
Politique des transports en cours

N° 2|21 Session d'été des Chambres fédérales du 31 mai au 18 juin 2021

Berne, 19 | 05 | 2021

Chers membres, chères lectrices et chers lecteurs,

Les transports publics peuvent à nouveau envisager l'avenir avec une certaine sérénité. Les assouplissements annoncés par le Conseil fédéral, l'avancement de la vaccination et, surtout, le désir de la population de pouvoir enfin à nouveau se déplacer et voyager plus librement ne tarderont pas à avoir un effet positif sur la demande de transports publics. En effet, selon diverses études, les mesures sanitaires, dans les transports publics, ont fait leurs preuves. Ce sera un élément déterminant pour asseoir la confiance des voyageurs dans les transports publics.

Toutefois, étant donné l'effondrement des revenus des sociétés de transport, les pertes financières qui découlent de cette situation sont douloureuses. Ces pertes doivent être compensées par les pouvoirs publics. Des interventions parlementaires tendant au financement des transports publics seront débattues lors de la session d'été du Parlement. L'offre de transports publics doit demeurer attractive et ne doit pas être diminuée. Plus les transports publics demeureront attractifs, plus les recettes se redresseront rapidement. Et surtout, les transports publics resteront bien positionnés pour pouvoir jouer, à l'avenir, un rôle renforcé dans le secteur de la mobilité. La LITRA est donc résolue à poser, dans les prochains mois, les jalons d'un secteur des transports publics fort et porteur d'avenir.

Nous souhaitons donc, pour notre colloque de session à venir, nous pencher sur l'avenir du transport des passagers: Quelles sont les perspectives des transports publics d'ici à l'horizon 2050? Ces débats viennent immédiatement prendre le relais du référendum contre la loi sur le CO₂, que la LITRA soutient. Le transport ferroviaire international, les trains de nuit, le remplacement des locomotives diesel dans le cadre du transport de marchandises et l'électrification des flottes de bus doivent être soutenus par l'argent du Fonds pour le climat. Par ailleurs, les efforts sont également centrés sur le transport aérien, notamment du fait qu'une grande partie de l'argent versé au Fonds pour le climat nouvellement prévu sera financé par la taxe sur les billets d'avion. Dans ce secteur, c'est par exemple le développement et les baisses de prix dans le domaine des carburants à faible émission qui retiendront l'attention.

Dans notre dernier numéro de la Politique des transports en cours, nous vous avons présenté [quatre motions du même ressort](#) relatives à la part des transports publics dans le trafic global. Ces motions invitent le Conseil fédéral à élaborer un plan d'action indiquant quelles mesures permettraient de renforcer les transports publics et d'accroître sa part dans le trafic global. Cette préoccupation axée sur le long terme, qui est d'une importance capitale pour la LITRA et les transports publics, sera débattue au Conseil national durant la session d'été.

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:

- Garantir le financement des transports publics en 2021
- Pour un réseau de transport souterrain des petites pièces de marchandises
- Pas de suspension des projets immobiliers des CFF
- Accroître l'attractivité du trafic ferroviaire pour le transport des passagers et des trains de nuit
- Suivi de l'évolution de la demande des clients après l'introduction de la taxe sur les billets d'avion
- Épuiser les potentiels de protection du climat que recèle la navigation

Politique des transports en cours, session d'été 2021

Assurer le financement des transports publics en 2021

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national et du Conseil des États a déposé deux motions chargeant le Conseil fédéral de créer rapidement les bases légales requises pour maintenir le haut niveau de qualité des transports publics au cours des prochaines années et de débloquer les moyens financiers nécessaires à cette fin.

Cette année également, la pandémie de coronavirus et les mesures prises pour la contenir ont des conséquences substantielles sur le secteur des transports publics. La situation est encore aggravée d'un point de vue financier du fait que la plupart des entreprises de transport, après les lourdes pertes essuyées l'an passé, ont épuisé leurs réserves et que leur marge de manœuvre pour une amélioration du rendement est réduite. La Confédération et les cantons se voient maintenant dans l'obligation de présenter des perspectives de financement fiables, non seulement pour le trafic régional de voyageurs, mais aussi pour le trafic local et le trafic touristique.

