
Politique des transports en cours

No. 3 | 21 Session d'automne des chambres fédérales, 13 septembre - 1er octobre 2021

Berne, 07 | 09 | 2021

Chers membres, chères lectrices et chers lecteurs,

Ces derniers mois, les transports publics ont continué à se remettre de la pandémie de coronavirus, mais le grand bond de la demande après la baisse significative de 2020 se fait attendre. C'est le message principal de notre deuxième [Rapport trimestriel](#) 2021. Ainsi, la demande dans le transport ferroviaire de passagers est malheureusement toujours inférieure d'environ 40% à celle de l'année 2019, avant la crise. En revanche, la situation est positive pour le transport ferroviaire de marchandises : il a même augmenté et dépasse de 6% les chiffres du trimestre comparable de 2019. Les données à long terme sur l'évolution du transport de voyageurs et de fret ferroviaire, y compris le transport régional de voyageurs et le transport aérien, se trouvent dans [les transports en chiffres](#). La dernière édition a été publiée la semaine dernière, désormais également avec des graphiques animés.

En conséquence, la pandémie de coronavirus entraîne également des pertes de revenus notables cette année. Afin que les TP puissent continuer à assurer leur mission d'importance systémique, la LITRA salue dans [sa prise de position \(en allemand\)](#) la proposition du Conseil fédéral de prolonger jusqu'en 2021 la base légale adoptée dans la loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du Covid-19 du 25 septembre 2020. Une prolongation de ces mesures pour cette année est inévitable.

Lors de la session d'automne, le crédit d'engagement dans le trafic régional de voyageurs et la révision de la loi sur le transport de voyageurs revêtent une importance particulière pour les transports publics. En outre, le rejet de la loi sur le CO₂ soulève la question de savoir comment procéder avec la politique climatique et comment le TP peut contribuer encore plus et mieux à un avenir de mobilité sans émissions. À cet égard, il me semble important, d'une part, de faire avancer la part du transport international de passagers, également avec les trains de nuit. [Le renouvellement de l'accord de Lugano](#) avec l'Allemagne est un signe important à cet égard. La reprise rapide des liaisons avec l'étranger et le développement général des services avec des liaisons internationales directes (par exemple de Zurich à Gênes) sont également des étapes importantes.

D'autre part, les transports publics routiers en Suisse doivent devenir plus respectueux du climat, avec une conversion conséquente des flottes de bus diesel en bus à moteur sans émission. Selon la [commission des transports et des télécommunications du Conseil national](#) (CTT-N), la Confédération devrait être plus active dans ce domaine, tant dans le transport régional que dans le trafic local. La LITRA garde un œil attentif sur le sujet.

Je vous remercie pour votre précieux soutien à la LITRA et aux transports publics en Suisse. Bonne lecture !



Martin Candinas, Conseiller national
Président

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

- Trafic régional de voyageurs 2022-2025. Crédit d'engagement
- Loi sur le transport de voyageurs. Modification
- Loi sur les voies cyclables
- Pour un réseau de transport souterrain des petites pièces de marchandises
- Postulat sur l'avenir du transport de marchandise

Politique des transports en cours, session d'automne 2021

Trafic régional de voyageurs (TRV) 2022-2025. Crédit d'engagement

Le Conseil fédéral propose au Parlement d'approuver un crédit d'engagement de 4,35 milliards de francs pour la période 2022-2025 afin de couvrir les coûts du TRV. Cela représente 250 millions de francs de plus que pour la période quadriennale actuelle. La Commission des finances et la Commission des transports du Conseil national demandent à l'unanimité au Conseil national d'approuver le crédit d'engagement tel que proposé par le Conseil fédéral.

Environ 37% des passagers-kilomètres des transports publics sont couverts par le trafic régional de voyageurs. Cela comprend, entre autres, les chemins de fer de banlieue et les liaisons par bus pour desservir les villes et les villages, ainsi que des liaisons par bateau et par téléphérique. La Confédération et les cantons commandent les services régionaux de transport de voyageurs en tant que mission commune et paient chacun la moitié des coûts non couverts.

