

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DETEC

Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Sommaruga
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Par e-mail à raphael.bucher@bafu.admin.ch

Berne, le 7 février 2022

Prise de position de l'UTP sur la révision de la loi sur le CO₂

Madame la Conseillère fédérale Sommaruga,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre position sur la révision de la loi sur le CO₂. L'Union des transports publics (UTP) **salue** le fait qu'un nouveau projet de loi ait été établi rapidement après le refus de celui de juin 2021. L'UTP **soutient les orientations** du nouveau projet car elle a vraiment à cœur que les objectifs climatiques puissent être atteints.

Les transports publics font partie de la solution pour atteindre ces objectifs climatiques, puisqu'ils sont très efficaces énergétiquement et génèrent peu d'émissions. Pour l'UTP, c'est la mobilité, en particulier les transports publics routiers, qui est au premier plan de la loi sur le CO₂. L'UTP poursuit en effet clairement l'objectif de **pouvoir passer, rapidement et sur tout le territoire, à des technologies respectueuses de l'environnement**. Dans sa réponse à la consultation, elle se concentre donc sur les aspects touchant à la mobilité. Sa prise de position met l'accent sur le soutien financier apporté à des motorisations respectueuses de l'environnement dans les transports publics routiers.

I. **Passage des transports publics routiers à des motorisations respectueuses de l'environnement**

a) Évaluation des mesures proposées

L'UTP salue le fait que le projet de loi prévoit un soutien financier de la part de la Confédération en faveur du passage des transports publics routiers à des propulsions respectueuses de l'environnement. L'UTP tient à ce que ce soutien soit offert indépendamment de la technologie visée et de l'affectation des bus au trafic local, au trafic régional voyageurs, au trafic touristique, au trafic occasionnel ou au transport de voyageurs. Sans aide financière substantielle de la Confédération, la conversion rapide des flottes de bus à des systèmes d'entraînement respectueux de l'environnement ne sera pas possible.

La proposition soumise n'est toutefois pas une véritable proposition parce qu'elle comporte un **déséquilibre considérable**: le montant résultant de la suppression de l'exemption de l'impôt sur les huiles minérales représente plusieurs fois le total du soutien direct prévu. Les 15 millions de francs proposés pour soutenir chaque année les motorisations respectueuses de l'environnement sont largement insuffisants, en particulier du fait des trois considérations suivantes:

- 1) **Le soutien de 15 millions de francs par année est beaucoup trop faible.** Au vu des investissements nécessaires, le montant du soutien prévu sera rapidement épuisé sans aucun résultat notable.

De plus, le montant n'est **en rien proportionnel à la suppression générale demandée de l'exemption de l'impôt sur les huiles minérales à partir de 2024, qui représente 84 millions de francs par année** (sur la base de 2018) pour les transports publics routiers¹. Le projet prévoit donc de retirer une part substantielle des moyens des transports publics routiers. L'art. 41a de la loi sur le CO₂ s'avérerait ainsi non seulement inefficace pour encourager les technologies de propulsion neutres en CO₂, mais aussi contre-productif puisque contraignant les entreprises à réaliser des économies, retarder des investissements ou y renoncer. Cela pourrait même entraîner une péjoration de l'offre, qui se répercuterait négativement sur la répartition modale.

Comparer avec les régions et pays voisins illustre l'inadéquation de la proposition du Conseil fédéral. L'Autriche par exemple met à disposition jusqu'en 2026 un total de 256 millions d'euros. L'Allemagne monte même jusqu'à 1,25 milliard d'euros jusqu'en 2024, et rien que le Land de Bade-Wurtemberg a octroyé un peu moins de 27 millions d'euros en 2021 pour favoriser le passage à des moteurs plus écologiques dans les transports publics routiers.

Selon les estimations actuelles, avec 15 millions par année, la conversion des flottes de bus des entreprises de transport suisses s'étendra bien au-delà de 2040. Or cette durée ne peut répondre ni aux ambitions des entreprises, ni aux objectifs de politique climatique relatifs aux transports.

- 2) **Plafonner le montant des aides versées n'est pas viable.** Le type de soutien prévu ne permet aucune sécurité de planification pour les entreprises de transport. Elles ne peuvent rien prévoir puisque personne ne sait combien de demandes de soutien seront déposées par année et quel en sera le montant dans le détail.
- 3) En proposant un montant forfaitaire par année pour l'ensemble de la branche, la Confédération ne peut assurer **aucune égalité de traitement entre les entreprises de transport** au fil des ans.

b) Art. 41a de la loi sur le CO₂: contre-proposition de l'UTP (voir annexe)

Pour toutes ces raisons, l'UTP a formulé une contre-proposition modérée. Celle-ci prévoit principalement que la Confédération offre un soutien forfaitaire par nouveau bus mis en service qui soit équipé d'une motorisation respectueuse de l'environnement. Le montant de ces aides ne vise pas à couvrir tous les surcoûts, mais doit représenter un **financement de départ** efficace.

