

---

## Politique des transports en cours

N° 2 | 20 Session d'été des Chambres fédérales du 2 au 19 juin 2020

Berne, 28 | 05 | 2020

Chers membres,  
Chers lectrices et chers lecteurs,

Nous venons tous de vivre des semaines inédites. La pandémie de coronavirus a eu un impact massif sur les transports publics. Notamment le transport de voyageurs a connu une chute drastique. La convalescence sera longue. Je me réjouis d'autant plus de la motion de la Commission des transports du Conseil national transmise par les deux conseils lors de la session spéciale début mai. Le Conseil fédéral est invité à élaborer un projet de loi pour la compensation des pertes de recettes liées au coronavirus en collaboration avec les cantons et les entreprises de transport.

Les effets et les mesures de financement doivent être considérés dans tous les domaines des transports publics. Il s'agit de viser une solution viable et équitable pour toutes les parties concernées. Le projet de loi doit permettre à un secteur des transports publics sain et renforcé de relever les défis futurs – dans l'intérêt de toute l'économie et de l'environnement.

Notre secteur est aussi mis au défi à court terme: nous devons à nouveau convaincre la population de prendre les transports en commun, rétablir la confiance, et prouver qu'ils ne représentent pas un risque, mais bien plutôt une partie de la solution d'une mobilité fiable, efficace et écologique.

J'ai été très impressionné par la façon dont les entreprises de transport public et leurs collaborateurs ont géré la pandémie jusqu'à présent ainsi que par l'engagement exceptionnel dont ils ont fait preuve. Une fois de plus, les personnels ont démontré que les trains, les bus, les bateaux et les remontées mécaniques constituent la colonne vertébrale de notre société mobile. Je remercie chaleureusement toutes les personnes qui y ont participé.

Je vous souhaite une lecture passionnante de cet aperçu de la politique des transports en cours, tout le meilleur ainsi qu'une excellente santé.



Martin Candinas  
Conseiller national et président de la LITRA.

---

Vous trouverez dans cette lettre des informations relatives aux thèmes suivants concernant la politique des transports:

- Compenser les pertes de recettes des transports publics
- Davantage de moyens pour le trafic régional de voyageurs 2022 - 2025
- Renforcer le soutien au fret ferroviaire transalpin

- Le coronavirus freine la responsabilité civile dans le trafic de marchandises
- Clarifier le trafic ferroviaire
- Révision complète de la loi sur le CO<sub>2</sub> pour la période postérieure à 2020

## Compenser les pertes de recettes des transports publics

**Le confinement a eu des conséquences dramatiques pour les transports publics. Environ 80 % des recettes ont été perdues. À la demande de la Confédération et des cantons, 70 à 80 % de l'offre devait être maintenue, même si la demande était inexistante. Le transport de voyageurs a ainsi connu des pertes de recettes mensuelles de l'ordre de plusieurs centaines de millions de francs. Le Conseil fédéral doit à présent déterminer qui doit assumer ces coûts.**

La Commission des transports du Conseil national a transmis une motion correspondante lors de sa session du 28 avril. Selon la commission, la situation des entreprises de transports publics ne peut être comparée à celle d'autres industries au regard d'un point important: à la demande des commanditaires (la Confédération et les cantons), l'offre de transports publics n'a été réduite «que» de 20 %. Parallèlement, le Conseil fédéral a cependant conseillé à la population d'éviter les transports publics pendant le confinement. Cela signifiait que les dépenses des entreprises de transport demeuraient presque aussi élevées, tandis qu'elles perdaient environ 70 % de leur recettes habituelles. La situation ne pourra probablement pas revenir à la normale rapidement: depuis le 11 mai, les trains, les bus et les trams circulent à nouveau normalement. La reprise des transports en commun par les clientes et les clients ne se fera que de façon frileuse.

### **Le chômage partiel, un outil insuffisant**

La motion estime que le chômage partiel est un instrument insuffisant pour alléger les pertes de recettes. En effet, une grande partie des personnels des transports publics a continué à travailler, même pendant le confinement. C'était le seul moyen d'assurer l'offre de base, conformément à l'obligation légale de transport. À ceci s'ajoute que la loi interdit aux entreprises de transport public de faire des bénéfices qu'ils pourraient utiliser pour compenser des futures pertes. C'est pourquoi le Parlement considère que le Conseil fédéral doit trouver des solutions.

