
Politique des transports en cours

No 3 | 22 Session d'automne des Chambres fédérales, du 12 au 30 septembre 2022

Berne, le 06 | 09 | 2022

Chers membres, chères lectrices et chers lecteurs,

La politique a fait preuve de clairvoyance en maintenant dans une large mesure l'offre des TP pendant la pandémie de coronavirus. Ces efforts portent aujourd'hui leurs fruits de manière impressionnante : selon le [Rapport trimestriel des chemins de fer](#), le nombre de kilomètres parcourus sur les rails par les passagers ont pratiquement atteint le niveau d'avant la crise. Cette normalisation progresse plus rapidement que prévu il y a quelques mois et génère des recettes importantes pour les entreprises de transport. La branche a largement contribué, avec de nombreuses mesures, à tenir compte du changement de comportement en matière de mobilité et à reconquérir ainsi sa clientèle. Il reste toutefois beaucoup à faire : l'intégralité de la branche des TP travaille d'arrache-pied pour attirer encore davantage d'usagers dans les TP.

La situation est différente dans le domaine du transport aérien dont les capacités ont été massivement réduites et qui a subi des mesures de restructuration douloureuses. Au printemps 2020, le Conseil fédéral a en outre dû aider la compagnie aérienne SWISS à surmonter des problèmes de liquidités en lui accordant des garanties. Même si ces crédits ont pu être remboursés [de manière anticipée et intégrale](#) à la fin mai 2022, les importantes réductions de personnel qui ont eu lieu au cours des dernières semaines dans le domaine du trafic aérien ont fait obstacle à une reprise rapide.

Malgré les évolutions positives, la situation des TP restera tendue au cours des prochains mois. La combinaison de différents défis au même moment, à savoir l'approvisionnement en énergie, les difficultés de livraison, l'inflation ou la pénurie de main-d'œuvre qualifiée, rend tout pronostic sérieux impossible. Sur le plan politique, la LITRA s'engage catégoriquement pour faire avancer les dossiers importants pour les TP, notamment le passage à des propulsions respectueuses de l'environnement et l'avenir du trafic intérieur de marchandises

Dans l'association LITRA, c'est la confiance qui domine malgré toutes les incertitudes : les TP ont fait preuve d'une grande résilience et d'une grande résistance au cours des deux dernières années. C'est pourquoi nous sommes convaincus que la branche des TP est capable de faire face aux défis actuels. Toutes les parties prenantes doivent à nouveau contribuer à trouver de bonnes solutions afin d'optimiser et d'améliorer davantage les conditions-cadres existantes pour les TP. L'impact du changement climatique est de plus en plus visible. Le secteur de la mobilité, en particulier, doit rapidement atteindre la neutralité climatique. Cela ne peut se faire que si les TP augmentent leur part dans le trafic global grâce à des offres attrayantes et innovantes.

Je vous souhaite, chers membres, lectrices et lecteurs, une bonne lecture et vous remercie de votre soutien à la LITRA et aux transports publics !



Martin Candinas,
Conseiller national
Président

Vous trouverez dans ce numéro des informations relatives aux thèmes suivants :

- Révision de la loi sur le transport de voyageurs
- Promotion de modes de transport non fossiles dans les TP
- Deux motions pour la politique de transfert de la Confédération
- Dessertes des TP pour les installations de la vente, des loisirs et du tourisme
- Les transports en chiffres LITRA

Politique des transports en cours, session d'automne 2022

Révision de la loi sur le transport de voyageurs

La révision de la loi sur le transport de voyageurs (LTV) est sur la dernière ligne droite. Après la deuxième lecture au Conseil national lors de la session d'été, il reste quatre différends avec le Conseil des États, qui traitera cette affaire lors de la session d'automne. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) s'est penchée sur la révision pour la dernière fois en août et en septembre 2022.

Orientation de la proposition

La modification de la LTV vise à simplifier la procédure de commande dans le transport régional de voyageurs (TRV) et à renforcer le service public. Les éléments clés sont des conventions d'objectifs pluriannuelles entre les commanditaires et les entreprises de transport, un benchmarking national pour plus de transparence et d'efficacité dans le TRV et une nouvelle plateforme de commande numérique pour la simplification et l'harmonisation de la procédure de commande. Grâce à la révision, de meilleures directives pour l'utilisation des subventions sont ancrées dans la loi, notamment l'obligation d'une norme comptable moderne.

