

Politique des transports en cours

N° 2 | 2024 Session d'été des Chambres fédérales du 27 mai au 14 juin

Berne, 21 | 05 | 2024

Chers membres, chères lectrices et chers lecteurs,

Après l'année record 2023, les voyages en train continuent d'avoir le vent en poupe. Nous n'avons jamais eu un **premier trimestre** 2024 aussi bon : 5,43 milliards de passagers-kilomètres ont été parcourus sur le rail, soit quatre pour cent de plus que l'année précédente. La demande est restée élevée, en particulier dans le trafic de loisirs et le trafic international. Les efforts conjugués de l'ensemble de la branche des TP et le soutien ciblé des collectivités publiques – comme par exemple les billets combinés TP lors de l'Euro féminin 2025 – doivent permettre de poursuivre cette évolution positive au cours des prochains trimestres et d'augmenter encore l'utilisation des TP dans tous les domaines. En revanche, l'essor du trafic ferroviaire de marchandises se fait encore attendre. Certes, les prestations de transport se sont légèrement redressées au premier trimestre 2024 par rapport au quatrième trimestre 2023 (+ 1,8 %). Mais par rapport au même trimestre de l'année précédente (3,02 milliards de tonnes-kilomètres nettes), il en résulte un recul de 3,6 %. La baisse enregistrée dans le trafic ferroviaire de marchandises est due en premier lieu à l'environnement économique difficile en Europe, lequel a eu un impact particulièrement négatif sur le trafic de marchandises transalpin. L'amélioration du trafic de marchandises par le rail est donc actuellement au cœur des préoccupations politiques.

D'une part, une réforme fondamentale de [la loi sur le transport de marchandises](#) est actuellement en préparation au sein de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats (CTT-E). Celle-ci est absolument centrale pour une transformation durable du trafic import-export et intérieur de marchandises sur le rail, le bateau et la route. D'autre part, le Conseil fédéral a présenté, dans le cadre de son [rapport sur le transfert](#), des propositions visant à renforcer le transport ferroviaire de marchandises transalpin. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a déposé des interventions supplémentaires, par exemple pour stabiliser le trafic combiné à l'aide de voies tampons ou pour renforcer la ligne d'accès à la NLFA et le trafic de marchandises sur des distances moyennes. De même, l'introduction d'une taxe sur le transit alpin et l'adaptation complète de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) au renchérissement doivent être examinées.

Enfin, l'encouragement de la relève reste cher à la LITRA. Depuis plus de dix ans, nous décernons, en présence d'un conseiller fédéral, trois prix d'encouragement à des étudiants qui consacrent leurs travaux de bachelor et de master aux transports publics et à la mobilité dans les universités et les hautes écoles spécialisées suisses. [L'appel à candidatures pour le Prix LITRA](#) de cette année est en cours, nous nous réjouissons de recevoir de nombreuses soumissions.

Je vous souhaite une bonne lecture et vous remercie de votre soutien aux transports publics.

Cet aperçu contient des informations relatives aux thèmes suivants :



Martin Candinas, Conseiller national
Président

- [Loi sur le transport de marchandises](#) : transformation du trafic de marchandises par le rail
- [Rapport sur le transfert du trafic 2023](#) : Le Conseil fédéral veut faire avancer le transfert de marchandises
- [Faire avancer le projet de ligne d'accès à la NLFA sur la rive gauche du Rhin dans l'intérêt du transfert modal](#)
- [Stabilisation du transport combiné sur l'axe nord-sud par des voies tampons](#)
- [Soutien supplémentaire pour le trafic de marchandises sur les distances moyennes](#)
- [Renforcer le transfert du trafic par l'introduction d'une taxe sur le transit alpin](#)
- [Adaptation intégrale de la RPLP au renchérissement en Suisse](#)
- [Mieux intégrer le triangle de planification des TP dans le processus parlementaire](#)
- [LCFF](#) : Assurer le financement long terme des CFF
- [EURO féminin 25](#) : Soutien financier pour le billet combiné TP
- [Taxe au tonnage pour les navires](#) : un nouvel impôt pour les armateurs en Suisse

