

Politique des transports en cours

N° 4|21 Session d'hiver des Chambres fédérales, du 29 novembre au 17 décembre 2021

Berne, 24 | 11 | 2021

Chers membres, chères lectrices et chers lecteurs,

Les clientes et clients des transports publics ont pu constater, ces dernières semaines, que les trains, bus et tramways sont à nouveau un peu mieux remplis. Nous avons pu étayer cette impression avec les statistiques de notre [Rapport trimestriel des chemins de fer 3|2021](#): Par rapport au trimestre précédent, la demande a légèrement progressé dans le transport des voyageurs, mais les chiffres montrent que le taux d'occupation reste nettement inférieur à son niveau d'avant la crise, et surtout qu'il stagne depuis quelques semaines. Dans ce contexte, il est impératif que les transports publics soient soutenus cette année également pour les pertes engendrées par le coronavirus. Par conséquent, la LITRA s'engage fortement pour un soutien financier au trafic local et aux offres touristiques de TP, en plus du soutien au trafic régional et au transport des marchandises.

La LITRA s'efforce de son côté, en collaboration avec l'UTP et le secteur des TP, d'amener plus de clientes et clients à utiliser les TP par un ensemble de mesures. La Confédération est également appelée à agir et à élaborer un plan de mesures (voir les motions sur la répartition modale). Déjà une part modérément plus élevée des TP au trafic global - avec un transfert vers les modes de transport plus efficace sur le plan énergétique et avec des émissions en CO₂ plus faibles - contribuera considérablement à une réduction de CO₂ dans le domaine des transports et à une utilisation plus efficiente des TP. Les TP sont prêts à soutenir et à mettre en œuvre, par des mesures concrètes, le renforcement des objectifs climatiques dans le domaine des transports jusqu'en 2030.

Pour convaincre plus de clients, les TP doivent se montrer plus attrayants. Cela en particulier là où ils peuvent exploiter au mieux les avantages d'un moyen de transport de masses. De manière générale, les goulots d'étranglement des capacités augmentent, sur la route et le rail, et de nouveaux modes de transport s'imposent sur le marché. L'espace est ainsi de plus en plus contesté. Dans les zones à forte densité, une priorisation des modes de transport sera inévitable. Pour nous, une chose est claire : dans les villes, les TP doivent absolument être prioritaires. Pour les longues distances, nous devons motiver plus de personnes à utiliser les chemins de fer. Nous savons que cela ne sera réalisable qu'en association avec d'autres modes de transport. Il faudra, par exemple, des interfaces multimodales avec des liaisons directes au trafic régional et au trafic longue distance. Dans l'espace rural, des offres plus flexibles pour les derniers kilomètres seront nécessaires.

Les défis sont considérables dans le domaine du transport. Les TP permettent d'élaborer de bonnes solutions pour l'ensemble du système du transport. Nous avons intérêt à collaborer, pour que les générations futures puissent également profiter d'excellentes offres de mobilité respectueuses du climat. Bonne lecture !



Martin Candinas, Conseiller national
Président

Vous trouverez plus d'informations aux thèmes suivants :

- Pandémie de coronavirus : 2ème train de mesures pour les TP
- Les transports publics, une partie de la solution dans la réalisation des objectifs climatiques.
- Les crédits d'engagement dans le TRV 2022-2025
- La modification de la loi sur le transport de voyageurs (LTV).
- Une contribution au Fonds de l'infrastructure ferroviaire (FIF)
- Promotion de modes de transport non fossiles dans les TP
- Augmentation de l'offre sur le long terme du trafic ferroviaire voyageurs

Politique des transports en cours, session d'hiver 2021

Pandémie du coronavirus : deuxième train de mesures pour soutenir les transports publics

En raison de la pandémie de coronavirus, les entreprises des TP affichent à nouveau des pertes financières considérables cette année. Par conséquent, le Conseil fédéral propose au Parlement un deuxième train de mesures de soutien, comparable à l'année passée. Ces mesures prévoient le soutien de la Confédération des offres touristiques de TP ainsi que du trafic local, en plus du soutien du trafic régional et du transport de marchandises.

Le message de soutien des transports publics communiqué par le Conseil fédéral complète le premier train de mesures adopté en automne 2020. Le Conseil fédéral considère justifié de conserver le train de mesures en 2021 également pour le trafic local et pour les offres touristiques des transports publics. Par ces mesures, il veut éviter des situations financières difficiles pour les entreprises concernées.