Le programme de promotion des innovations dans le domaine du trafic voyageurs, adapté dans le cadre de la révision, permettra à l'avenir à la Confédération de soutenir directement des projets pilotes et des prototypes. Des partenariats d'innovation avec des universités ou des entreprises privées sont également possibles. Le Conseil national et le Conseil des États ont également décidé que les entreprises de transports publics devaient proposer des billets à prix réduit aux classes qui voyagent dans le cadre de la scolarité obligatoire. La branche a déjà réagi par l'introduction des cartes journalières pour les écoles à prix réduit.

Les Chambres sont également d'accord sur le fait que les entreprises des TP sous concession doivent exploiter une infrastructure de distribution commune et régler, entre autres, les conditions non discriminatoires par des tiers. Enfin, il y a unanimité sur le fait que la Confédération et les cantons doivent désormais indemniser les coûts non couverts pour le matériel roulant historique.

Les quatre différends restants

Les Chambres ne sont pas encore parvenues à un accord sur l'**interdiction de réaliser des bénéfices** pour les entreprises subventionnées dans le domaine du trafic régional : tandis que le Conseil national souhaite inscrire explicitement l'interdiction de réaliser des bénéfices, le Conseil des États voulait jusqu'à présent autoriser des exceptions. La CTT-E propose au Conseil des États de s'en tenir à sa version.

Un autre différend concerne l'utilisation des éventuels **excédents des entreprises de transport** : Selon le Conseil national, au moins deux tiers d'un excédent doivent être affectés, comme jusqu'à présent, à la réserve spéciale destinée à couvrir les déficits futurs. Jusqu'à présent, le Conseil des États voulait que seul un tiers soit versé à la réserve spéciale, le commanditaire devant pouvoir imputer un deuxième tiers à l'indemnisation de l'année suivante.

Deux autres différends sont plutôt d'ordre linguistique. Les Chambres sont largement d'accord sur la manière de déterminer l'offre la plus avantageuse lors de l'attribution des offres de transport commandées conjointement par la Confédération et les cantons. Lors de la session d'été, le Conseil national a maintenu sa position, à savoir que le critère de « compatibilité environnementale », préféré par le Conseil des États, doit être remplacé par le terme « **durabilité** ». La CTT-E propose maintenant à son Conseil de se rallier au Conseil national.

Un dernier différend concerne les **conventions d'offre** de deux ans entre le commanditaire et l'entreprise de transport, qui seront maintenues même avec l'introduction des conventions d'objectifs pluriannuelles. Jusqu'à présent, le Conseil des États voulait que les conventions d'offre soient conclues au plus tard six mois avant le changement d'horaires. Pour le Conseil national, le fait qu'ils soient fixés « à l'avance » est suffisant. Encore une fois, la CTT-E propose que le Conseil des États se rallie au Conseil national.

L'élimination des dernières divergences et le vote final auront lieu au cours de la session d'hiver. Si aucun référendum n'est lancé contre la révision, il incombera au Conseil fédéral de concrétiser les adaptations de la LTV au niveau de l'ordonnance et de fixer la date d'entrée en vigueur.

Base de données des objets parlementaires Curia
Vista

[21.039 Loi sur le transport de voyageurs. Modification](#)

Politique des transports en cours, session d'automne 2022

Promotion de modes de transport non fossiles dans les TP

Les transports publics doivent jouer un rôle de modèle pour atteindre l'objectif de zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050 dans le domaine de la mobilité. Les TP routiers sont particulièrement sollicités. Le Parlement souhaite donc introduire une promotion des modes de transport non fossiles dans les transports publics par bus. Tandis que le Conseil fédéral examine la manière dont cela peut être mis en œuvre dans le cadre de la nouvelle révision de la loi sur le CO₂, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) veut agir rapidement et a donné suite à une initiative parlementaire.

Les transports publics sont économes en énergie et très respectueux du climat : moins de 4 % des émissions de CO₂ causées par les transports en Suisse sont imputables aux TP. Les bus diesel sont les principaux responsables des émissions de CO₂. La conversion du parc de bus diesel en Suisse vers des modes de transport non fossiles reste un défi majeur. D'une part, l'acquisition des véhicules implique des investissements importants et, d'autre part, l'infrastructure de recharge correspondante doit être élaborée et financée.