Grâce à cette contre-proposition, les **investissements des entreprises de transport** pour l'achat des bus seront pourront être **planifiés** sans que les coûts à la charge de la Confédération n'augmentent vertigineusement.

Les dispositions limitées dans le temps que propose l'UTP sont claires et faciles à comprendre, et elles permettent une mise en œuvre aisée et équilibrée grâce à des fonds de soutien modérés définis en fonction du type de véhicule. Les charges pesant sur l'Administration fédérale du fait de l'évaluation des demandes de soutien peuvent être réduites à un minimum.

Le soutien prévu par la loi sur le CO₂ n'exclurait en outre aucunement les contributions d'autres sources (p. ex. les aides aux infrastructures de charge tirées de programmes de trafic d'agglomération, de Klik ou d'autres sources), puisque les contributions de la Confédération ne suffiraient dans tous les cas pas à couvrir les coûts, mais comme expliqué ci-dessous, constitueraient une aide initiale au financement.

¹ Selon la prise de position du Conseil fédéral sur l'interpellation 19.3375 de Jürg Grossen, en 2018, un total de 84 millions de francs de l'impôt sur les carburants a été remboursé aux entreprises de transport (dont plus de 31 millions à CarPostal).

c) Suppression échelonnée et non immédiate de l'exemption de l'impôt sur les huiles minérales

En outre, l'UTP salue sur le fond l'intention de supprimer l'exemption de l'impôt sur les huiles minérales dont bénéficient les entreprises de transports publics, sachant que cette exemption constitue une mauvaise incitation. Les moyens économisés par la suppression doivent cependant être entièrement dédiés à la promotion des motorisations respectueuses de l'environnement.

Une suppression immédiate et générale de l'exemption de l'impôt dans les transports publics routiers les rendrait dans un premier temps beaucoup plus chers. Les régions de campagne seraient les plus touchées parce que les technologies d'entraînement actuelles qui respectent l'environnement ne sont pas assez performantes pour faire face aux besoins dans les régions où la topographie est exigeante. Les commanditaires du trafic régional voyageurs en particulier devraient financer des indemnités bien plus élevées pour maintenir le statu quo, mais ne progresseraient nullement vers les objectifs climatiques.

Il convient par ailleurs de relever que remplacer ou pénaliser fiscalement les bus diesel existants qui peuvent encore servir des années avant leur durée d'amortissement n'a aucun sens. L'exemption de l'impôt sur les huiles minérales doit être garantie pour les bus mis en circulation avant l'entrée en vigueur de la loi sur le CO₂.

Par conséquent, l'UTP demande une reformulation de l'art. 48, al. 1^{bis} et 2 Limpin, visant la suppression de l'exemption de l'impôt tout en tenant compte des réflexions susmentionnées. La formulation doit se fonder sur le **compromis** trouvé il y a quelques années, qui a fait l'objet du projet de loi refusé par le peuple en juin dernier, mais toujours défendu sur le fond par l'UTP. Il s'agit d'une **suppression échelonnée dans le temps de l'exemption de l'impôt sur les huiles minérales**. La contre-proposition de l'UTP reprend ce compromis supportable pour la branche en le complétant quelque peu (voir annexe).

d) Infrastructures de charge

La loi révisée sur le CO₂ laisse un aspect central de la transition vers des motorisations écologiques de côté: l'infrastructure de charge, p. ex. pour les bus électriques ou des bateaux équipés de systèmes de propulsion respectueux de l'environnement. Peu importe la technologie d'entraînement finalement employée, il faut dans la plupart des cas adapter l'infrastructure du dépôt ou des chantiers navals et/ou équiper les arrêts de la ligne ou les débarcadères moyennant des frais importants. L'encouragement des bornes de recharge des véhicules électriques ancré à l'art. 37 de la loi sur le CO₂ doit être étendu à toutes les infrastructures de charge des transports publics, indépendamment de la technologie.