Politique des transports en cours, session d'été 2024

Loi sur le transport de marchandises : transformation du trafic de marchandises par le rail

Le Conseil fédéral entend renforcer le fret ferroviaire et fluvial sur l'ensemble du territoire. Pendant une période transitoire, le transport par wagons complets isolés doit en outre bénéficier d'un soutien financier. L'objectif est de rendre l'ensemble du système de transport de marchandises. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats est entrée en matière sur le projet. Elle souhaite entamer la discussion par article au cours du deuxième trimestre.

Le Conseil fédéral entend renforcer les conditions-cadre du fret ferroviaire et fluvial afin d'augmenter la sécurité d'approvisionnement de l'ensemble du pays. Ainsi, le transport ferroviaire de marchandises doit devenir plus simple, plus rapide et plus économique grâce à l'attelage automatique numérique (DAC, de l'anglais digital automatic coupling). Le Conseil fédéral veut mettre 180 millions de francs à disposition pour l'introduction du DAC. Un autre objectif est de moderniser le transport par wagons complets isolés (TWCI). Celui-ci remplit certes des fonctions importantes dans la logistique, mais il n'est pas rentable dans sa forme actuelle. Le Conseil fédéral prévoit donc de soutenir le TWCI pour une durée limitée, dans le but de devenir rentable à moyen terme.

Pas de surcharge du budget fédéral

Le Conseil fédéral entend compenser intégralement les dépenses supplémentaires, de sorte qu'il n'en résulte aucune charge additionnelle pour le budget général de la Confédération. Il est prévu d'utiliser à cet effet une partie des recettes de la redevance sur le trafic des poids lourds (RPLP) liée aux prestations, qui seraient sinon versées au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Le financement de l'entretien et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire par le FIF reste garanti.

La CTT-E veut des clarifications concernant le FIF et la RPLP

La majorité de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats (CTT-E) est entrée en matière sur le projet par 9 voix contre 2. Elle est d'avis que le renforcement du trafic ferroviaire de marchandises est central pour le transport de marchandises en Suisse et souhaite éviter un report sur la route. La CTT-E souhaite aborder la discussion détaillée au cours du deuxième trimestre. Dans cette perspective, la commission a confié différents mandats à l'administration – notamment pour clarifier les conséquences financières pour le FIF, les répercussions sur les projets d'extension prévus et la réforme de la RPLP.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[24.017 Loi sur le transport de marchandises \(Transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer ou de navigation\). Révision totale](#)



Politique des transports en cours, session d'été 2024

Rapport sur le transfert du trafic 2023 : Le Conseil fédéral veut faire avancer le transfert de marchandises

Tous les deux ans, le Conseil fédéral rend compte au Parlement de l'état d'avancement du transfert. Dans le rapport sur le transfert du trafic 2023, qui sera discuté aux Chambres lors de la session d'été, le Conseil fédéral propose différentes mesures pour stimuler le transfert du trafic. Elles consistent, entre autres, à adapter la RPLP au renchérissement et à renforcer le soutien financier des transports ferroviaires sur les courtes distances.

Dans le rapport sur le transfert 2023, le Conseil fédéral arrive à la conclusion que l'achèvement de la NLFA et les autres mesures ont un impact positif sur le transfert du trafic de marchandises. Au cours du premier semestre 2023, le rail a obtenu une part de marché de 72,7 %. Il existe toutefois des facteurs qui entravent le processus de transfert. Ces facteurs comptent la situation économique difficile en Europe, les nombreux chantiers sur le réseau ferroviaire et les retards qu'ils impliquent. L'objectif défini par la loi de ne pas dépasser 650'000 trajets de poids lourds par an à travers les Alpes n'est toujours pas atteint.