Les mesures prévues pour les différents secteurs

Dans le **trafic régional de voyageurs (TRV)**, elles comprennent une couverture du déficit en 2022 moyennant un montant unique versé aux entreprises de transport (ET), basé sur le compte annuel de 2021. Les montants seront supportés proportionnellement par la Confédération et les cantons. Les ET devront participer aux coûts en fonction de leurs capacités financières.

Dans le **trafic local**, les bases juridiques seront prolongées jusqu'à fin 2021, pour que la Confédération puisse verser les compensations des pertes. La part de la Confédération s'élève à un tiers des pertes financières dues à la crise et l'indemnisation est de nouveau basée sur le modèle des comptes annuels des lignes, adopté en 2020.

La prolongation des bases juridiques pour les **offres de transport touristiques** permet à la Confédération de participer au financement de ces offres en 2021 également. Le soutien financier de la Confédération sous-entend, cette année aussi, que le canton concerné soutient l'offre également. L'aide financière de

la Confédération s'élève à maximum 80% de la contribution des cantons.

Pour le **transport ferroviaire des marchandises**, l'octroi du soutien financier à hauteur de 25 millions pour couvrir les pertes de revenus en 2021 n'exige pas de nouvelle base juridique. L'extension de l'interdiction du paiement de dividendes pour l'exercice 2022 liée à ce soutien devra cependant être ancrée dans la loi sur le transport de marchandises.

Aucun soutien n'est prévu pour les CFF dans le **trafic longue distance**. Cependant, un groupe de travail interdépartement examine les mesures à prendre afin de sécuriser un financement durable des CFF.

Inscription tardive de 215 millions dans le budget

Le Conseil fédéral prévoit en 2021 des coûts supplémentaires à hauteur d'environ 150 millions de francs suisses pour le TRV, avec un maximum de 50 millions pour le trafic local et un maximum 15 millions pour les offres touristiques. Les contributions d'un total de 215 millions pour les TP seront soumises au Parlement en complément aux aides financières liées au coronavirus, sous forme d'une troisième inscription tardive au budget 2022. La loi est de plus déclarée urgente et devra entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

La LITRA est explicitement favorable aux mesures proposées. Dans sa [prise de position](#) elle souligne toutefois qu'il sera justifié et financièrement nécessaire de renoncer à l'utilisation totale des réserves dans les offres de transport touristiques. Il faut conserver une partie de ces réserves, surtout parce qu'elles devront servir à renforcer la position des offres touristiques en cas de nouveaux investissements ou d'investissements de remplacement. La LITRA se réjouit, en conséquence, que la majorité de la Commission des transports du Conseil national partage cette approche et ne compte pas exploiter toutes les réserves.

Cette affaire sera traitée par les deux Conseils durant la session d'hiver.

Communiqué de presse du DETEC

[Coronavirus: le Conseil fédéral demande l'adoption d'un deuxième train de mesures pour les transports publics.](#)

Politique des transports en cours, session d'hiver 2021

Les transports publics, une partie de la solution dans la réalisation des objectifs climatiques.

Le secteur des transports génère aujourd'hui environ un tiers de toutes les émissions de CO₂ en Suisse. Des transports publics puissants sont impératifs pour mieux respecter le climat. La part des TP dans l'ensemble du trafic stagne cependant depuis 2010. La pandémie de coronavirus a renforcé cette tendance. Quatre motions identiques demandent au Conseil fédéral de prendre des mesures pour remédier à la situation actuelle, pour que plus de passagers utilisent les TP à moyen et long terme. La LITRA soutient explicitement ces motions.

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 des 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 met encore plus de pression sur les TP. Bien que la demande se soit légèrement accrue, 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 fixés 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.

Plus de TP afin de réaliser les objectifs climatiques

D'une part, les transports publics sont hautement efficaces au plan énergétique (par personne comme par tonne transportée) et d'autre part, ils ne génèrent 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 identiques demandent au Conseil fédéral d'agir. Il devra élaborer un plan d'action afin de décaler la répartition modale en faveur des TP. Les acteurs centraux que sont les entreprises de transport, les cantons et les communes doivent être associés à l'élaboration du plan de mesures. Il s'agit plus particulièrement de rendre l'offre de TP plus attractive dans toutes les régions du pays et de faciliter l'accès aux transports publics au grand public.