Motion de commission adoptée

En mars 2021, le Conseil fédéral a présenté dans un rapport de postulat les défis à surmonter lors du passage à des modes de transport non fossiles dans les TP routiers. En réaction à ce rapport et après le rejet de la révision totale de la loi sur le CO₂ en juin 2021, la CTT-N a déposé une motion de commission en août 2021 : cette dernière demande au Conseil fédéral de chercher des instruments pour accélérer le passage aux moteurs non fossiles. L'exonération de la

taxe sur les huiles minérales pour les TP doit être limitée dans le temps et les recettes fiscales supplémentaires qui en résultent doivent être utilisées par la Confédération en vue de promouvoir les modes de transport non fossiles dans les TP routiers. Le Conseil des États a adopté cette motion lors de la session d'été 2022.

Proposition possible du Conseil fédéral

Tandis que le Parlement traitait la motion, le Conseil fédéral mettait en consultation, en décembre 2021, une nouvelle révision de la loi sur le CO₂. Il y proposait également de supprimer le remboursement de la taxe sur les huiles minérales pour les TP et de promouvoir, entre autres, les bus à propulsion électrique. Il adoptera prochainement le message à l'attention du Parlement.

Nouvelle initiative de la Commission

La CTT-N n'a pas attendu le message du Conseil fédéral pour se prononcer. Après la session d'été 2022, elle a déposé une initiative parlementaire contenant des valeurs de référence concrètes pour un financement incitatif limité dans le temps pour les bus à propulsion écologique dans les TP routiers. Pour financer cette mesure, la CTT-N souhaite également limiter dans le temps l'exonération de la taxe sur les huiles minérales pour les TP. La Confédération doit utiliser l'intégralité des recettes fiscales supplémentaires pour le financement initial. La décision de donner suite ou non à l'initiative parlementaire incombe désormais à la commission sœur du Conseil des États. Si tel est le cas, la CTT-N se verra chargée d'élaborer un projet de décret.

La LITRA demande que les TP routiers soient rapidement convertis à des modes de propulsion écologiques. Pour ce faire, un financement incitatif substantiel, administrativement simple, rapidement réalisable et limité dans le temps de la part de la Confédération est nécessaire et approprié. La suppression prévue de l'exonération de la taxe sur les huiles minérales pour les TP permet d'éliminer une fausse incitation, laquelle favorisait les carburants fossiles jusqu'à présent. Or, cette suppression prive les transports publics de moyens considérables (environ 85 millions de CHF par an). C'est pourquoi il est important que la Confédération investisse l'intégralité des recettes fiscales supplémentaires dans la décarbonation des secteurs des TP concernés : sans soutien financier, il ne sera pas possible de passer rapidement et à grande échelle à des modes de propulsion écologiques dans les TP.

Base de données des objets parlementaires Curia
Vista

[Rapport du Conseil fédéral en réponse au postulat 19.3000](#)

[Motion 21.3977. Promotion de modes de transport non fossiles dans les transports publics](#)

[22.452 Pa.Iv. Financement incitatif de la Confédération pour l'acquisition de bus dotés de moteurs écologiques dans les TP routiers](#)

Politique des transports en cours, session d'automne 2022

Deux motions pour la politique de transfert de la Confédération

La politique de transfert de la Suisse est l'histoire d'un succès. Aucun autre pays de l'axe alpin ne présente une part de trafic ferroviaire de marchandises aussi élevée que celle de la Suisse. Mais pour atteindre l'objectif de transfert d'un maximum de 650 000 trajets de poids lourds par an à travers les Alpes, d'autres mesures sont nécessaires. Deux motions, adoptées par le Conseil national lors de la session de printemps et traitées par le Conseil des États lors de la session d'automne, contiennent des exigences en ce sens.

En 2021, la part du rail dans le transport total de marchandises à travers les Alpes a atteint, avec près de 75 %, son niveau le plus élevé depuis 30 ans. Cela prouve que les instruments de la politique de transfert ont porté leurs fruits. L'objectif de transfert fixé dans la Constitution, à savoir 650 000 trajets de poids lourds par an à travers les Alpes, n'est cependant toujours pas atteint : il s'en faut de 30 %. Pour atteindre le mandat de transfert et les objectifs climatiques de la Suisse, d'autres mesures sont nécessaires afin de renforcer le transport ferroviaire de marchandises à travers les Alpes.

Le Conseil des États traitera deux motions en ce sens lors de la session d'automne.

