

Politique des transports en cours

N° 1 | 22 Session de printemps des Chambres fédérales, du 28 février au 18 mars 2022

Berne, 21 | 02 | 2022

Chers membres, chères lectrices et chers lecteurs,

Le [Rapport sur le transfert](#) 2021 l'a montré de manière saisissante : la politique de transfert transalpin de la Suisse des dernières décennies est une grande réussite ! Au cours des dernières années, le fret ferroviaire a pu augmenter sa part de transports transalpins à 75%. Une performance impressionnante, rendue possible notamment grâce aux constructions d'infrastructures de la NLFA, aujourd'hui toutes en service, et à l'introduction de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP).

Actuellement, les défis de la politique de transfert se situent en partie au sein du pays, mais surtout sur l'ensemble du corridor et sur les tronçons d'accès à la Suisse. C'est pourquoi, à court et moyen terme, il convient d'intensifier la promotion des nouveaux transports combinés, de faire avancer l'aménagement de la voie d'accès à la NLFA sur la rive gauche du Rhin et d'accélérer l'utilisation de semi-remorques grutables. À cette fin, le Conseil national traitera trois initiatives lors de la session de printemps. Une dernière prolongation du soutien financier du ferroutage jusqu'en 2028 est également soutenue par la LITRA, en plus des trois initiatives mentionnées.

L'évolution réjouissante du fret ferroviaire se reflète également dans notre [Rapport trimestriel des chemins de fer \(4 | 21\)](#). Les volumes de marchandises transportés au cours du dernier trimestre dépassent à nouveau le niveau d'avant la crise. En revanche, le transport ferroviaire de voyageurs reste sous pression. Par rapport au trimestre comparable de 2019, le recul au dernier trimestre de 2021 est encore de 23,1%. Mais avec la suppression de l'obligation de travailler à domicile et les autres assouplissements, notre quotidien va enfin se normaliser, ce qui aura certainement des répercussions positives sur la demande en transports publics. La branche des transports publics prend de nombreuses mesures en vue de récupérer des clientes et clients. Elle soutient également cette démarche [avec des offres plus flexibles](#). Ainsi, plusieurs communautés tarifaires testent actuellement de nouvelles formes de prix et d'abonnements qui tiennent compte des changements d'habitudes des pendulaires.

La LITRA continuera à s'engager avec force pour que, grâce à des conditions-cadres politiques appropriées, les générations futures puissent également profiter d'excellentes offres de mobilité. Pour cela, nous avons besoin de votre collaboration, chers membres, chers lectrices et lecteurs. Dans cette optique, nous vous remercions pour votre soutien et vous souhaitons une bonne lecture!



Martin Candinas, Conseiller national, Président de la LITRA

Vous trouverez ci-contre des informations sur les thèmes suivants :

- Modification de la loi sur le transport de voyageurs
- Une politique de transfert réussie
- Élimination des divergences de la loi sur les voies cyclables
- Révision de la loi sur la circulation routière
- Permettre un trafic aérien neutre en termes de CO₂

Politique des transports en cours, session de printemps 2022

Loi sur le transport de voyageurs (LTV). Modification

La révision de la loi sur le transport de voyageurs vise à obtenir plus de clarté, de transparence et d'efficacité dans le trafic régional de voyageurs (TRV). Le Conseil national souhaite ainsi que la distribution dans les TP soit exemptée du droit des cartels. En outre, les coûts pour le matériel roulant historique doivent pouvoir être pris en compte dans le crédit TRV et une carte journalière à prix réduit doit être introduite pour les écolières et écoliers. Le Conseil national a adapté la révision avec ces quelques modifications au cours de la session d'hiver. Mi-février, la commission préliminaire des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) s'est en grande partie ralliée aux décisions du Conseil national.

Le TRV constitue 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. La grande importance du trafic régional de voyageurs a également été soulignée lors des débats au Conseil national.

