretien des voies, des gares, des équipements de signalisation, des ponts et des tunnels,
- le besoin supplémentaire pour la mise en œuvre de la Loi sur l'égalité pour les handicapés
- et les dépenses de protection de la nature et de l'environnement.

Une grande partie pour le réseau des CFF

Environ la moitié du cadre de versements, soit 7,6 milliards de francs, est prévue pour l'entretien et la modernisation du réseau des CFF. Presque 6 milliards sont réservés aux conventions sur les prestations avec les autres compagnies ferroviaires et 0,5 milliard sera consacré à la «maîtrise de système». Il s'agit ici de tâches de réseau et d'ordre supérieur que les entreprises de transport assument sur mandat des acheteurs.

La Confédération fixe les objectifs pour les entreprises de transport

La Confédération fixe aussi dans les conventions sur les prestations les objectifs d'exploitation, de main-

ten et de développement technique de l'infrastructure ferroviaire. En tant que propriétaire, la Confédération attend des compagnies qu'elles assurent la sécurité sur leur réseau et garantissent la performance de leur réseau. Ces missions sont financées depuis le Fonds d'infrastructure ferroviaire.

Un soutien aussi pour le transport de marchandises par rail

La proposition inclut aussi un crédit-cadre de 300 millions de francs pour la contribution d'investissement des installations privées de gestion du fret entre 2021 et 2024. Le crédit sera financé par les recettes affectées de la taxe sur les produits pétroliers et les autres moyens réservés au transport routier et aérien.

La LITRA s'est déjà clairement prononcée, lors de la consultation, en faveur de la proposition du Conseil fédéral sur le cadre de versement de 14,4 milliards de francs. Une minorité de la commission des transports du Conseil national demande au Conseil de réduire le cadre de versement de 493 millions.

La Commission recommande l'adoption de la proposition par 18 voix pour, 0 voix contre et 7 abstentions. La décision de la commission des finances du Conseil national a été prise à l'unanimité.

Base de données objets parlementaires Curia Vista

[20.044 Objet du Conseil fédéral. Infrastructure ferroviaire, tâches systématiques de ce domaine et contributions d'investissement en faveur des installations privées de triage et de transbordement pour les années 2021 à 2024. Financement](#)

Politique des transports en cours, session d'automne Initiative parlementaire sur la tarification de la mobilité

Une initiative parlementaire demande au Conseil fédéral d'introduire une vaste tarification de la mobilité (Mobility Pricing). Elle doit récompenser la mobilité respectueuse du climat et réduire la construction de routes. La tarification de la mobilité vise des prix équitables pour une mobilité responsable et une utilisation plus efficace des infrastructures de transport.

Selon l'analyse d'efficacité du Conseil fédéral sur un projet pilote à Zoug (voir ci-dessous), l'initiative parlementaire demande des avancées nettes.

Points essentiels de la tarification de la mobilité recherchée

La tarification de la mobilité demandée doit être conçue à travers l'ensemble des moyens de transport. Elle doit récompenser la mobilité respectueuse du climat et réduire la construction de routes. L'infrastructure de transport actuelle doit être utilisée de manière plus efficace grâce à des prix plus équitables et flexibles durant la journée. Les facteurs spéciaux tels que le niveau de développement, le bilan écologique du mode de transport et le statut social peuvent être pris en compte. La tarification de la mobilité doit permettre de limiter les infrastructures conçues pour répondre aux heures de pointe et donc d'éviter les capacités excédentaires en dehors de ces heures de pointe. Une tarification de la mobilité aiderait à résoudre ce problème, dit le Conseiller national Jürg Grossen, initiateur de la proposition, pour la justifier.

Le Conseil fédéral veut permettre les projets pilotes

Le Conseil fédéral a pris connaissance à la fin 2019 des résultats d'une [analyse d'efficacité](#) sur un projet pilote de tarification de la mobilité dans la région de Zoug. Selon l'analyse, les volumes de transport aux heures de pointe ont reculé de 9 à 12% dans le transport individuel motorisé (TIM) et de 5 à 9% dans les transports publics.

Le Conseil fédéral a mandaté le DETEC et le DFF d'élaborer un concept pour garantir le financement à long terme de l'infrastructure de transport. Il s'agira de remplacer les taxes et les impôts existants par une

redevance liée aux prestations de transport et de créer les bases juridiques pour des projets pilotes de tarification de la mobilité afin que les cantons et les communes puissent lancer de tels projets.

Complexité élevée et attentes multiples

Les technologies nécessaires à la tarification de la mobilité sont disponibles, en particulier en ce qui concerne la protection des données. La mise en œuvre restera pour autant complexe, car les attentes envers la tarification de la mobilité sont très diverses. Pour certains acteurs, l'essentiel est d'écarter les pics d'activité. D'autres y voient un instrument contre une croissance excessive de la mobilité. Et d'autres encore veulent ainsi favoriser les transports publics. La mise en œuvre devra par ailleurs veiller aux diverses compétences (Confédération, cantons, communes) et à la viabilité sociale. Afin de pouvoir répondre à ces questions complexes, le Conseil fédéral veut procéder par étapes.

La commission des transports du Conseil national n'a pas donné suite à l'initiative parlementaire pour l'introduction d'une tarification de la mobilité par 14 voix pour, 10 voix contre et 1 abstention. La raison est notamment que les travaux du Conseil fédéral sont déjà en bonne voie et qu'une législation parallèle n'aurait pas beaucoup de sens.

Base de données objets parlementaires Curia Vista

[19.488 Initiative parlementaire. Tarification de la mobilité. Récompenser les comportements responsables](#)

Politique des transports en cours, session d'automne Proroger le crédit-cadre de cautionnement pour le trafic régional de voyageurs

Les entreprises obtiennent des prêts avantageux pour l'achat de moyens d'exploitation grâce à la garantie de l'État. Puisque la Confédération et les cantons commandent et indemnisent les prestations dans le trafic régional, les économies dans ces indemnisations aboutissent à une situation classique gagnant-gagnant. C'est pourquoi la LITRA soutient donc la prorogation de ce cautionnement jusqu'en 2030.

En 2010, le parlement a approuvé un crédit-cadre de cautionnement d'un montant de 11 milliards de francs pour les entreprises du trafic régional de voyageurs (TRV). Ce soutien a fait ses preuves: Les entreprises de TP peuvent acquérir du matériel roulant et d'autres moyens d'exploitation en ayant recours à du capital externe à faible taux d'intérêt. Les intérêts ainsi économisés soulagent la Confédération et les cantons comme acheteurs (et donc les contribuables) d'environ 10 millions de francs par an. Aucun défaut de paiement n'a exigé l'intervention de la Confédération depuis 2010.

Le Conseil fédéral souhaite ainsi proroger le crédit-cadre de cautionnement de dix années supplémentaires, jusqu'à fin 2030. Il a envoyé son message au parlement le 5 juin 2020. Le Conseil fédéral estime que le cautionnement solidaire dans le TRV est supportable, car les entreprises, dont les coûts non couverts sont indemnisés par la puissance publique, disposent d'une situation financière stable. La commission des transports du Conseil des États recommande à l'unanimité l'adoption de la proposition par le Conseil.

Le Conseil des États en débatera lors de la session d'automne.

Base de données objets parlementaires Curia Vista

[20.053 Objet du Conseil fédéral. Trafic régional de voyageurs. Prorogation du crédit-cadre de cautionnement](#)