Reprendre les mêmes règles qu'en 2020

Par conséquent, le Conseil fédéral est invité à permettre à la Confédération, par une révision de la LTV, de verser des subventions pour combler les pertes financières des transports publics de l'année 2021, lesquelles continuent de s'aggraver. Pour le trafic local et le trafic touristique, les règles définies pour l'année 2020 dans le cadre de la loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du Covid-19 (20.055) doivent être étendues à toute l'année 2021 dans une teneur si possible identique.

Examen d'un soutien au trafic longues distances

Dans le trafic longues distance également, qui fonctionne de manière autonome, la situation dramatique rend impératif d'examiner les mesures de soutien qui pourraient être envisagées. Dans le secteur du transport ferroviaire de marchandises, les bases légales nécessaires ont déjà été créées l'an dernier; le Conseil fédéral doit maintenant soumettre les moyens financiers concernés au Parlement.

Le Conseil national et le Conseil des États se pencheront sur ces deux motions durant la session d'été. Des minorités, dans les deux commissions, sollicitent

le rejet des motions. La LITRA considère comme essentiel le maintien d'un soutien financier supplémentaire pour les transports publics en 2021 et soutient les deux motions.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[21.3459 Covid-19. La Confédération doit aussi contribuer pour l'année 2021 aux pertes financières des transports publics](#), [21.3460 Atténuer les répercussions de la pandémie de Covid-19 sur le transport ferroviaire de marchandises en 2021](#), [21.3593 Covid-19: La Confédération doit aussi contribuer pour l'année 2021 aux pertes financières des transports publics](#), [21.3594 Atténuer les répercussions de la pandémie de Covid-19 sur le transport ferroviaire de marchandises en 2021](#)

Politique des transports en cours, session d'été 2021

Pour un réseau de transport souterrain des petites pièces de marchandises

La nouvelle loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises permet d'instaurer les conditions nécessaires à la réalisation du projet Cargo sous terrain. Aucune participation financière de la Confédération à la construction et à l'exploitation des installations de transport de marchandises n'est prévue. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) soutient ce projet à l'unanimité.

Le concept de Cargo sous terrain prévoit un tunnel souterrain à triple voie reliant les principaux centres logistiques suisses. Des marchandises y seront transportées et elles le quitteront de manière entièrement automatisée via des ascenseurs. L'aménagement complet prévoit un réseau de 500 kilomètres de tunnel et devrait être achevé autour de 2045. Les coûts de construction sont évalués entre 30 et 35 milliards de francs. La société anonyme Cargo sous terrain est responsable de la planification et du financement de ce projet. Parmi les principaux actionnaires, on compte la Poste, Swisscom, CFF Cargo, Coop, Migros, FMB, la Vaudoise et la Mobilière.

Conditions-cadres légales

La procédure d'autorisation applicable pour la réalisation du projet Cargo sous terrain s'inspire en grande partie de la loi sur les chemins de fer (LCdF). L'installation de transport souterrain de marchandises est intégrée comme domaine indépendant au plan sectoriel des transports. Les exploitants sont soumis au principe de la non-discrimination et ils doivent assumer leur obligation de transporter et permettre un accès à des conditions uniformes.

La Commission sollicite quelques modifications

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États a apporté un certain nombre de précisions au projet de loi. Il est suggéré que RailCom n'ait aucun pouvoir décisionnel en cas de litige sur les prix de Cargo sous terrain. Par ailleurs, il est suggéré de ne pas étendre la protection des droits de propriété en cas d'expropriation. Enfin, il est suggéré que l'Office fédéral des transports (OFT) exige de la société des garanties appropriées pour un démantèlement.

Un message remanié sera débattu durant la session d'été par le Conseil des États (comme premier conseil). La LITRA soutient la proposition.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[20.081 Transport souterrain de marchandises. Loi fédérale](#)

Politique des transports en cours, session d'été 2021

Pas de suspension des projets immobiliers des CFF

Le Conseil fédéral est chargé de relever temporairement le plafond d'endettement des CFF. C'est la seule façon de réaliser les près de 40 projets immobiliers des CFF qui devaient initialement être suspendus en raison de la pandémie de coronavirus. Ceci est exigé par une motion de la Commission des finances du Conseil des États. Compte tenu des récentes évolutions, le Conseil fédéral ne voit aucune nécessité d'agir et rejette donc la motion.