Le Conseil national a approuvé les motions lors de la session d'été. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) a approuvé les motions le 15 octobre 2021 avec 8 voix contre 3 et 2 abstentions. Le Conseil national se prononcera à ce sujet lors de la session d'hiver.

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 d'hiver 2021

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

Le Parlement délibère actuellement sur le crédit d'engagement pour couvrir les coûts du trafic régional de voyageurs durant les années 2022-2025 ([voir la politique des transports en cours de la session d'automne](#)). Au sein du Conseil national, cette affaire était largement incontestée: le Conseil a approuvé le crédit de 4,35 milliards de francs par 173 voix contre 3.

Le Conseil fédéral avait demandé au Parlement d'augmenter le crédit de 250 millions de francs, par rapport à la période actuelle de quatre ans. Le crédit d'engagement devra couvrir environ la moitié des coûts non couverts du trafic régional de voyageurs pour les années 2022 à 2025 et mettre à disposition des moyens d'investir dans le matériel roulant et l'extension de l'offre. Grâce à l'augmentation du crédit de 250 millions de francs, il est dès lors possible de soutenir des offres de bus nocturnes et d'autres offres. Les conséquences de la pandémie de coronavirus seront gérées séparément. Dans la session d'automne, le Conseil national a refusé des demandes de réduire ou d'augmenter les crédits d'engagement. Si le Conseil fédéral constate une lacune de financement, il devra demander un crédit supplémentaire en 2023. Le complément correspondant, également soutenu par la LITRA a été intégré dans la décision par 128 voix contre 52.

Le Conseil des États est clairement en faveur du crédit d'engagement

Mi-octobre, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) a débattu du crédit d'engagement. Elle a également demandé au Conseil d'établir le crédit d'engagement pour le trafic régional de voyageurs 2022-2025 à 4,35 milliards de francs. La Commission estime que le montant du crédit proposé par le Conseil fédéral correspond aux besoins visant une offre de transports publics attractive et fiable. Les effets de la crise de coronavirus doivent être observés de près et, en cas

de besoin, si le rendement des entreprises du transport reste bas, il conviendra de demander un crédit supplémentaire. Il n'y a donc pas de divergence entre le Conseil national et la CTT-E. Lors du vote global, la CTT-E a approuvé le crédit par 11 voix contre 0, avec 2 abstentions.

Le Conseil des États débattera du projet lors de la session de printemps.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

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

Politique des transports en cours, session d'hiver 2021

Loi sur le transport de voyageurs (LTV). Modification

La révision de la loi sur le transport de voyageurs (LTV) qui concerne avant tout le trafic régional de voyageurs (TRV) n'a pas été discutée par le Conseil national durant la session d'automne, en raison d'un manque de temps. Cette affaire a été reportée à la session d'hiver. La révision a pour but de créer plus de clarté, de transparence et d'efficacité dans le TRV.

Le TRV est le cœur des transports publics en Suisse. 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. 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.

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'étalonnage national

permettra aussi 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. Aujourd'hui déjà, la compensation de projets d'innovation dans le trafic régional de voyageurs est prise en charge par la Confédération par le biais du crédit d'engagement.

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 Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a discuté de la révision au mois d'août. Elle a complété 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.

La LITRA se félicite de la proposition du Conseil fédéral accompagnée des adaptations modérées de la CTT-N. La révision de la loi sera discutée lors de la session d'hiver du Conseil national.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

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

Politique des transports en cours, session d'hiver 2021

Une contribution au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)

Dans le cadre des débats budgétaires, la Commission des finances du Conseil des États (CoFi-E) demande une augmentation des versements au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Les moyens à disposition du Fonds d'infrastructure ferroviaire devront être augmentés de 233 millions de francs en 2022 pour atteindre le maximum possible de 5,429 milliards de francs. Cette augmentation a également été approuvée par la Commission des finances du Conseil national.

Les versements au FIF provenant de la RPLP ont été réduits périodiquement jusqu'en 2020 en raison des mesures d'austérité. De plus, les revenus liés aux prix des sillons n'étaient pas disponibles à cause du coronavirus. En conséquence, les résultats du FIF seront négatifs dans les années à venir. À partir de 2026, les réserves ne suffiraient plus pour garantir les remboursements légaux des moyens avancés. Si les versements de la RPLP sont portés au maximum de 233 millions, ce qui est légalement autorisé en tant que versement au Fonds d'infrastructure ferroviaire, le FIF disposera de fonds plus importants pour l'exploitation, l'entretien et l'extension de l'infrastructure ferroviaire, et l'avance pourra être remboursée plus rapidement.