Légère augmentation par rapport au premier crédit d'engagement

Pour la deuxième fois, le Conseil fédéral a approuvé un crédit d'engagement de quatre ans pour le financement du TRV sur les années 2022-2025. Avec 4,35 milliards de francs, ce montant est supérieur de 250 millions de francs à celui de la période quadriennale actuelle. L'augmentation du crédit servira notamment à financer des investissements et des extensions de services, par exemple sur les réseaux locaux de Zurich, Fribourg et Vaud. L'argent supplémentaire sera également utilisé pour cofinancer les services de bus de nuit et soutenir des projets innovants tels que la conversion des flottes de bus diesel.

La CTT-N propose au Conseil national d'accepter le projet de loi et d'approuver le crédit d'engagement légèrement augmenté. Les motions visant à augmenter ou à réduire le crédit ont été clairement rejetées.

Crédit supplémentaire éventuel dû à la pandémie de coronavirus

La pandémie de coronavirus ayant entraîné une grande incertitude quant aux manques de recettes et aux aménagements prévus, le Conseil fédéral devrait

présenter en 2023 l'état d'utilisation du crédit d'engagement 2022-2025 aux commissions des transports et des télécommunications du Conseil national et du Conseil des États ainsi qu'aux cantons. Si le Conseil fédéral identifie un déficit de financement, il devra demander en 2023 une rallonge au crédit d'engagement pour le trafic régional de voyageurs 2022-2025.

Des fonds supplémentaires sont nécessaires pour l'innovation

La LITRA a publié une prise de position dans le cadre de la [Consultation sur le crédit d'engagement \(en allemand seulement\)](#). Elle se félicite expressément de la légère augmentation du crédit d'engagement par rapport à la période actuelle. Celui-ci est nécessaire pour accroître l'attrait des transports publics dans toutes les régions.

Le crédit d'engagement 2022-2025 pour le financement du trafic régional de voyageurs sera discuté lors de la session d'automne du Conseil national.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[21.035 Transport régional de passagers 2022-2025. Crédit d'engagement](#)

Politique des transports en cours, session d'automne 2021

Loi sur le transport de voyageurs (LTV). Modification

La révision de la LTV a pour but de créer plus de clarté, de transparence et d'efficacité dans le trafic régional de voyageurs (TRV). Selon le Conseil fédéral et la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N), les dispositions relatives à un processus optimisé dans le trafic régional de voyageurs doivent être encore améliorées dans certains domaines et adaptées encore plus spécifiquement aux besoins du secteur. Une carte journalière à prix réduit pour les écoliers doit être introduite.

Le TRV est le cœur des transports publics en Suisse. Il s'agit d'une mission conjointe de la Confédération et des cantons, avec la participation de nombreuses entreprises de transport dans toutes les régions du pays. Les optimisations de ce système sont donc longues et complexes. Le 4 juin 2021, le Conseil fédéral a adopté une modification de la loi qui devrait apporter plus de clarté, de transparence et d'efficacité au TRV.

Simplifier la réglementation et accroître l'efficacité

Avec la modification de la LTV, les règlements seront simplifiés et adaptés aux développements de ces dernières années. Par exemple, le service public dans les transports publics doit être renforcé par des conventions d'objectifs pluriannuelles entre les acheteurs et les entreprises de transport, ce qui augmentera la sécurité et le caractère contraignant de la planification. L'introduction d'un système d'étalement national permettra d'accroître la transparence et l'efficacité. Enfin, une nouvelle plateforme numérique de commande devrait simplifier et harmoniser la procédure de commande.

Promotion des innovations

À l'avenir, les projets pilotes et les prototypes seront directement soutenus par la Confédération par le biais du programme adapté de soutien aux innovations dans le domaine du transport de passagers. Des partenariats d'innovation avec des universités ou des entreprises privées sont également possibles.

Des lignes directrices plus claires pour le secteur subventionné

L'expérience de ces dernières années a montré qu'il est judicieux de clarifier les dispositions relatives aux subventions. Plusieurs des mesures adoptées à cette fin ont déjà été mises en œuvre. Pour d'autres, un ancrage juridique supplémentaire était nécessaire. Par exemple, une norme comptable moderne sera prescrite pour les entreprises de transport qui reçoivent des subventions.