Augmentation de la RPLP et promotion des courtes distances

Pour faire avancer le processus de transfert, le Conseil fédéral propose différentes mesures. D'une part, la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) doit, à cause du renchérissement, augmenter de cinq pour cent au 1er janvier 2025, et d'autre part, le Conseil fédéral souhaite soutenir davantage les distances de transport plus courtes. Selon une étude externe, un encouragement supplémentaire sur les distances de moins de 600 kilomètres permettrait de transférer plus de transports sur le rail. Le trafic intérieur suisse en provenance et à destination du Tessin ainsi que le trafic général en import-export devraient en être les premiers bénéficiaires.

Pas d'augmentation du prix du courant de traction

Le Conseil fédéral propose également, conformément à la demande du Parlement, de poursuivre l'exploitation de la chaussée roulante jusqu'en 2028. La Confédération renonce en outre à augmenter le prix du courant de traction pour le trafic de marchandises. Le prix restera de 12 centimes par kilowattheure, ce qui allège le trafic de marchandises d'environ 10 millions de francs par an.

Le Conseil national se penche sur le rapport sur le transfert du trafic 2023 lors de la session d'été.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[24.036 Rapport sur le transfert 2023](#)



Politique des transports en cours, session d'été 2024

Faire avancer le projet de ligne d'accès à la NLFA sur la rive gauche du Rhin dans l'intérêt du transfert modal

Avec une motion, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national demande des mesures pour l'aménagement de la ligne d'accès à la NLFA sur la rive gauche du Rhin au Conseil fédéral. Du point de vue de la commission, l'aménagement de la rive gauche du Rhin est la seule possibilité d'éviter une stagnation du transfert du trafic au cours des 20 prochaines années. Le Conseil national débattera de l'intervention lors de la session d'été.

Les nombreux chantiers en Allemagne pour le maintien et l'aménagement de l'axe ferroviaire de la rive droite du Rhin (corridor Rhin-Alpes) dureront encore plusieurs années. Afin d'éviter une stagnation, voire une régression, de la politique de transfert, une majorité de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CCT-N) demande au Conseil fédéral, par 16 voix contre 6 et une abstention, de prendre des mesures pour l'aménagement de la ligne d'accès à la NLFA sur la rive gauche du Rhin dans les années à venir et de créer ainsi une alternative prometteuse pour le trafic ferroviaire de marchandises.

Aménagement de la ligne d'accès NLFA Metz–Strasbourg–Bâle

Par cette motion, la Commission veut notamment charger le Conseil fédéral de prendre les mesures nécessaires pour que l'étranglement sur la ligne d'accès à la NLFA Metz–Strasbourg–Bâle puisse être aménagé en un corridor de quatre mètres pour le transport combiné (TC). Pour ce faire, le Conseil fédéral doit également offrir à la France la perspective d'un soutien financier. La Suisse a déjà procédé ainsi pour des projets antérieurs similaires, tels que l'aménagement du corridor de quatre mètres du tronçon de Luino ou du tronçon Simplon–Domodossola–Novara.

Renouvellement et électrification Wörth–Strasbourg

Par la même motion, la Commission souhaite que le Conseil fédéral s'engage, avec la France, la région Grand Est et l'Allemagne, pour la suppression de l'étranglement de la ligne d'accès à la NLFA du Sud de la vallée du Rhin par le renouvellement et l'électrification du tronçon de 71 kilomètres Wörth–Strasbourg, sur la rive gauche du Rhin.

Une minorité de la Commission demande le rejet de la motion. Le Conseil national se penchera sur cette intervention lors de la session d'été.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[24.3389 Motion Faire avancer le projet de ligne d'accès à la NLFA sur la rive gauche du Rhin dans l'intérêt du transfert modal](#)



Politique des transports en cours, session d'été 2024

Stabilisation du transport combiné sur l'axe nord-sud par des voies tampons

Par cette motion, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national demande au Conseil fédéral de créer des voies tampons pour le trafic ferroviaire de marchandises sur l'axe nord-sud. Ces mesures doivent contribuer à une stabilisation rapide du trafic ferroviaire de marchandises, et du trafic combiné en particulier. Le Conseil national débattera de l'intervention lors de la session d'été.