La Commission estime qu'il est contre-productif, dans la situation actuelle, de suspendre près de 40 projets

immobiliers et de supprimer, de cette façon, 700 millions de francs d'investissements. Les projets ont déjà fait l'objet d'une mise à l'enquête et leur viabilité économique est avérée. Une suspension des chantiers, à l'heure actuelle, aurait un impact significatif sur la rentabilité des projets. Par ailleurs, la Commission souligne l'absence de certitude que les mandataires puissent garantir leur niveau d'engagement par la suite. Laisser se poursuivre des projets immobiliers avancés est la meilleure et la moins coûteuse des politiques anticycliques après le choc subi avec la pandémie de coronavirus.

Les projets immobiliers ne seront pas suspendus

Le Conseil fédéral est peu sensible aux appels au relèvement du plafond d'endettement. Il estime que le problème de la suspension de la planification a été entre-temps désamorcé: Les CFF se sont entretenus avec le propriétaire et ont pu ajuster les modalités de financement des achats. Ceci permet d'assurer une plus large marge de manœuvre financière et de permettre, finalement, la réalisation des projets immobiliers menacés. Partant, il conclut à l'inutilité du relèvement temporaire du plafond d'endettement.

Le Conseil fédéral ne souhaite pas adapter les objectifs stratégiques

Dans ses objectifs stratégiques actuels, le plafond de l'endettement est fixé à 6,5 fois l'EBITDA. Le Conseil fédéral poursuit, dans son avis, que la formulation des objectifs prévoit explicitement des dépassements temporaires du plafond de l'endettement. Le Conseil fédéral déclare vouloir continuer à suivre de près l'évolution financière des CFF et, si nécessaire, à examiner des mesures visant à stabiliser leurs finances. Au plus tard avec la décision sur les objectifs stratégiques assignés aux CFF pour la période de 2023 à 2026, il envisagera également une adaptation de leur plafond d'endettement. Par ailleurs, l'endettement net n'a cessé d'augmenter par le passé malgré des bénéfices élevés. Par conséquent, d'autres mesures sont nécessaires de la part de l'entreprise afin de stabiliser l'endettement.

Le Conseil des États a adopté la motion par 30 voix contre 8 et 2 abstentions. L'affaire va à présent être portée devant le Conseil national.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[21.3023 Ne pas priver la Confédération et l'économie de projets porteurs et rentables en stoppant les chantiers immobiliers des CFF](#)

Politique des transports en cours, session d'été 2021 Valorisation de l'attractivité du transport international de voyageurs par chemin de fer et des trains de nuit

Le transport ferroviaire international et l'offre de trains de nuit sont de nature à promouvoir, en Europe, une mobilité écologique et à réduire les émissions de CO2 dans le secteur des transports. Deux initiatives parlementaires - une motion et un postulat - plaident pour le renforcement des liaisons ferroviaires internationales. Le Conseil national les débattrà lors de la session d'été.

La motion 19.4614 invite le Conseil fédéral à élaborer un plan d'aménagement des correspondances internationales du trafic ferroviaire. Contrairement aux aménagements de l'offre et des infrastructures sur les liaisons domestiques, un tel concept, orienté sur le moyen et le long terme, n'existe pas, pour l'heure, pour le transport ferroviaire international. Le concept doit inclure la formulation d'objectifs portant sur les aspects suivants: les liaisons directes ou de jour avec les villes européennes alentour, les trains de nuit, les raccordements ferroviaires au sein des agglomérations frontalières. Par ailleurs, il convient d'exposer la manière dont ces objectifs peuvent être atteints. La motion sera débattue au Conseil national et sera à l'ordre du jour de la session d'été.

Comment promouvoir les trains de nuit?

Comment rendre à nouveau plus attractive et plus étendue l'offre de trains de nuit? Le Conseil fédéral est invité, dans une autre initiative, à examiner cette question. Plusieurs pays européens, à l'instar de la Suède, de l'Autriche et des Pays-Bas encouragent les liaisons ferroviaires de nuit dans le cadre de leurs programmes de protection climatique. L'accroissement de l'importance du développement durable recèle un potentiel de croissance important pour le trafic des trains de nuit.

Se pencher sérieusement sur la question d'un élargissement de l'offre en trains de nuit suppose de l'inclure dans le débat politique à mener sur le soutien financier que la Suisse est prête à accorder à l'extension du trafic nocturne. Le Conseil fédéral est invité à décrire, dans un rapport, la manière dont les autres États européens conçoivent l'aide destinée à promouvoir les trains de nuit ainsi que les instruments et mesures d'incitation, tels que l'échange des quotas d'émission, qui seraient envisageables dans ce cadre.