La majorité de la Commission est d'avis que la réalisation des projets d'investissement et l'entretien des infrastructures existantes doit rester prioritaire. La demande d'augmentation des versements au FIF a été approuvée en Commission des finances du Conseil des États par 7 voix contre 5. La Commission des finances du Conseil national a également soutenu la demande par 14 voix contre 9 et 2 abstentions. La LITRA soutient cette demande.

Les demandes de la Commission des finances seront traitées par les deux Conseils dans le cadre du débat budgétaire de la session d'hiver.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[21.041 Budget 2022 avec un plan de la mission et des finances intégré 2023-2025](#)

Politique des transports en cours, session d'hiver 2021

Promotion de modes de transport non fossiles dans les TP

Après le rejet de la loi sur le CO₂, le Conseil fédéral doit rechercher de nouveaux instruments pour accélérer la transition vers les combustibles non fossiles dans les transports publics. Cela est exigé par une motion qui a été envoyée par la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N).

En mars 2021, le Conseil fédéral a publié son rapport sur le postulat «Aider les modes de transport non fossiles à réaliser une percée dans les transports publics routiers». Il y montre que la transition des bus diesel en bus à propulsion non fossile ne peut pas être réalisée partout avec les instruments d'aujourd'hui d'ici 2035. Dans le trafic régional de voyageurs en particulier, une transition complète avec les instruments d'aujourd'hui semble être un défi.

Alternatives au Non à la loi CO₂

La loi sur le CO₂ prévoyait divers instruments de promotion de motorisation alternative, notamment un financement du Fonds pour le climat, des fonds réservés provenant de la suppression du remboursement de la taxe sur les huiles minérales ou un financement accru de la Fondation KLIK. Après le rejet de la loi CO₂, la promotion des modes de transport non fossiles doit se poursuivre d'une nouvelle manière. Car le passage à des modes de transport non fossiles dans les transports publics contribue de manière significative à la réalisation des objectifs énergétiques et climatiques.

L'exonération de la taxe sur les huiles minérales doit être supprimée

Avec la proposition de la CTT-N, le Conseil fédéral est invité à travailler avec les cantons, les communes et le secteur des transports publics pour développer une solution pour la promotion et le financement des modes de transport non fossiles dans le transport par autobus. Cela concerne à la fois le financement des bus eux-mêmes et l'infrastructure de recharge qui leur est nécessaire. En outre, l'exonération de la taxe sur les huiles minérales pour les transports publics doit être limitée et les revenus supplémentaires affectés à la promotion des modes de transport non

fossiles, comme cela était déjà prévu dans la loi CO₂ rejetée.

Le Conseil national débattera de cette motion de la Commission lors de la session d'hiver.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

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

Politique des transports en cours, session d'hiver 2021

Augmentation sur le long terme de l'offre du trafic ferroviaire voyageurs

Les chemins de fer contribuent de manière importante à la réduction des émissions de CO₂ du trafic. La prochaine étape de l'expansion du trafic intérieur est en consultation et des concepts sont en cours d'élaboration pour doubler la part des chemins de fer en Suisse d'ici 2040. Cependant, ces concepts manquent dans le transport ferroviaire international. Cela doit être changé par une motion du Conseil national.

Objectifs de l'offre future

La motion demande concrètement que le Conseil fédéral élabore un concept incluant entre autres les objectifs de la Confédération sur les points suivants:

1. des liaisons directes de jour avec les villes européennes voisines,
2. un concept de train de nuit,
3. mieux desservir les agglomérations près des frontières, comme le Vorarlberg, Bâle, le Tessin (similaire à la ligne CEVA de Genève).

De manière analogue à l'offre horaire nationale, un concept d'horaires à plus long terme pour le transport ferroviaire international de voyageurs avec une planification de mise en œuvre correspondante doit être développé. Les chemins de fer et les cantons devront s'impliquer dans cette démarche. Le Conseil fédéral devra également expliquer comment il entend atteindre les objectifs, et si cela nécessite des modifications de la loi ou une adaptation des objectifs

propres des CFF. Le Conseil national débattre de cette motion de la Commission lors de la session d'hiver.

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](#)