Selon la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CCT-N), l'instabilité du trafic, notamment en Allemagne, entraîne l'annulation de nombreux trains dans le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes. Des perturbations sur l'axe nord-sud provoquent des blocages des centres de transbordement, ce qui empêche la réception et l'expédition, nationale comme internationale, d'autres marchandises.

Aménagement de la capacité de voies à l'aide de voies tampons

Afin d'éviter à l'avenir de tels retards dans le trafic ferroviaire de marchandises et de stabiliser le trafic combiné sur l'axe nord-sud, une majorité de la CCT-N demande, par 17 voix contre 6, au Conseil fédéral d'augmenter la capacité de voies le long du corridor nord-sud avec ce que l'on appelle des voies tampons pour le trafic combiné (TC).

20 à 30 voies tampons au nord et au sud

La possibilité de garer temporairement les trains bloqués sur des voies tampons de 700 mètres, jusqu'à ce que la perturbation soit éliminée et qu'une reprise sûre du trajet sur les réseaux en aval puisse être garantie, permet d'éviter les retards. Selon la CCT-N, cela implique la mise à disposition de 15 à 20 voies tampons au nord (Offenburg, Bâle, Dottikon) et de 6 à 10 voies tampons au sud (Chiasso, Bellinzona, Domodossola) et, le cas échéant, un ajustement du financement des aménagements correspondants.

Une minorité de la Commission demande le rejet de la motion. Le Conseil national se penchera sur cette intervention lors de la session d'été.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[24.3390 Stabilisation du transport combiné sur l'axe nord-sud par la mise à disposition de voies tampons](#)



Soutien supplémentaire pour le trafic de marchandises sur les distances moyennes

Par cette motion, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national demande au Conseil fédéral de renoncer à un transfert des subventions pour le trafic combiné des longues distances au profit des moyennes distances. Parallèlement, des subventions supplémentaires de 15 millions de francs devraient être mises à disposition pour le transport sur des distances moyennes. Le Conseil national débattera de l'intervention lors de la session d'été.

Dans son rapport sur le transfert du trafic 2023 dans le trafic lourd transalpin, le Conseil fédéral constate que la part du transfert dans le transport combiné est nettement plus faible pour les distances inférieures à 600 kilomètres que pour les distances supérieures à 600 kilomètres. Parallèlement, les subventions par transfert sont plus élevées pour les distances moyennes. C'est dans la nature des choses : plus la distance est courte, moins le transfert est rentable.

La commission contre le transfert des subventions

Dans son rapport sur le transfert, le Conseil fédéral propose de réaffecter une partie des subventions pour les longues distances en faveur des moyennes distances. Du point de vue de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CCT-N), un tel transfert de subventions depuis les longues distances au profit des moyennes distances représente une menace pour la politique de transfert suisse. La majorité de la Commission décide par conséquent, par 17 voix contre 6, de demander au Conseil fédéral de renoncer à une telle réaffectation des subventions. Pour que les distances de transport moyennes puissent être davantage transférées, des subventions supplémentaires de 15 millions de francs doivent être mises à disposition.

Empêcher un report du trafic dans le trafic combiné

Le trafic qui s'étend sur de longues distances et traverse le réseau allemand voisin souffre particulièrement des déficits de qualité du trafic combiné. Parallèlement, le trafic longue distance est également soumis à la pression des bas prix du transport routier. La CCT-N craint qu'une répartition des subventions ne vienne entraîner un report du trafic ferroviaire de marchandises vers la route.