Le postulat est contesté au Conseil national. Il doit être débattu durant la session d'été.

Base de données des objets parlementaires Curia
Vista

[19.4614 Stratégie pour augmenter à long terme le nombre de correspondances internationales du trafic ferroviaire voyageurs](#) [19.3643 Trains de nuit. Rendre ce moyen de transport plus attrayant et développer l'offre](#)

Politique des transports en cours, session d'été 2021 Suivi de la demande des clients après l'instauration de la taxe sur les billets d'avion

Quelle sera l'évolution du nombre de passagers et des mouvements d'avions à l'aéroport de Bâle-Mulhouse après l'introduction d'une taxe suisse sur les billets d'avion? Il conviendra d'observer cette évolution au moyen d'un suivi. Le Conseil des États a adopté à l'unanimité la motion tendant à introduire ce suivi, qui va maintenant être soumise au Conseil national.

L'aéroport de Bâle Mulhouse est divisé en deux secteurs, l'un suisse et l'autre français. La Suisse planifie, dans le cadre de la Loi sur le CO2, qui sera soumise au vote le 13 juin, une taxe sur les billets d'avion, qui ne s'appliquera qu'aux vols régis par les droits de trafic suisses. Cela peut entraîner un transfert des voyageurs vers le secteur régi par les droits de trafic français, puisque la taxe suisse sur les billets d'avion peut ainsi être facilement contournée. L'autre crainte est de voir les voyageurs en

provenance d'autres aéroports suisses drainés vers Bâle-Mulhouse.

Crainte d'un affaiblissement de l'influence suisse

Actuellement, seuls 8 pour cent des vols au départ de Bâle-Mulhouse sont effectués sous droit français. Une modification importante de ce ratio par une augmentation des vols régi par les droits de trafic français pourrait se traduire par une perte d'influence de la Suisse sur cet aéroport, ce qui pourrait avoir des effets négatifs sur le fonctionnement de ce dernier, s'agissant plus particulièrement de l'interdiction des vols de nuit.

Le suivi a vocation à mettre en évidence l'évolution

La motion invite le Conseil fédéral à présenter un premier rapport dans les douze mois suivant l'entrée en vigueur de l'introduction de la taxe suisse sur les billets d'avion. Il devra ensuite présenter un rapport annuel au Parlement. Le Conseil des États a approuvé sans opposition la motion lors de la session d'hiver 2020. L'initiative va maintenant être soumise au Conseil national.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[20.3946 Suivi de l'évolution de la demande des clients et des activités aériennes dans le cadre de l'introduction de la taxe sur les billets d'avion](#)

Politique des transports en cours, session d'été 2021

Potentiel de protection du climat dans le secteur du transport maritime

Comment réaliser des économies de CO₂ dans le secteur du transport maritime suisse? C'est au Conseil fédéral qu'il reviendra d'apporter des éclairages sur la question. À l'échelle mondiale, le potentiel de réduction du CO₂ dans le secteur du transport maritime est immense: en effet, la part du trafic maritime dans les émissions totales de CO₂ est comprise entre 2 et 3 pour cent, ce qui est comparable à celle du trafic aérien.

Les États-membres de l'Organisation maritime internationale se sont fixés pour objectif de diviser au minimum par deux, d'ici à l'horizon 2050, les émissions de CO₂. La Suisse elle aussi doit se rallier à ces efforts. Par ailleurs, de nombreux exemples viennent attester du succès de nombreuses mesures: en Norvège, par exemple, les ferries circulent équipés d'une propulsion électrique, ce qui diminue de 95 pour cent les émissions de CO₂ et de 80 pour cent les coûts d'exploitation par rapport aux ferries classiques.

Le Conseil fédéral est chargé d'établir un rapport sur le potentiel de protection du climat que recèle la navigation suisse et d'indiquer quelles mesures il est prêt à adopter et dans quelle mesure le renforcement des prescriptions techniques permettrait d'accélérer le basculement vers une navigation électrifiée et donc plus durable.

Le Conseil fédéral demande l'adoption du postulat. Le postulat est contesté au Conseil national.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[19.3485 Épuiser les potentiels de protection du climat que recèle la navigation](#)