1. Poursuite de la politique de transfert réussie et garantie de la sécurité d'approvisionnement nationale grâce à l'aménagement de la voie d'accès NLFA Wörth-Strasbourg sur la rive gauche du Rhin : par cette motion, le Conseil fédéral est chargé de prendre les mesures nécessaires visant à éliminer l'étranglement de la voie d'accès à la NLFA « ligne sud de la vallée du Rhin allemande ». À cette fin, la ligne ferroviaire Wörth-Strasbourg s'étendant sur 71 km sur la rive gauche du Rhin doit être électrifiée et adaptée aux normes de la NLFA. Un cofinancement suisse doit être envisagé.
2. Renforcer l'attrait et la compétitivité du corridor de fret traversant la Suisse : cette motion charge le Conseil fédéral de promouvoir de manière ciblée les nouveaux trafics et le trafic dans les régions où la part du rail est faible, mais où le potentiel de transfert est élevé. On s'attend à des coûts supplémentaires de 10 à 15 millions de CHF par an, lesquels seront financés par une augmentation de l'enveloppe financière destinée à la promotion du transport ferroviaire de marchandises transalpin.

En février 2022, le Conseil fédéral a demandé au Parlement l'adoption des deux motions. Le Conseil national a approuvé les deux initiatives lors de la session de printemps. En avril 2022, la Commission des transports du Conseil des États (CTT-E) a proposé à son Conseil, sans opposition, de l'adopter. Si le Conseil des États suit la proposition de sa commission lors de la session d'automne, le mandat pour la mise en œuvre sera transmis au Conseil fédéral.

Base de données des objets parlementaires Curia
Vista

[Motion 22.3000 Aménager la ligne d'accès à la NLFA Wörth-Strasbourg afin de poursuivre la politique de transfert du trafic et de garantir la sécurité de l'approvisionnement de la Suisse](#)

[Motion 22.3013 Renforcer l'attrait et la compétitivité du corridor de fret traversant la Suisse](#)

Politique des transports en cours, session d'automne 2022

Dessertes des TP pour les installations de la vente, des loisirs et du tourisme

Les TP sont un élément important de la mobilité écologique du futur. L'année dernière, le Parlement a donc chargé le Conseil fédéral de montrer comment la part des TP dans le trafic global pouvait être augmentée. Un postulat supplémentaire visant à renforcer les TP sera déposé au Conseil national lors de la session d'automne : l'objectif est d'améliorer les conditions d'aménagement du territoire pour les TP dans le cas d'offres et d'installations à forte intensité de trafic dans le domaine de la vente, des loisirs et du tourisme.

Dans la stratégie climatique à long terme de la Suisse de 2021, le Conseil fédéral stipulait que la Suisse ne devrait plus émettre de gaz à effet de serre à partir de 2050 (zéro émission nette de gaz à effet de serre). Pour le secteur des transports, il s'agit d'une tâche herculéenne : en 2020, la part des transports dans les émissions totales de gaz à effet de serre en Suisse s'élevait à près de 32 % (selon l'inventaire des gaz à effet de serre de la Suisse).

Augmenter la part des TP dans le trafic global

Les transports publics constituent une partie de la solution : ils sont efficaces au plan énergétique (par personne ou par tonne transportée) et ne provoquent aucune émission de CO₂ sur le rail et très peu sur la route. La part des TP dans l'ensemble du trafic stagne autour de 20 % depuis 2010 en ce qui concerne la demande (passagers-kilomètres). La Suisse doit donc mieux exploiter le potentiel des TP. C'est dans ce contexte que le Parlement a adopté, lors de la session d'hiver 2021, quatre motions identiques demandant au Conseil fédéral d'élaborer un plan de mesures visant à faire pencher la balance de la répartition modale des transports en faveur des TP.

Améliorer les conditions d'aménagement du territoire dans le domaine de la vente, des loisirs et du tourisme

Il s'agit également d'augmenter la part des TP dans les offres et installations à forte intensité de trafic

dans le domaine de la vente, des loisirs et du tourisme (par ex. dans les centres commerciaux, les stades, les centres de loisirs et dans les régions touristiques). Cela nécessite une amélioration des conditions d'aménagement du territoire : une connexion attrayante est la seule possibilité d'utiliser les TP en conséquence. Le conseiller national Martin Candinas a donc déposé un postulat en juin 2022. Le Conseil fédéral doit exposer, pour les offres et installations à forte intensité de trafic dans les domaines de la vente, des loisirs et du tourisme, des modifications légales et des mesures incitatives qui permettraient d'augmenter de manière significative la part des TP dans le volume de trafic. De même, des critères doivent être développés pour que de telles installations générant un trafic important soient construites uniquement à des endroits pouvant être desservis de manière attrayante par les TP avec des dépenses raisonnables.