Une minorité de la Commission demande le rejet de la motion. Le Conseil national se penchera sur cette intervention lors de la session d'été.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[24.3391 Encouragement du transfert vers des distances de transport moyennes](#)



Renforcer le transfert du trafic par l'introduction d'une taxe sur le transit alpin

Par ce postulat, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national demande au Conseil fédéral d'examiner si et comment l'introduction d'une taxe sur le transit alpin pourrait améliorer durablement les efforts de la Suisse en matière de transfert du trafic dans le trafic de marchandises transalpin. Le Conseil national débattera de l'intervention lors de la session d'été.

Depuis des années, le taux maximal de la redevance pour un trajet à travers la Suisse pour le trafic lourd, fixé dans l'accord sur les transports terrestres (ATT), est loin d'être atteint, et ce, bien que la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) soit un instrument important pour le transfert du trafic de marchandises de la route vers le rail et que, dans le même temps, l'objectif de transfert de 650'000 trajets à travers les Alpes soit nettement dépassé avec, par exemple, 927'000 trajets en 2022.

Une taxe sur le transit alpin pour de nouvelles incitations

Par ce postulat, la majorité de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CCT-N) demande au Conseil fédéral, par 12 voix contre 10 et une abstention, d'évaluer si et comment l'introduction d'une taxe sur le transit alpin (TTA) pourrait favoriser un meilleur transfert dans le trafic de marchandises transalpin et quelles seraient les adaptations légales nécessaires pour l'introduire pour les véhicules utilitaires lourds sur la route. La CCT-N est d'avis qu'une taxe sur le transit alpin, déjà ancrée dans l'article 40, alinéa 5, de l'accord sur les transports terrestres conclu entre la Suisse et l'UE, permettrait d'atteindre approximativement le taux de redevance maximal fixé dans l'ATT.

La CCT-N souhaite une meilleure exploitation de la marge de manœuvre

De surcroît, la Suisse n'exploite pas, avec sa procédure actuelle, toute la marge de manœuvre prévue par l'accord international, et ce, bien que l'objectif de transfert ne soit pas atteint et malgré de nets reculs dans le processus de transfert du trafic de marchandises transalpin.

Une minorité de la Commission demande le rejet du postulat. Le Conseil national se penchera sur cette intervention lors de la session d'été.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[24.3392 Examiner l'opportunité d'utiliser une taxe sur le transit alpin comme instrument de transfert modal](#)



Politique des transports en cours, session d'été 2024

Adaptation intégrale de la RPLP au renchérissement en Suisse

Par cette motion, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national demande au Conseil fédéral d'adapter intégralement la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) au renchérissement. Cette adaptation devrait permettre une meilleure exploitation du potentiel de l'effet de transfert et d'atteindre l'objectif de transfert. Le Conseil national débattera de l'intervention lors de la session d'été.

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) a été introduite en 2001. Selon la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CCT-N), elle est depuis lors de moins en moins chère en termes réels, car elle est trop rarement et trop peu adaptée au renchérissement.

La dernière adaptation de la RPLP date de dix ans

Même si les valeurs de l'inflation en Suisse étaient récemment basses, il n'en demeure pas moins que d'importants montants de renchérissement n'ont pas été pris en compte depuis l'introduction de la RPLP. Les prix à la consommation, par exemple, ont augmenté de 9,6 % entre 2002 et 2022. La RPLP, quant à elle, a augmenté de 0,97 % la dernière fois en 2012. Depuis lors, 11 années se sont écoulées sans qu'aucune compensation du renchérissement de la RPLP n'ait été effectuée.

L'augmentation de la RPLP, déjà prévue par le Conseil fédéral, des 100 indexés en 2002 à 106,02 pour l'année 2025, ne peut pas suivre le renchérissement. Ainsi, le potentiel existant de l'effet de transfert de la RPLP reste également inexploité. Pendant ce temps, l'objectif de transfert de la route au rail, qui n'est toujours pas atteint, nécessite des mesures urgentes pour le renforcement de la politique de transfert.