Simplifier la réglementation et accroître l'efficacité

Avec la modification de la LTV, les réglementations et la procédure de commande se verront simplifiées. Ainsi, 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 de la planification. L'introduction d'un système d'étalonnage national permettra d'accroître à la fois la transparence et l'efficacité. Enfin, une nouvelle plateforme numérique de commande devrait simplifier et harmoniser la procédure de commande. En outre, les critères de décision d'attribution des offres ont été ajustés. Pour cela, la CTT-E propose encore quelques modifications mineures par rapport à la décision du Conseil national.

Des lignes directrices plus claires pour le secteur subventionné

L'expérience de ces dernières années a montré qu'il est judicieux de préciser encore 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. La loi stipule explicitement l'interdiction de faire des bénéfices pour les entreprises subventionnées dans le domaine du trafic régional. Elle précise également comment les excédents prévus devront être utilisés. Pour atteindre cet objectif, la CTT-E propose un modèle de tiers : un tiers sera affecté à la réserve spéciale, un autre pourra être décompté de l'indemnité de l'année suivante et le dernier sera à la libre disposition de l'entreprise.

Promotion des innovations

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

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

Concernant la nouvelle infrastructure de distribution commune dans les TP, le Conseil national a décidé que la loi sur les cartels ne s'appliquerait pas à la distribution et à la revente. La loi sur les cartels met l'accent sur la protection de la concurrence. En revanche, elle ne s'oriente pas sur les besoins des transports publics, fortement réglementés, intégrés et soumis à l'obligation de service public. En outre, le Conseil national s'est prononcé en faveur de la possibilité de prendre en compte les coûts du matériel roulant historique dans le calcul de planification du crédit d'engagement. La CTT-E s'est également prononcée en faveur de la non-application du droit des cartels, mais de justesse, avec 7 voix contre 6. Cette non-application doit toutefois se limiter à la vente, à la distribution et au courtage de titres de TP.

Rabais sur les cartes journalières pour les écoles

Selon le Conseil national, les entreprises de transport subventionnées devront à l'avenir proposer des

cartes journalières à prix réduit pour les écolières et écoliers. La Confédération devrait compenser le manque à gagner ainsi généré. L'obligation de proposer des cartes journalières à prix réduit met en œuvre quatre initiatives parlementaires auxquelles les deux commissions des transports avaient donné suite. La CTT-E a précisé requête : elle souhaite que la validité des cartes journalières à prix réduit se limite à la période de scolarité obligatoire.

Le Conseil national a approuvé la révision par 135 voix contre 53. La loi sera traitée au cours de la session de printemps du Conseil des États.

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 de printemps 2022

Une politique de transfert réussie

La politique de transfert de la Suisse est l'histoire d'un succès. Pourtant, les chiffres de l'année dernière sont sans équivoque : 900'000 trajets de lourds véhicules de marchandises ont été recensés en 2021 - 650'000 trajets au maximum dans le fret transalpin. Ce faisant, la part du rail dans le fret transalpin n'avait jamais été aussi élevée. Cela signifie que d'autres mesures s'imposent pour mettre encore plus de marchandises sur les rails.

À l'occasion de sa séance du 11 janvier, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a examiné le dernier rapport sur le transfert adopté par le Conseil fédéral en novembre 2021. Pour cela, la commission a auditionné les principaux acteurs de la politique de transfert, l'Union des transports publics (UTP), l'Association des chargeurs (VAP), l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), l'Association Initiative des Alpes et la Communauté d'intérêt pour le trafic combiné (CITT).

Les acteurs et la commission partagent l'avis du Conseil fédéral selon lequel le modèle de réussite qu'est la politique de transfert doit être renforcé et développé pour que le mandat légal de transfert et les objectifs climatiques de la Suisse puissent être atteints. La RPLP, notamment, doit être développée. À cela s'ajoute un besoin d'action à court et moyen terme : par exemple pour la poursuite temporaire du ferroutage, pour la promotion du transport combiné, pour l'aménagement de l'axe Nord-Sud sur la rive gauche du Rhin ainsi que pour la standardisation des semi-remorques pouvant être chargés.

En ce qui concerne la nécessité d'agir à moyen terme, la CTT-N a décidé d'adopter au total trois interventions de la commission.