Pas d'application de la loi sur les cartels à la distribution

La CTT-N a discuté de la proposition de révision en août. Elle a ajouté et clarifié les dispositions relatives aux appels d'offres et à la planification des offres. En ce qui concerne la nouvelle infrastructure de distribution commune, la commission propose que la loi sur les cartels ne s'applique pas à la distribution et à la revente. Enfin, il sera désormais possible de prendre en compte les coûts du matériel roulant historique dans le calcul de planification du crédit d'engagement.

Rabais sur les cartes journalières en faveur des écoles

La CTT-N a inclus une nouvelle disposition dans l'amendement à la loi qui oblige les compagnies de transport à fournir des cartes journalières à prix réduit pour les élèves des écoles. Les coûts supplémentaires d'environ 20 millions de francs suisses ne seront pas pris en charge par la Confédération seule, mais seront acquittés selon les modalités de répartition des coûts existantes en fonction du type de transport. La CTT-N met ainsi en œuvre quatre initiatives parlementaires que les deux commissions des transports avaient approuvées.

La LITRA se félicite de la proposition du Conseil fédéral et des amendements légers du Conseil national. La révision de la loi sera discutée lors de la session d'automne du Conseil national.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

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

[19.504/\(05/06/07\) Rabais sur les cartes journalières en faveur des écoles](#)

Politique des transports en cours, session d'automne 2021

Loi sur les voies cyclables

En septembre 2018, l'électorat a clairement dit oui à l'arrêté fédéral sur les voies cyclables. Selon la loi fédérale sur les voies cyclables, la Confédération doit soutenir les cantons dans la planification des voies cyclables. Les cantons seront notamment tenus de planifier et de réaliser des réseaux de voies cyclables. La commission préliminaire du Conseil des États propose quelques modifications de la loi afin de donner une plus grande marge de manœuvre aux cantons.

Avec la nouvelle loi sur les voies cyclables, les cantons auront une obligation de planification pour les réseaux et des principes de planification subordonnés pour garantir leur qualité. Les nouveaux réseaux de voies cyclables devront être cohérents, directs, sûrs, homogènes et attractifs.

La loi sur les voies cyclables stipule également que ces voies cyclables doivent être remplacées si les objectifs de qualité individuels ne peuvent être atteints. La Confédération est désormais tenue d'informer le public de l'importance et des aspects fondamentaux de la planification, de la construction et de l'entretien des réseaux de voies cyclables. La Confédération doit notamment publier des géodonnées de base sur la qualité et l'utilité des infrastructures cyclables. Le projet de loi sur les voies cyclables est basé sur la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR).

Une plus grande marge de manœuvre pour les cantons

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) a discuté de la nouvelle loi sur les voies cyclables le 17 août 2021. Elle soutient les principes énoncés dans la loi pour la planification, la construction et l'entretien des réseaux de voies cyclables. C'est le seul moyen de garantir la coordination d'un réseau cohérent. Les commissions ont apporté des précisions aux principes d'aménagement afin de laisser une plus grande marge de manœuvre aux cantons. En outre, les voies cyclables ne doivent être remplacées que si l'intérêt public le justifie.

La CTT-E s'est montrée particulièrement préoccupée par la coopération de la Confédération avec les organisations professionnelles privées. Une majorité de la commission a proposé de supprimer de la loi le droit de recours des organisations professionnelles, car cette compétence irait trop loin pour une organisation privée. Toutefois, pour certaines tâches, la Confédération doit pouvoir faire appel à des organisations spécialisées et les dédommager financièrement pour cela. Le savoir-faire des organisations professionnelles est considéré comme un instrument approprié pour la mise en œuvre du mandat constitutionnel.