Adaptation intégrale de la RPLP au renchérissement

Par cette motion, une majorité de la CTT-N demande au Conseil fédéral, par 13 voix contre 8 et deux abstentions, d'adapter le plus rapidement possible et intégralement la RPLP au renchérissement. Au plus tard en 2025, la RPLP devrait être aussi chère en terme réel que lors de son introduction il y a 20 ans.

Une minorité de la Commission demande le rejet de la motion. Le Conseil national se penchera sur cette intervention lors de la session d'été.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

24.3393 Adaptation complète de la RPLP au renchérissement pour garantir son effet de transfert



Politique des transports en cours, session d'été 2024

Mieux intégrer le triangle de planification des TP dans le processus parlementaire

Le triangle de planification – offre, infrastructure, matériel roulant – est souvent négligé lors de la préparation des étapes d'aménagement des TP dans le processus parlementaire. Le postulat charge le Conseil fédéral de présenter les adaptations à apporter au processus de planification afin de garantir une vision globale. Le Conseil des États débattera de l'intervention lors de la session d'été.

Dans le message relatif à la modification de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF), le Conseil fédéral explique que le financement supplémentaire des CFF est inéluctable, car, compte tenu de l'aménagement de l'infrastructure et de l'offre décidée par le Parlement, la politique attend que les CFF décident d'investir dans du matériel roulant, même si cela ne se justifie pas en termes d'économie d'entreprise. Tandis que les investissements dans l'aménagement de l'infrastructure sont financés par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), les entreprises de transport doivent financer elles-mêmes les investissements de suivi dans le matériel roulant supplémentaires et les installations d'exploitation en tenant compte des indemnités du trafic régional de voyageurs (TRV).

De mauvais investissements dus à une vision globale insuffisante

Selon le postulat, le triangle de planification approuvé – offre, infrastructure, matériel roulant – n'est pas suffisamment appliqué dans le processus parlementaire. Les objectifs en matière de transport et d'urbanisation ne sont pas pris en compte de manière égale et les conditions relatives aux finances ne sont pas suffisamment présentées. Cette vision globale insuffisante favorise les mauvais investissements et ainsi l'altération de la qualité des TP.

Le Conseil fédéral doit compléter le processus de planification

Le postulat veut charger le Conseil fédéral de présenter un rapport sur la manière de compléter le processus de planification pour la préparation des étapes d'aménagement des TP. Ce rapport doit particulièrement faire état de la faisabilité opérationnelle et des coûts d'exploitation et de transport subséquents. Ce complément devra si possible être intégré au message 2026.

Le Conseil des États se penchera sur le postulat lors de la session d'été.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

24.3136 Mieux intégrer le triangle de planification (offre, infrastructure et matériel roulant) dans le processus parlementaire et présenter les coûts subséquents de manière transparente



LCFF : Assurer le financement long terme des CFF

L'endettement des CFF a augmenté au cours des dernières années. En adaptant la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF), le Conseil fédéral entend renforcer à long terme la situation financière et la capacité d'investissement des CFF. Après que le Conseil national a suivi cette révision lors de la session d'hiver 2023 en y apportant quelques adaptations, le Conseil des États débattre du projet lors de la session d'été.

Avant la pandémie de Corona, les CFF enregistraient régulièrement des résultats commerciaux positifs. La situation financière s'est aggravée pendant la pandémie à la suite d'importantes pertes dans le trafic longue distance que les CFF exploitent pour leur propre compte. Par rapport au bénéfice d'exploitation avant amortissements, intérêts et impôts (EBITDA), l'endettement des CFF a par conséquent dépassé l'objectif de $6,5 \times$ EBITDA fixé par le Conseil fédéral au cours des dernières années.