Il convient de mentionner la genèse du postulat : les bases ont été élaborées en janvier 2022 dans le cadre d'un « Policy Sprint ». Dans le cadre de ce « Policy Sprint », des parlementaires ont développé, dans un laps de temps limité, des propositions de solutions aux défis de la politique des transports, en collaboration avec des personnes issues de l'administration, de la science, de la société civile et du secteur privé (plus d'informations : www.expeditionzukunft.ch/sprint-verkehr).

En août 2022, le Conseil fédéral a demandé au Parlement l'adoption du postulat. Si aucune demande de discussion n'est déposée le dernier jour de la session d'automne, le postulat est considéré comme adopté.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[Motions 19.4443 / 19.4444 / 19.4445 / 19.4446 Plan d'action pour augmenter la part des transports publics dans le trafic global](#)

[Postulat 22.3640. Améliorer les exigences auxquelles doivent répondre, du point de vue de l'aménagement du territoire, les activités et les installations relevant de la vente, des loisirs et du tourisme](#)

Politique des transports en cours, session d'automne 2022

Les transports en chiffres LITRA : où en est la mobilité en Suisse après la pandémie de coronavirus ?

Les [Transports en chiffres LITRA](#) communiquent depuis près de 30 ans des informations – sous différentes formes – sur les faits fondamentaux des transports publics en Suisse. Le dernier numéro vient de paraître. Il retrace l'évolution mouvementée de la mobilité au cours des dernières années.

Les transports publics ont connu deux années riches en défis. Au lieu de gagner des parts dans la répartition modale et de contribuer à une mobilité globale plus écologique, un transfert inverse s'est produit depuis 2020. La demande a diminué d'environ un tiers dans l'ensemble des transports publics - comme le montrent les « Transports en chiffres ». Le volume du trafic individuel motorisé a diminué d'environ 15 % (voir p. 8 des « Transports en chiffres »). La réduction drastique se reflète également dans les ventes de billets : le nombre de tickets individuels a augmenté de 25 %, tandis que le nombre d'abonnés à l'AG a diminué de 20 %. En outre, on constate une forte tendance en faveur des canaux de vente numériques (voir p. 32/33).

Le trafic aérien a également été fortement impacté par les restrictions imposées par la pandémie. La demande dans les trois aéroports nationaux a diminué de plus de 70 % en 2020 et de 66 % en 2021 – par rapport à 2019 (voir p. 14). Depuis l'année dernière, la LITRA informe tous les six mois sur la demande dans le trafic aérien et reçoit pour cela des aéroports nationaux des données détaillées sur la demande, le fret et les mouvements aériens.

Le transport ferroviaire de marchandises a fait preuve de résilience pendant la pandémie de coronavirus. Peu après le début de la pandémie en 2020, il a retrouvé son niveau d'avant la crise et même progressé (voir p. 16). Le transport combiné à travers les Alpes constitue et a constitué une colonne vertébrale importante pour l'approvisionnement en Europe, même pendant la crise (voir p. 20/21). La Suisse est

leader en ce qui concerne le transfert du trafic de marchandises en transit.

Les mesures de soutien dans le cadre de la crise de coronavirus, lesquelles ont fortement occupé la politique des transports en 2020 et 2021, sont également représentées dans les « Transports en chiffres ». Elles s'élevaient à 210 millions de CHF en 2021 et ont été versées pour soutenir le transport régional de voyageurs, le trafic local, le trafic de marchandises, le trafic touristique et le chargement des voitures (voir p. 24/25).

Après la pandémie, l'heure est venue d'aller de l'avant. En effet, les avantages des TP sont évidents : ils sont efficaces sur le plan énergétique, bientôt neutres sur le plan climatique et, en tant que transport de masse, ils jouent un rôle central dans un pays présentant une densité croissante des zones résidentielles. Nous accorderons dorénavant plus d'attention à ces aspects des TP. La montée en puissance de l'électrification des flottes de bus est un indicateur de l'avancée des TP et de la Smart Mobility en général. La VBZ et les TPG nous fournissent aimablement des chiffres actuels sur les projets d'électrification de leur flotte (voir p. 39). La prochaine étape consistera à fournir des chiffres à Bernmobil, et d'autres entreprises de transport suivront.

Vous trouverez désormais ces données variées, en format interactif, également sur le [Portail de données de la LITRA](#), avec d'autres chiffres passionnants issus de nos rapports et études. Le portail de données est continuellement actualisé et complété avec de nouveaux contenus.