La LITRA se félicite de la création d'une loi sur les voies cyclables. Le Conseil des États discutera de la loi lors de la session d'automne.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[21.046 Loi fédérale sur les voies cyclables](#)

Politique des transports en cours, session d'automne 2021

Transport souterrain de marchandises

La loi fédérale permettant le transport souterrain de marchandises à travers la Suisse est en bonne voie. Lors de la session d'été, le Conseil des États a approuvé la loi avec quelques modifications. Maintenant, la commission préliminaire du Conseil national a également donné son feu vert.

L'enthousiasme était palpable lors du débat au Conseil des États : plusieurs intervenants ont décrit «Cargo sous terrain» comme un projet innovant et visionnaire. Certaines voix ont toutefois mis en garde contre des attentes exagérées en matière de faisabilité. Le Conseil des États n'a pas touché aux principes de la nouvelle loi fédérale permettant la réalisation de Cargo sous terrain. La Confédération ne devrait pas participer financièrement aux coûts du projet et, surtout, garantir un accès non discriminatoire au transport souterrain de marchandises.

Lors des délibérations détaillées, le Conseil des États - comme sa commission préliminaire - s'est écarté

sur certains points de la proposition du Conseil fédéral. Par exemple, l'Office fédéral des transports (OFT) devra exiger des entreprises associées des garanties appropriées pour le démantèlement de l'infrastructure de transport. Ce point de vue est également partagé par la Commission des transports du Conseil national (CTT-N).

En outre, la CTT-N propose de renforcer les intérêts de la Confédération et des entreprises liées à la fédération dans les procédures d'expropriation concernant le transport souterrain de marchandises. Il existe une divergence entre le Conseil des États et la CTT-N concernant le rôle de RailCom. Le Conseil des États a décidé, lors de sa session d'été, que la commission d'arbitrage RailCom ne devait pas être dotée d'un pouvoir de décision en cas de litige sur des prix non discriminatoires pour l'utilisation de l'infrastructure. La CTT-N voit les choses différemment : le pouvoir de décision de RailCom doit être maintenu. Elle s'est donc opposée à cette décision du Conseil des États à la majorité lors de la discussion de détail de l'affaire.

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 opérateurs sont soumis au principe de non-discrimination et doivent remplir leur obligation de transport et fournir un accès dans des conditions égales. Le Conseil national discutera de la loi fédérale lors de la session d'automne.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

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

Politique des transports en cours, session d'automne 2021

Postulat. Avenir du transport de marchandises

La Commission des transports du Conseil des États (CTT-E) propose que le Conseil des États demande

au Conseil fédéral un rapport sur l'orientation future de la politique du transport ferroviaire de marchandises. Celle-ci devrait être disponible au plus tard à la fin du premier trimestre 2022.

La CTT-E a déposé un postulat correspondant le 10 mai 2021. Elle invite le Conseil fédéral à donner un aperçu des perspectives du transport ferroviaire de marchandises : quelles sont les marchandises et les relations de transport qui peuvent être judicieusement transportées par le rail dans le trafic intérieur, d'importation et d'exportation ? Quelle contribution le transport ferroviaire de marchandises apporte-t-il à l'approvisionnement national, au transfert modal, à l'orientation durable des chaînes d'approvisionnement ? Dans son postulat, la commission s'interroge également sur la réorientation stratégique de CFF Cargo, axée sur une exploitation autonome et orientée vers le marché : quels sont les effets d'une telle offre sur le transfert modal, sur les infrastructures, sur les besoins de l'industrie du chargement ?

Il convient d'élaborer des scénarios pour l'avenir du transport ferroviaire de marchandises en Suisse, à travers la Suisse et à partir de la Suisse. Quelles sont les conditions-cadres nécessaires, p. ex. en termes de prix des sillons, pour que le transport ferroviaire de marchandises puisse être exploité de manière à couvrir le plus de surface en étant financièrement à l'équilibre ? Où est-il nécessaire d'adapter la législation ? Le Conseil fédéral devra répondre à ces questions dans le rapport de postulat. Le Conseil des États examinera ce postulat lors de la session d'automne.

Le prochain rapport sur le transfert modal du transport transalpin de marchandises devrait être publié en novembre 2021.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[21.3597 Postulat. Avenir du transport de marchandises](#)