Le Conseil fédéral veut renforcer les CFF à long terme

L'entreprise elle-même a déjà annoncé des mesures de coûts et d'efficacité à hauteur de quelque six milliards de francs. Parallèlement, le Conseil fédéral propose des adaptations légales visant à réduire l'endettement net soumis à intérêts des CFF à l'objectif fixé d'ici 2030 :

- Les CFF peuvent s'endetter uniquement auprès de la Confédération. Celle-ci leur octroie des prêts de trésorerie remboursables pour couvrir leurs besoins d'investissement, ce qui entraîne une augmentation de l'endettement de la Confédération au-delà du frein à l'endettement. Le Conseil fédéral propose qu'à partir d'un certain niveau d'endettement, la Confédération ne puisse désormais accorder aux CFF que des prêts via le budget fédéral. Ces prêts seraient ainsi soumis au frein à l'endettement.
- Pour la mise en œuvre de la motion transmise par le Parlement au Conseil fédéral (22.3008), le Conseil fédéral propose d'octroyer aux CFF une subvention unique en capital de 1,15 milliard de francs. Celle-ci est calculée selon les pertes subies dans le trafic longue distance entre 2020 et 2022. Elle permet de réduire les dettes et d'améliorer la capacité d'investissement des CFF.
- Enfin, pour améliorer davantage la situation financière des CFF, la Confédération peut leur accorder une baisse du prix du sillon pour le trafic longue distance. Cela entraîne toutefois une charge plus importante pour le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Le Conseil fédéral souhaite garantir la liquidité du FIF et assurer ainsi le financement des projets d'infrastructure ferroviaire prévus. C'est pourquoi il propose que la part maximale de deux tiers du produit net de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

(RPLP) soit versée au FIF si les réserves de ce dernier sont inférieures au niveau approprié.

Le Conseil national refuse tout prêt budgétaire

Le Conseil national a débattu de l'objet en tant que conseil prioritaire lors de la session d'hiver 2023. Il a approuvé l'objet, mais pas le fait que les CFF doivent passer des prêts de trésorerie aux prêts budgétaires à partir d'un certain niveau d'endettement. En effet, ces fonds concurrenceraient d'autres tâches de la Confédération. De plus, le Conseil national souhaite que la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL) stipule que le montant des réserves appropriées du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) s'élève à 300 millions de francs.

La CTT-E souhaite des instruments de financement plus flexibles

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) soutient également à l'unanimité le projet du Conseil fédéral. En ce qui concerne les adaptations des instruments de financement en faveur des CFF, elle n'est cependant pas en accord avec les décisions du Conseil national. D'une part, une majorité de la commission, par 7 voix contre 3 et deux abstentions, estime que le plafond de l'endettement via des prêts de trésorerie doit se baser sur les objectifs stratégiques et donc être plus flexible. D'autre part, la majorité de la CTT-E souhaite que les financements de la Confédération dépassant le plafond d'endettement défini soient accordés sous forme de subventions en capital, lesquelles doivent être approuvées par l'Assemblée fédérale dans le cadre du budget et ainsi soumises au frein à l'endettement.

Une minorité de la commission soutient en revanche la décision du Conseil national selon laquelle le financement des CFF par la Confédération doit rester possible sans plafond par le biais de prêts de trésorerie. Le Conseil des États se penchera sur le projet lors de la session d'été. Les deux Chambres veulent éliminer les éventuelles divergences au cours de la même session.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[23.063 Loi sur les Chemins de fer fédéraux \(LCFF\). Révision](#)



Politique des transports en cours, session d'été 2024

EURO féminin 25 : Soutien financier pour le billet combiné TP

Par cette motion, le Conseil des États demande au Conseil fédéral de soutenir l'EURO féminin 2025 organisé en Suisse à hauteur de 15 millions de francs. Ce soutien comprend notamment le renforcement des transports publics avec un ticket combiné TP et la promotion du tourisme suisse. Après que le Conseil des États a suivi cette motion lors de la session de printemps, le Conseil national débattera de l'intervention lors de la session d'été.

Pendant l'été 2025, huit villes de Suisse accueilleront l'EURO féminin 2025 (WEURO25). Le 31 janvier 2024, le Conseil fédéral a décidé de soutenir l'EURO féminin 25 à hauteur de quatre millions de francs. Un montant trop faible du point de vue du Conseil des États. Par une motion, il demande que l'EURO féminin 25 soit soutenu à hauteur de 15 millions de francs et que ces fonds soient utilisés dans la promotion du sport, la communication internationale et l'intégration des billets de TP. Selon lui, les unités administratives concernées devraient viser une compensation d'au moins 20 pour cent; l'EURO féminin 25 devrait soutenir la durabilité. Toujours selon lui, cet objectif ne peut être atteint que si les transports publics sont soutenus.

Le Conseil fédéral rejette l'intervention en raison de la situation financière

Dans sa réponse, le Conseil fédéral reconnaît que l'EURO féminin 25 est une grande opportunité pour le développement et la promotion du football féminin et soutient la stratégie d'un grand événement durable et économe en ressources. Pour des raisons de politique financière toutefois, une réduction des coûts d'utilisation des transports publics et le soutien de la communication internationale ne seraient pas réalisables. Il recommande le rejet de la motion.

La CdF-N demande un crédit d'engagement pour les billets de TP

Le Conseil des États a adopté cette motion lors de la session de printemps. La Commission des finances du Conseil national (CdF-N) recommande également à son conseil, par 13 voix contre 12, de suivre l'intervention et de voter ainsi un crédit supplémentaire d'un million de francs et un crédit d'engagement de cinq millions de francs pour un billet combiné de TP.

Le Conseil national débattera de l'intervention lors de la session d'été.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[24.3011 Utiliser durablement les chances qu'offre l'EURO féminin de l'UEFA 2025](#)



Politique des transports en cours, session d'été 2024

Taxe au tonnage pour les navires : un nouvel impôt pour les armateurs en Suisse

Avec l'introduction de la taxe au tonnage, le Conseil fédéral veut aligner l'imposition des compagnies de navigation maritime en Suisse sur celle de l'UE, afin de garantir la compétitivité de la place maritime suisse. Après que le Conseil des États a rejeté la demande lors de la session de printemps 2024, le Conseil national débattera pour la deuxième fois du projet lors de la session d'été.

Au printemps 2022, le Conseil fédéral a adopté le message relatif à la loi fédérale sur la taxe au tonnage. L'objectif du projet est de permettre aux navires de haute mer d'être imposés en fonction de leur capacité de chargement plutôt que sur la base du résultat obtenu. Plus de 20 pays de l'UE connaissent déjà cette possibilité. L'objectif est de rendre la Suisse plus attrayante pour les entreprises de transport maritime.

Le Conseil national est pour, le Conseil des États est contre

Dans le cadre de la session d'hiver 2022, le Conseil national, en tant que premier conseil, a approuvé l'introduction d'une taxe au tonnage en tenant compte de quelques compléments par 99 voix contre 85 et trois abstentions. Contrairement au Conseil national, le Conseil des États a rejeté l'imposition forfaitaire des compagnies maritimes en Suisse lors de la session de printemps 2024 par 29 voix contre 15. Pour la majorité de ce Conseil, l'inquiétude concernant les finances fédérales a prévalu.

La CER-N recommande le rejet du projet

Compte tenu de la décision sans équivoque du Conseil des États, des conséquences financières toujours incertaines et de l'évaluation critique de la constitutionnalité d'une taxe au tonnage, la Commission de l'économie et des redevances (CER-N) choisit elle aussi de renoncer à l'introduction de cette imposition forfaitaire. Par 15 voix contre 9, elle propose au Conseil national de se rallier au Conseil des États et de ne pas entrer en matière sur cet objet. Une minorité propose de maintenir la décision d'entrée en matière prise précédemment.

Le Conseil national se penchera sur le projet dans le cadre de la session d'été. S'il se rallie à la décision de non-entrée en matière de la Chambre basse, le projet sera abandonné.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[22.035 Taxe au tonnage applicable aux navires de mer. Loi fédérale](#)