### **Identifier les solutions possibles**

La motion invite le Conseil fédéral à fournir, en collaboration avec les cantons et les entreprises de transport, une vue d'ensemble des conséquences de la crise du coronavirus sur les entreprises de transport (par ex. liquidités, chômage partiel, pertes de recettes). Des mesures financières basées sur ces données doivent être élaborées pour l'ensemble des transports publics (voyageurs, fret, infrastructures). Afin d'assurer leur redressement financier dans les meilleurs délais, la Commission des transports du Conseil national demande une solution équilibrée entre les entreprises de transport, les cantons, les communes et la Confédération. Cela est essentiel pour l'ensemble de l'économie.

Les recettes du fret ferroviaire, notamment transalpin, ont nettement chuté. La chute estimée est de 20 à 30 %. Ici aussi, le Conseil fédéral doit montrer comment il entend compenser ces pertes de recettes.

Le Conseil national a adopté la motion par 114 voix contre 72, le Conseil des États par 35 voix contre 6.

Base de données des affaires parlementaires Curia Vista

[Motion 20.3151. Pertes de recettes dans le secteur des transports publics La Confédération doit trouver des solutions.](#)

---

Politique des transports en cours, session d'été 2020

## Davantage de moyens pour le trafic régional de voyageurs 2022 - 2025

**L'Office fédéral des transports (OFT) prévoit d'augmenter de 300 millions de francs les crédits d'engagement pour l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (TRV) sur la période de 2022 à 2025. La LITRA soutient cette approche prévoyante: elle permet une structuration du trafic routier public plus respectueuse de l'environnement et une indemnisation plus large du TRV.**

Le système de transport suisse est impensable sans le trafic régional de voyageurs (TRV). Dans de nombreuses régions, il constitue la colonne vertébrale du raccordement aux transports publics. 2,5 millions de voyageurs utilisent quotidiennement le TRV – à bord de trains, de bus, de bateaux, de trams et de remontées mécaniques.

C'est une très bonne chose que l'Office fédéral des transports (OFT) veuille augmenter le crédit pour le TRV durant la période de 2022 à 2025 de 300 millions de francs par rapport à l'actuelle période quadriennale. L'offre pourra ainsi être améliorée et les entreprises de transport seront en mesure d'acheter du nouveau matériel roulant – les deux facteurs qui, de notre point de vue, renforcent les transports publics par rapport au transport individuel permettant ainsi d'organiser l'ensemble du trafic de façon plus respectueuse de l'environnement, conformément à la volonté politique.

Avec ces moyens additionnels, l'OFT souhaite soutenir par 10 millions de francs annuels supplémentaires, entre autres, les projets ayant déjà fait l'objet de discussions dans le secteur sans avoir encore été concrétisés. Ils serviront notamment à acquérir des véhicules utilisant moins d'énergies fossiles. De plus, ces moyens supplémentaires

permettront le financement d'un champ d'application TRV élargi.

La LITRA s'est engagée en prenant position pour cette planification prévoyante. Car, premièrement, le Parlement aussi souhaite organiser le trafic de façon plus respectueuse de l'environnement, comme l'indique le postulat accepté (19.300) visant à encourager le passage des véhicules de transports publics routiers aux énergies non fossiles. Ici, le TRV a beaucoup à faire, même si une grande partie de la flotte de bus à moteur diesel ou gaz naturel relève du transport urbain. Il est donc judicieux pour la décarbonation des transports publics routiers de mettre rapidement à disposition des moyens financiers suffisants et d'apporter ainsi une contribution à la Stratégie énergétique 2050 des transports publics (SETP 2050).

Deuxièmement, la LITRA plaide pour un droit à l'indemnisation plus étendu pour le TRV. Ainsi, l'offre de nuit et le trafic d'excursion sans fonction de desserte doivent à nouveau être soutenus. Ces indemnisations devraient jouer un rôle important pour enrayer la légère diminution de la part des transports publics par rapport à l'ensemble du trafic de ces dernières années.

Globalement, la LITRA salue expressément le crédit d'engagement de 4'402 millions de francs prévu par l'OFT pour l'indemnisation des prestations du TRV pour les années 2022 à 2025.

**Vous pouvez télécharger la prise de position de la LITRA [ici](#) ou sur [litra.ch](http://litra.ch).**

---

Politique des transports en cours, session d'été 2020

## Renforcer le soutien au fret ferroviaire transalpin

**Le Conseil national souhaite dépenser nettement plus d'argent pour le fret ferroviaire transalpin que le Conseil fédéral. La décision en faveur de la prolongation et de l'augmentation des indemnités d'exploitation pour le trafic combiné à travers les Alpes a été adoptée à la quasi-unanimité. Le gouvernement prévoit aussi de négocier avec la France et la Belgique une route alternative de transport des marchandises sur la rive gauche du Rhin. Durant la session d'été, le Conseil des États se prononcera sur le plafond de dépenses et sur la motion en vue d'un accord international.**

Lors de la session de printemps, le Conseil national a suivi la Commission des transports: il a décidé de promouvoir le fret ferroviaire transalpin non accompagné jusqu'en 2030. Le Conseil fédéral avait initialement proposé une simple prolongation de l'aide existante jusqu'en 2026. Le Conseil national veut en outre mettre à disposition annuellement davantage de moyens que ne le propose le Conseil fédéral. Il évoque 55 millions de francs supplémentaires par an pour les indemnités d'exploitation pour le fret ferroviaire transalpin non accompagné. Cela représente 385 millions de francs pour la durée supplémentaire de sept ans.

### Les mesures existantes sont insuffisantes

La prolongation du plafond de dépenses s'avère nécessaire de toute urgence. Le Conseil national estime que ce qui a été fait jusqu'à présent ne suffit pas. Au vu des derniers chiffres du transport de marchandises transalpin, les efforts doivent être accrus. Dans les faits: l'objectif de report de 650'000 trajets de poids lourds par an à travers les Alpes suisses, inscrit dans la constitution depuis 1994, ne sera toujours, et de loin, pas atteint. Même si la situation s'est légèrement améliorée depuis 2018, on comptait encore près de 900'000 trajets de poids lourds en 2019. La part du fret ferroviaire transalpin est restée constante, à 70,5%.

### Un plus grand engagement nécessaire dans le nord

Les conseillères et conseillers nationaux étaient unanimes en ce qui concerne le nord: l'infrastructure actuelle comptant une seule ligne d'accès à travers l'Allemagne menace les gains en productivité de la NLFA. Pour changer cela, le Conseil national a adopté sans opposition une motion de sa Commission des transports. Elle invite le Conseil fédéral à conclure un accord international avec la France et la Belgique pour développer une ligne d'accès alternative sur la rive gauche du Rhin.

### Un ensemble de mesures

La prolongation des indemnités d'exploitation et l'examen d'une ligne d'accès alternative représentent deux mesures parmi de nombreuses autres, que le Conseil fédéral a adoptées dans un ensemble de mesures pour la poursuite de la politique de transfert. Afin de promouvoir le fret ferroviaire transalpin, il s'agit également de réduire le prix des sillons, de rendre plus stricte la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et d'intensifier les contrôles du trafic des poids lourds.

Base de données des affaires parlementaires Curia Vista

---

[19.064 Plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes](#)  
[Modification](#)

[Motion 20.3003. Accord international au sujet de la ligne d'accès à la NLFA sur la rive gauche du Rhin](#)

---

Politique des transports en cours, session d'été 2020

## Le coronavirus freine le transport ferroviaire de marchandises

**Les mesures de protection contre la pandémie de coronavirus ont freiné abruptement la croissance de la demande de transport ferroviaire. La demande de transport de personnes a baissé de près de 10 % pendant les trois premiers mois de 2020. En revanche, l'offre n'a été restreinte qu'à compter du 26 mars.**

Le 16 mars 2020 marque une césure pour le transport public de voyageurs: avec l'annonce d'une «situation extraordinaire», le Conseil fédéral a recommandé d'éviter le plus possible les transports publics. Le Rapport trimestriel des chemins de fer de la LITRA et de l'UTP montre pour la première fois l'effet du confinement sur les transports publics. Tandis que les passagers-kilomètres ont encore augmenté d'environ 5 % en janvier et février, les 15 jours de la deuxième quinzaine de mars ont radicalement inversé la tendance: au premier trimestre 2020, les passagers-kilomètres ont chuté en tout de 9,9 % par rapport à la même période de l'année précédente.

Pour le trafic ferroviaire de marchandises aussi, les prestations de transport des trois premiers mois de cette année ont reculé de 4,4 % par rapport à la même période de l'année précédente. Les chiffres présentant cependant un tel recul dès la fin 2019, l'impact de la pandémie de coronavirus sur le trafic ferroviaire de marchandises au premier trimestre 2020 n'est pas clair.

Les transports publics circulent à nouveau normalement en Suisse depuis le 11 mai. Il faut toutefois partir du principe que de nombreux clients et clientes continueront à éviter les transports publics ou ne les utiliseront qu'avec retenue. C'est pourquoi la baisse de la demande due au coronavirus se répercutera vraisemblablement pleinement sur les passagers-kilomètres au deuxième trimestre également.

Vous trouverez le rapport sur le 1<sup>er</sup> trimestre 2020 [ici](#).

## Clarifier les règles relatives à la responsabilité civile dans le transport ferroviaire de marchandises

**Une motion du Conseiller national Frédéric Borloz demande une clarification des dispositions relatives à la responsabilité civile dans le cadre du transport ferroviaire de marchandises. Selon la loi en vigueur, le détenteur de wagon est responsable en cas d'accident uniquement si l'entreprise ferroviaire peut prouver une faute.**

L'Office fédéral des transports (OFT) a publié le 12 mai 2020 son rapport sur le transport de marchandises transalpin 2019. Il en ressort qu'il y a eu une baisse de 4,6 % des transports transalpins de marchandises ferroviaires et routiers par rapport à 2018. La détérioration de la conjoncture, particulièrement en Italie, en est la cause. La part de marché du transport ferroviaire demeure d'un bon 70 %. Plus des deux tiers des marchandises traversent les Alpes dans des wagons de marchandises.

Afin de réduire les coûts totaux du transport ferroviaire de marchandises et d'en augmenter la sécurité, il faudrait définir clairement qui est responsable de quels dommages. Les assurances de responsabilité civile devraient aussi être adaptées en conséquence.

La motion charge le Conseil fédéral, dans l'intérêt de la sécurité nationale, de clarifier qui est responsable de la qualité des wagons de marchandises, que ce soit du trafic intérieur ou de transit. Le gouvernement est chargé de soumettre au parlement une clarification des dispositions relatives à la responsabilité civile dans le transport ferroviaire de marchandises. Celle-ci doit notamment couvrir la répartition des risques et le règlement des recours entre les entreprises ferroviaires et les détenteurs de wagons. L'auteur de la motion demande aussi la clarification des conséquences juridiques des incidents impliquant des marchandises dangereuses.

Le Conseil fédéral est prêt à examiner la motion. La Commission des transports du Conseil national n'a pas encore traité la motion.

---

Politique des transports en cours, session d'été 2020

## Révision complète de la loi sur le CO<sub>2</sub> pour la période postérieure à 2020

**Fonds pour le climat, prise en compte des régions rurales et alpines, technologies de vol respectueuses de l'environnement ainsi qu'un soutien aux trains de nuit et aux véhicules à empreinte climatique neutre en CO<sub>2</sub> dans les TP: ce sont quelques-unes des décisions prises par la Commission de l'environnement du Conseil national dans le cadre de la révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub>.**

En approuvant l'accord de Paris de 2015, l'Assemblée fédérale 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. L'atteinte de cet objectif nécessite une révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub>. La loi actuelle régit la réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'en 2020 seulement.

En raison de la session de printemps écourtée, le Conseil national débattera désormais de ce projet de loi lors de la session d'été. Voir aussi notre [Politique des transports en cours de la session de printemps](#).

Base de données des affaires parlementaires Curia Vista

---

[17.071 Révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub> pour la période postérieure à 2020](#)