Pour récapituler, l'Union des transports publics demande les améliorations suivantes de la loi sur le CO₂ en faveur des transports publics routiers:

- **Le soutien financier aux motorisations respectueuses de l'environnement doit être largement plus élevé et comprendre également les infrastructure de charge de tous les véhicules de transports publics.**
- **Le soutien doit être défini de sorte que les entreprises de transport puissent être sûres de leurs planification.**
- **La suppression de l'exemption de l'impôt sur les huiles minérales dont bénéficient les transports publics routiers doit être échelonnée dans le temps, sans quoi la loi sur le CO₂ sera contre-productive et entraînera un important renchérissement des transports publics, en particulier dans les régions de campagne.**
- **Le soutien financier prévu pour les infrastructures de charge des véhicules électriques doit être étendu à tous les transports publics, indépendamment de la technologie employée.**

II. Propulsions respectueuses de l'environnement dans la navigation publique

L'UTP salue le fait que le projet de loi prévoit de soutenir également les technologies d'entraînement neutres en CO₂ dans la navigation publique. Il faut toutefois relever que, contrairement au trafic routier, il n'existe aujourd'hui encore aucune technologie de propulsion ni aucun carburant neutre en CO₂ permettant aux bateaux de ligne de grande taille de réaliser de longues courses selon l'horaire.

Tant qu'aucune technologie de propulsion neutre en CO₂, à énergie renouvelable et finançable n'est disponible pour les bateaux de ligne, il convient de renoncer à supprimer l'exemption de l'impôt sur les huiles minérales pour la navigation publique et d'en tenir compte dans la loi sur l'impôt sur les huiles minérales, à l'art. 48, al. 2. Sans cela, la navigation publique deviendrait beaucoup plus chère, selon le mécanisme présenté à l'égard des transports publics routiers. Or la navigation est soumise à une pression économique supplémentaire puisqu'elle n'a généralement pas droit aux indemnités et qu'elle devrait donc financer la suppression de l'exemption à ses propres frais. En outre, les moteurs des bateaux ont une durée de vie variant entre dix et vingt ans selon leur utilisation, si bien qu'il n'est pas judicieux de les remplacer ou de les pénaliser fiscalement avant la fin de leur durée d'amortissement.

III. Motorisations respectueuses de l'environnement de locomotives de manœuvre (nouveau)

Aujourd'hui, de très nombreuses locomotives de manœuvre fonctionnent encore au diesel (principalement dans le transport de marchandises). Le projet de loi doit par conséquent disposer que le Conseil fédéral peut également soutenir les technologies d'entraînement neutres en CO₂ des locomotives de manœuvre.

IV. Transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs (art. 37a)

L'UTP est heureuse que le nouveau projet de loi prévoie que la Confédération puisse encourager le transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs. L'UTP est convaincue que mettre en place de nouvelles relations ferroviaires internationales (de jour comme de nuit) est une mesure valable à opposer au trafic aérien.

Néanmoins, l'UTP voit d'un œil critique la limitation des aides financières à la fin 2030 au plus tard selon l'art. 37, al. 2 de la loi sur le CO₂. Se fondant sur l'hypothèse que les conditions-cadres économiques resteront inchangées, l'UTP estime que les trains de nuit ne pourront pas porter seuls leurs coûts après 2030. Introduire une offre déficitaire, dont le financement n'est plus assuré déjà après quelques années, complique les investissements en faveur d'un matériel roulant de qualité, coûtant cher à l'achat mais présentant une longue durée de vie. La qualité de l'offre en souffrirait beaucoup. Le meilleur effet de transfert peut toutefois être atteint uniquement par une offre de très bonne qualité. **L'UTP demande donc de biffer l'art. 37a, al. 2 de la loi sur le CO₂.**

V. Exemption des poids-lourds propres de la RPLP

L'UTP soutient le fait que les poids-lourds équipés de motorisations neutres en CO₂ (moteurs électriques ou à hydrogène) bénéficient d'un privilège quant à la RPLP. En revanche, elle juge qu'une exemption totale de tous ces poids-lourds d'ici 2030 va trop loin.

Même avec des entraînements neutres en CO₂, les poids-lourds génèrent des coûts externes dont il faut tenir compte. L'incitation devrait dès lors être limitée à un allègement de la RPLP, et non à une exemption. Cette dernière contreviendrait à la politique suisse de transfert et affaiblirait la position concurrentielle qu'a le fret ferroviaire comme moyen de transport générant peu d'émissions face à la route. L'UTP tient à ce sujet à ce que suffisamment de moyens restent à l'avenir alloués au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

L'UTP propose ainsi d'octroyer au Conseil fédéral la compétence de décider d'ici quand les poids-lourds propres pourront être exemptés **entièrement ou partiellement** de la RPLP ou d'ancrer l'exemption partielle de la RPLP dans la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds.

Nous vous remercions de nous avoir lus et de prendre en compte nos revendications.

Meilleures salutations.

