

Un système incitatif et compétitif de fixation du prix des sillons pour renforcer le transport de marchandises par le rail

Proposition

Le Conseil fédéral est chargé de réformer radicalement, avec la participation de professionnels de la branche des transports, le système de fixation du prix des sillons : il s'agit de passer d'un mode de calcul basé sur le poids à un système incitatif pour le marché :

1. en révisant l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire au 1^{er} juillet 2009, de manière à réduire le prix des sillons pour le trafic de marchandises au niveau des prix pratiqués par les pays voisins (D/F/I/A) ;
2. en procédant à une révision législative conjointement à la modification du financement des infrastructures (troisième volet de la réforme ferroviaire II) pour introduire un système incitatif et compétitif de fixation du prix des sillons ;
3. en utilisant plus particulièrement les critères ci-après pour fixer le prix des sillons : degré de priorité sur le réseau, fréquentation des lignes, qualité des sillons, normes d'aménagement du tronçon, efficience du transport, bonus-malus comme incitation à la ponctualité et aux investissements en faveur de la protection de l'environnement ;

Développement

Le prix des sillons est un facteur de succès essentiel pour le transfert du transport de marchandises de la route au rail. Fondé sur le poids, le système actuel de fixation des prix pénalise le transport de marchandises et dessert les objectifs en matière de transfert des marchandises. Ainsi, pour un train Intercity d'un poids brut de 500 tonnes, l'utilisation des tracés de Bâle à Chiasso coûte CHF 1'450.-, alors que le même trajet pour un train de marchandises de 1600 tonnes brutes revient à CHF 4'508.-. Une comparaison avec l'étranger montre à quel point le transport de marchandises est pénalisé : le prix des sillons pour le trafic de personnes se situe dans la moyenne des pays voisins, tandis que les tarifs helvétiques pour le trafic de marchandises sont près de trois fois plus élevés que les prix pratiqués par nos voisins (D/F/I/A). Les incitations faisant défaut dans le système actuel, de nombreux sillons de qualité moindre (trajets plus longs, temps d'attente supérieurs et créneaux horaires peu attrayants) sont trop peu utilisés. De ce fait, les infrastructures et le potentiel de transfert ne sont pas pleinement exploités.

Le Parlement a presque terminé les délibérations sur le projet relatif au trafic des marchandises. Le moment est venu d'entreprendre avec détermination la réforme du système de fixation du prix des sillons. Il importe d'abandonner un système fondé sur le poids des trains pour introduire un dispositif incitatif, axé sur le principe de causalité, orienté sur le marché et prenant en compte les capacités disponibles. Il convient d'introduire les bonnes incitations qui permettront d'améliorer la productivité du système dans son ensemble. Cela implique notamment d'honorer les investissements dans du matériel roulant respectueux de l'environnement (sur le plan des émissions sonores, par exemple). Il s'agit d'exploiter le potentiel d'amélioration de la productivité pour abaisser les prix au niveau de

ceux des pays voisins (D/F/I/A). A cet égard, il faut noter que le trafic de marchandises utilise seulement 20 % des sillons et qu'il contribue à hauteur de 30 % aux recettes totales de 650 millions de francs (en 2005), alors que le transport de personnes utilise 80 % des sillons et génère 70 % des recettes.

Cette réforme en profondeur ne doit pas nécessairement se traduire par une réduction des recettes totales. Cependant, si la réforme vise à maintenir les recettes, il faudra améliorer l'efficacité en optimisant la gestion des sillons et en augmentant les incitations au transfert afin de maximiser les revenus. Il ne faut pas oublier qu'une meilleure utilisation des sillons pourrait atténuer le problème posé par le financement de l'extension des infrastructures. A moyen terme, un système incitatif et concurrentiel de fixation des prix des sillons ainsi qu'une amélioration supplémentaire des conditions cadres pourraient rendre les subventions fédérales superflues.

Dans la fixation des prix, il importe en particulier d'appliquer les critères suivants :

- degré de priorité sur le réseau (suppléments, rabais selon le degré de priorité du train)
- fréquentation de la ligne (suppléments aux heures de pointe, rabais aux heures creuses)
- qualité des sillons (rabais pour les sillons moins avantageux caractérisés par des temps de trajets et d'attente supérieurs)
- normes d'aménagement du sillon (les trains de marchandises ne paient pas pour les tronçons à grande vitesse)
- efficacité du transport (incitation à constituer des trains aussi longs et lourds que possible, plus particulièrement par l'introduction de tarifs fixes indépendamment du poids par km pour des trains complets)
- système de bonus-malus (incitation à la ponctualité et aux investissements dans des transports respectueux de l'environnement – matériel roulant produisant peu de nuisances sonores par exemple).

Dans sa réponse à la motion Pedrina 07.3372, le Conseil fédéral s'est déclaré d'accord avec l'orientation générale de la réforme. Cependant, il laisse une marge de manœuvre excessive en ce qui concerne la mise en œuvre concrète et le calendrier. La présente motion doit permettre de fixer des exigences plus contraignantes. Dans une première étape, le Conseil fédéral doit utiliser pleinement la marge de manœuvre découlant des bases légales actuelles dans le cadre d'une révision de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire, et ce au plus tard d'ici au milieu de l'année 2009. Les mesures qui ne pourront être introduites à ce stade devront être intégrées dans la révision de la loi sur les chemins de fer dans le cadre du troisième volet de la réforme ferroviaire II. En particulier, la baisse du prix des sillons pour le trafic de marchandises doit avoir lieu à l'occasion de la révision de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire.