
Politique des transports en cours

N° 1|21 Session de printemps des Chambres fédérales, du 1 au 19 mars 2021

Berne, 23 | 02 | 2021

Chers membres, chères lectrices et chers lecteurs,

Le [rapport ferroviaire trimestriel](#), que la LITRA publie en coopération avec l'Union des Transports Publics, dresse un triste tableau pour toute l'année 2020 après de nombreuses années de stabilité. La demande en trafic voyageurs a subi une forte baisse pour tous les trimestres en raison de la crise du coronavirus. La [deuxième vague de Covid-19 a également frappé le trafic ferroviaire de plein fouet et elle continue de le faire](#). La seule lueur d'espoir réside dans le trafic de marchandises ferroviaire, qui a en fait connu une légère augmentation au cours du dernier trimestre par rapport à la même période de l'année dernière. Il y a donc de petites lueurs d'espoir dans les transports publics (TP), même en ces temps difficiles.

Ces statistiques devraient s'améliorer rapidement après la fin de la pandémie de coronavirus. C'est pourquoi, malgré la situation actuelle, nous continuons à nous engager pour obtenir des investissements et des conditions-cadres optimales pour les transports publics de l'avenir. La politique climatique jouera un rôle de plus en plus important. Dans un avenir prévisible, le transport individuel motorisé restera une source importante d'émissions polluantes par gaz d'échappement. En tant que mode de transport efficace sur le plan énergétique, les transports publics devront donc contribuer de manière décisive à la réalisation des objectifs de la Suisse en matière de politique climatique et énergétique. Pour que les transports publics puissent assumer ce rôle, ils ont besoin d'une politique forte et orientée vers le long terme. La nouvelle loi sur le CO₂, qui sera examinée en juin, constitue une telle base. Toutefois, du point de vue des transports publics, des efforts supplémentaires sont impératifs.

Plus concrètement, la LITRA demande que la mobilité durable gagne plus rapidement en importance. Cela comprend, par exemple, un plan d'action de la Confédération visant à augmenter progressivement la part des transports publics dans le trafic global (voir les motions sur la répartition modale). Le facteur temps joue ici un rôle important. La loi sur le CO₂ entièrement révisée rend également la mobilité plus coûteuse pour les transports publics routiers. Afin d'éviter des hausses de prix ou des restrictions de l'offre, les transports publics routiers doivent être soutenus rapidement et de manière ciblée. Le passage à des systèmes moyens de propulsion sans émission pour les transports publics routiers doit être encouragé rapidement. Le nouveau fonds pour le climat prévu par la loi sur le CO₂ est parfaitement adapté à cet effet.

Malheureusement, cette année, nous devons craindre que les statistiques relatives au trafic voyageurs ne soient pas si stables que les années précédentes. Toutefois, la LITRA s'engage vivement à faire en sorte qu'elles ne tendent que dans une seule direction à court, moyen et long terme - à savoir, vers le haut! Dans cette optique, je vous remercie pour votre précieux soutien à la LITRA et aux transports publics en Suisse. Nous vous souhaitons une agréable lecture.



Martin Candinas, Conseiller national
Président

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

- Renforcer le TP à long terme
- Taxe environnementale sur les billets d'avion
- Monitorer le transport transalpin des marchandises dangereuses
- La deuxième vague de Covid-19 touche le trafic voyageurs
- Le trafic combiné, un pilier du transport suisse de marchandises

Politique des transports en cours, session de printemps 2021

Les transports publics, une partie de la solution dans la politique climatique

Le secteur des transports génère aujourd'hui environ un tiers de toutes les émissions de CO₂ du pays. Des transports publics puissants sont impératifs pour le respect du climat. La part des TP dans l'ensemble du trafic stagne cependant depuis 2010 et elle est même légèrement en recul. La pandémie de coronavirus a renforcé cette tendance. Quatre motions identiques demandent au Conseil fédéral de prendre des mesures pour remédier à cette situation.

À partir de 2050, la Suisse devra être globalement neutre en émissions de gaz à effet de serre. La Suisse remplit ainsi sa contribution aux objectifs internationaux de limitation du réchauffement climatique mondial à 1,5 °C maximal par rapport à l'ère pré-industrielle. Selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), le trafic est responsable du tiers des émissions suisses de CO₂. Si le Conseil fédéral veut atteindre la neutralité en matière de CO₂, il doit développer des mesures pour rendre l'ensemble des transports plus respectueux du climat. Une approche importante consiste ici à prendre des mesures pour améliorer le taux d'occupation et accroître l'utilisation des transports publics.

La part du TP stagne

La part des TP dans l'ensemble du trafic stagne autour de 20% depuis 2010 en ce qui concerne la demande (passagers-kilomètres). Cette part a même légèrement reculé au cours des dernières années car la demande de trafic individuel motorisé (TIM) a progressé plus fortement. C'est ce que montrent les chiffres de l'Office fédéral de la statistique (OFS), repris dans [les transports en chiffres de la LITRA](#). La pandémie de coronavirus a durement touché le transport public. C'est ce qui ressort du dernier [Rapport trimestriel](#) de la LITRA et de l'Union des transports publics (UTP). Bien que la demande se soit légèrement accrue en été, elle est toujours bien inférieure au niveau de l'année précédente.

Les TP constituent une partie importante de la solution pour atteindre les objectifs en matière de climat en Suisse. En outre, les TP, dont les émissions sont

déjà très faibles aujourd'hui, se sont fixé comme objectif la neutralité climatique. Dans l'immédiat, il est donc impératif d'éviter que les effets de la pandémie de coronavirus n'entraînent un retour permanent au trafic individuel motorisé (TIM). De plus, à moyen et long terme, il faudrait encore mieux exploiter le potentiel des transports publics pour infléchir la répartition modale en faveur des TP.

Davantage de TP pour un meilleur climat

D'une part, le transport public est hautement efficace au plan énergétique (par personne comme par tonne transportée) et d'autre part, il ne génère pas (rail) ou peu (route) de CO₂. En comparaison avec le TIM et le transport par poids-lourds, la part des émissions de CO₂ des TP dans le trafic global est très faible, à savoir 4%. L'augmentation de la proportion des TP dans le trafic global, et donc le transfert vers des modes de transport sans émission de CO₂, permettra de réduire considérablement la charge globale de CO₂.

Un plan d'action est nécessaire

Quatre motions en termes identiques des conseillers nationaux Martin Candinas, Edith Graf-Litscher, Michael Töngi et Barbara Schaffner demandent au Conseil fédéral d'agir. Ce dernier doit élaborer un plan d'action pour renforcer les TP et améliorer la répartition modale à son avantage. Les acteurs centraux que sont les entreprises de transport, les cantons et les communes doivent être associés à l'élaboration du plan de mesures.

Le Conseil national débattira de ces motions lors de la session d'été.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

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

Politique des transports en cours, session de printemps 2021

Taxe environnementale sur les billets d'avion

Au total, cinq cantons ont déposé des initiatives en 2019 et en 2020 demandant l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion. Selon la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des États (CEATE-E), cette demande a été satisfaite avec la révision de la loi sur le CO₂. Elle recommande donc le rejet de ces initiatives.

Cinq cantons demandent des taxes sur les billets d'avion

Les cantons de Berne, Lucerne, Fribourg, du Valais et de Neuchâtel ont déposé à l'Assemblée fédérale des initiatives en partie identiques au cours des deux dernières années. Cela permettrait à un canton de demander qu'une commission des Chambres fédérales soumette un décret à l'Assemblée fédérale. Les cinq initiatives déposées demandent toutes l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion. Il serait urgent de le faire pour atteindre les objectifs climatiques. En effet, 70 ans après le début du trafic aérien commercial, le kérosène n'est toujours pas taxé. Cela conduit à des prix bas et à une distorsion dans le marché des transports. Un avion reliant Genève à Paris émet 60 fois plus de CO₂ par personne qu'un train. Mais aujourd'hui, le voyage en avion coûte environ trois fois moins cher, ce qui est justement dû à l'absence de taxation.

La Commission estime que la demande a été satisfaite

La CEATE-E a été la première à s'occuper des initiatives déposées par les cantons. Elle considère que l'exigence d'une taxe sur les billets d'avion, qui est prévue par la loi révisée sur le CO₂, est remplie. La Commission propose donc à l'unanimité de rejeter ces initiatives. Conformément à la loi sur le Parlement, le Conseil national va désormais se prononcer sur les initiatives déposées par les cantons. .

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[19.310 Pour une taxe CO2 sur les billets d'avion](#)

[19.314 Pour une taxe environnementale sur les billets d'avion](#)

[19.315 Introduction d'une taxe incitative sur le trafic aérien](#)

[19.319 Contribution à la réalisation des objectifs climatiques. Eliminer les mauvaises incitations au choix du mode de transport et taxer les billets d'avion](#)

[20.317 Pour introduire une taxe sur les billets d'avion](#)

Politique des transports en cours, session de printemps 2021

Monitorer le transport transalpin des marchandises

Une motion demande que les rapports semestriels et bisannuels sur le transfert de marchandises transalpin, que la LITRA commente régulièrement, doivent être complétés par des chiffres sur le transport de marchandises dangereuses.

Il s'agit en particulier du transport de marchandises dangereuses par le Simplon.

Le Conseil fédéral est contre une interdiction immédiate

Cette demande est justifiée par le fait que le Conseil fédéral s'est prononcé contre l'interdiction du transport de marchandises dangereuses par route via le Simplon dans le cadre de deux autres initiatives. Le Conseil fédéral préfère un accord volontaire avec l'industrie et décidera de la suite à donner fin 2021. L'interdiction du transport de marchandises dangereuses par route et le transbordement sur le rail seraient alors considérés comme solution.

Le suivi (monitoring) a été arrêté à un mauvais moment

Il est problématique que le suivi accessible au public des transports de marchandises dangereuses ait été interrompu en 2017, précisément pendant la phase de suivi en cours. Dans les rapports bisannuels sur le transfert du trafic de 2009 et de 2017, un chapitre était consacré au transport transalpin de marchandises dangereuses. Selon ces données, plus de 90% des transports de marchandises dangereuses ont été effectués sur les routes transalpines au cours de cette période. Dans le rapport sur le transfert de 2017, le Conseil fédéral a encore explicitement mentionné l'importance de cette analyse - en 2019, cependant, le chapitre correspondant n'a plus été inclus dans le rapport. La motion demande que cette évolution soit à nouveau documentée. C'est la seule manière de pouvoir évaluer politiquement fin 2021 si l'approche volontaire privilégiée par le Conseil fédéral permet de réduire le nombre de transports de marchandises dangereuses sur la route du Simplon. Le Conseil national a adopté cette motion lors de la session d'automne 2020. L'initiative doit encore aller au Conseil des États.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[20.3696 Motion. Monitorer le transport transalpin des marchandises dangereuses](#)

Politique des transports en cours, session de printemps 2021

La deuxième vague de Covid-19 freine les transports publics

La demande trafic ferroviaire voyageurs a diminué de près de moitié entre octobre et novembre 2020 par rapport à l'année précédente. Après une période d'accalmie, les mesures d'endiguement de la pandémie ont de nouveau impacté de façon significative les transports publics à la fin de l'année. C'est ce que montre le [Rapport trimestriel des chemins de fer](#) pour le 4^{ème} trimestre 2020.

L'année 2020 a été difficile du fait de la crise du coronavirus, et le secteur des transports publics n'a pas été épargné. Les variations des quatre trimestres par rapport aux mêmes trimestres de l'année précédente sont de respectivement -9,9%, -63,6%, -30,5% et -44%. La demande dans le trafic ferroviaire voyageurs a nettement baissé par rapport à 2019. Alors que les années précédentes, elle s'élevait à environ 5 milliards de passagers-kilomètres par trimestre, en 2020, année de la crise, elle n'était plus que de l'ordre de 3 milliards.

Trafic marchandises plus stable au cours de l'année de la crise

Le trafic de marchandises ferroviaire a été moins touché par la crise. Ceci vaut pour l'année entière comme pour le dernier trimestre. Les quantités transportées sur le rail ont même légèrement augmenté (+1,3%) au dernier trimestre 2020 par rapport à l'année précédente.

Le taux d'occupation reste bas

Les CFF publient chaque semaine les chiffres des taux d'occupation pour les trafics longues distances et régionaux. Ces chiffres montrent que la demande a continué à baisser depuis le début du deuxième confinement. Fin janvier, elle était de 55 % par rapport à l'année précédente pour le trafic régional et de 45 % par rapport à l'année précédente pour le trafic longues distances.

Politique des transports en cours, session de printemps 2021

Le trafic combiné - un pilier du transport suisse de marchandises

Environ un tiers de l'ensemble du trafic marchandises ferroviaire est assuré par le trafic combiné. L'Office fédéral de la statistique fournit de nouvelles données sur le trafic combiné en Suisse. La LITRA et l'UTP ont [évalué les données](#).

Le trafic combiné est le transport d'unités de transport intermodales (conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques et véhicules routiers de transport de marchandises) sur différents modes de transport (rail, voie navigable, route). La majeure partie de la distance est couverte par le rail ou par voie navigable (parcours principaux) et les parcours initiaux et terminaux par la route sont autant que possible réduits. Au vu de la politique de transfert, le trafic combiné revêt une importance capitale.

Le trafic de transit nord-sud domine

60,3 millions de tonnes nettes ont été transportées par le rail en 2019, 19,2 millions de tonnes nettes en trafic combiné non accompagné, et 1,4 million de plus en trafic combiné accompagné (ferroustage). Ce qui est intéressant dans le trafic combiné, c'est la répartition des modes de transport qui est très inégale. 84% du trafic combiné est constitué par le trafic de transit. Seulement 8% des marchandises sont transportées à l'intérieur de la Suisse, alors que le chiffre pour le commerce avec d'autres pays est également de 8%. D'autres statistiques indiquent l'origine et la destination des marchandises transportées. C'est ici l'axe nord-sud qui domine clairement. Le trafic combiné est le plus utilisé pour les marchandises transportées entre l'Allemagne et l'Italie (et vice versa). Il est suivi par le transport entre la Belgique et l'Italie et entre les Pays-Bas et l'Italie. Le transport de marchandises entre la Suisse et la France et entre la Suisse et l'Autriche ne se fait presque pas du tout en trafic combiné.