Dr. Renato Fasciati
Président

Ueli Stückelberger
Directeur

Annexe: articles de loi reformulés par l'UTP

Annexe

Contre-proposition de l'UTP: reformulation concrète de passages du texte de loi

Loi fédérale sur la réduction des émissions de CO₂ (loi sur le CO₂)

Art. 37 Encouragement des bornes de recharge pour les véhicules électriques **et des transports publics**

¹ La Confédération utilise les produits issus de la sanction prévue à l'art. 13 durant la période allant de 2024 à 2030 pour encourager l'installation de bornes de recharge destinées aux véhicules électriques (**y c. bus électriques et autres véhicules des transports publics équipés de motorisations respectueuses de l'environnement**) dans les immeubles d'habitation, les entreprises, **et** sur les places de stationnement publiques **et aux dépôts et arrêts de transports publics**.

Art. 37a Transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs

~~² Les aides financières peuvent être octroyées au plus tard jusqu'en 2030.~~ [biffer sans contrepartie]

Art. 41a Encouragement des technologies de propulsion neutres s'agissant des émissions de CO₂ **dans les transports publics routiers, la navigation publique et pour les locomotives de manœuvre**

¹ Dans les transports publics par la route et dans la navigation publique **ainsi que pour les locomotives de manœuvre**, la Confédération peut contribuer, pour les véhicules dont la source de propulsion est exclusivement l'électricité ou l'hydrogène, à couvrir les coûts supplémentaires par rapport aux coûts des technologies de propulsion classiques.

² (nouveau) Le soutien de la Confédération s'applique lorsque les entreprises de transport mettent en service de nouveaux bus ou bateaux équipés de motorisations respectueuses de l'environnement dans le cadre de leur concession du transport de voyageurs ou de leur autorisation cantonale.

³ (nouveau) La Confédération soutient l'acquisition de bus équipés de motorisations respectueuses de l'environnement par le biais de contributions d'investissement à fonds perdu. Le montant du soutien est le suivant:

- a. 30 000 francs par minibus;
- b. 100 000 francs par midibus;
- c. 150 000 francs par bus standard;
- d. 200 000 francs par bus articulé;
- e. 250 000 francs par bus à double articulation.

⁴ (nouveau) Les bus doivent être affectés à 95 % à des courses répondant à la concession ou à l'autorisation.

⁵ (nouveau) Au moins 90 % de l'énergie employée pour les moteurs électriques doit être de source renouvelable.

⁶ (nouveau) Le soutien n'est pas octroyé lors d'investissements servant exclusivement à remplacer des bus qui disposent déjà de motorisations respectueuses de l'environnement. Si davantage de véhicules sont nécessaires, par exemple du fait du prolongement d'une ligne, le soutien fixé à l'alinéa 3 peut être octroyé pour les bus supplémentaires requis.

^{7 (nouveau)} Les aides financières fixées à l'alinéa 3 peuvent être octroyées jusqu'au 31 décembre 2035 au plus tard.

^{8 (nouveau)} Les aides financières fixées à l'alinéa 3 sont octroyées indépendamment d'autres moyens financiers des cantons, des communes ou d'établissements privés.

^{9 (nouveau)} Le Conseil fédéral définit les conditions et le montant des aides financières octroyées à la navigation publique et aux locomotives de manœuvre.

Abrogation et modification d'autres actes

Les lois suivantes sont modifiées comme suit:

Loi du 21 juin 1996 sur l'imposition des huiles minérales²

Art. 18, al. 1^{bis}

Inchangé [= **pas de suppression immédiate**, cf. art. 48, al. 1^{bis} et 2 Limpmin]

Art. 48, al. 1^{bis} et 2

^{1bis} Le remboursement de l'impôt selon l'article 18, al. 1^{bis} est supprimé à partir du 1^{er} janvier 2026 pour les véhicules des entreprises de transport du trafic local au titre d'une concession fédérale mis en circulation après le [date de l'entrée en vigueur de la loi sur le CO₂ révisée].

² À partir du 1^{er} janvier 2030, en dehors du trafic local, l'impôt n'est remboursé selon l'article 18, al. 1^{bis} aux entreprises de transport au titre d'une concession fédérale que si elles prouvent qu'il ne leur est pas possible de remplacer les bus ou les bateaux des lignes correspondantes par des véhicules équipés de motorisations neutres en CO₂ et à énergie renouvelable pour des raisons topographiques, techniques ou dues à la préservation du patrimoine ou si la mise en circulation des véhicules date d'avant le [date de l'entrée en vigueur de la loi sur le CO₂].

Loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds

Art. 4, al. 1^{bis}

^{1bis} Les véhicules dont la source de propulsion est exclusivement l'électricité ou l'hydrogène sont **partiellement** exonérés jusqu'au 31 décembre 2030.

² RS 641.61