1. Motion Poursuite de la politique de transfert et assurance de la sécurité de l'approvisionnement national grâce à l'aménagement de la voie d'accès à la NLFA entre Wörth et Strasbourg sur la rive gauche du Rhin (18 voix contre 5) : par cette motion, le Conseil fédéral est chargé de prendre les mesures

nécessaires visant à éliminer l'étranglement de la voie d'accès à la NLFA « ligne sud de la vallée du Rhin allemande ». À cette fin, la ligne ferroviaire Wörth-Strasbourg s'étendant sur 71 km sur la rive gauche du Rhin doit être électrifiée et adaptée aux normes de la NLFA. Il faudrait également envisager un cofinancement de la part de la Suisse.

2. Postulat Renforcement du transfert par l'utilisation de semi-remorques grutables (12 voix pour, 10 voix contre et 2 abstentions): ce postulat charge le Conseil fédéral d'examiner s'il est possible de renforcer le transfert du fret transalpin. Aujourd'hui, on utilise surtout des semi-remorques non grutables et inadaptés au transport combiné dans le fret routier transalpin. C'est pourquoi la Suisse devrait envisager d'autoriser exclusivement les semi-remorques grutables à l'avenir. L'obstacle à l'utilisation des chemins de fer s'en trouverait considérablement réduit.
3. Motion Renforcer l'attrait et la compétitivité du corridor de fret traversant la Suisse : cette motion charge le Conseil fédéral d'adapter la promotion du transport combiné de manière à ce que les nouveaux trafics et les trafics dans les régions où la part du rail est faible, mais où le potentiel de transfert est élevé, puissent être encouragés de manière ciblée. On s'attend à des coûts supplémentaires d'environ 15 millions par an, à financer par une augmentation du plafond de dépenses pour la promotion du fret ferroviaire transalpin.

Les interventions seront traitées par le Conseil national lors de la session de printemps avec le rapport sur le transfert.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[22.300 Aménager la ligne d'accès à la NLFA Wörth-Strasbourg afin de poursuivre la politique de transfert du trafic et de garantir la sécurité de l'approvisionnement de la Suisse](#)

[22.3001 Po. Renforcement du transfert par l'utilisation de semi-remorques grutables](#)

[22.3013 Renforcer l'attrait et la compétitivité du corridor de fret traversant la Suisse](#)

Politique des transports en cours, session de printemps 2022

Loi sur les voies cyclables

Après le Conseil des États, le Conseil national a examiné la loi sur les voies cyclables lors de la session d'hiver. Concernant les principes de planification, le Conseil national veut aller plus loin que le Conseil des États. Les divergences entre les deux chambres devraient être éliminées lors de la session de printemps.

En septembre 2018, les citoyens ont dit oui à 74% à l'arrêté fédéral sur les voies cyclables. Le nouvel article constitutionnel a donné à la Confédération la possibilité de fixer des principes pour les réseaux de voies cyclables et de soutenir subsidiairement les mesures des cantons, des communes et des autres acteurs.

Au Conseil national, il a été argumenté à plusieurs reprises que le Conseil des États avait affaibli la loi. Ce dernier avait précédemment décidé que les réseaux de voies cyclables devaient présenter «un tracé aussi direct que possible» et non un «direct» tel que l'avait proposé le Conseil fédéral. En outre, le Conseil des États souhaitait conférer davantage de compétences aux cantons : les voies cyclables ne devraient donc être remplacées que s'il existe un «intérêt public avéré». Lors de la discussion préliminaire sur l'élimination des divergences, la CTT-E maintient ce complètement.

Le droit de recours des organisations spécialisées a fait l'objet d'une controverse au Conseil national. La majorité s'est ralliée à la décision du Conseil des États de ne pas accorder de droit de recours aux organisations spécialisées. Le Conseil national s'est également rallié de justesse au Conseil des États sur la question de la collaboration avec des organisations privées spécialisées. Les cantons devraient ainsi pouvoir faire appel à des organisations privées spécialisées pour la planification des réseaux de pistes cyclables et leur confier des tâches. Une petite majorité considère qu'une telle collaboration dans la planification, l'aménagement et l'entretien des voies cyclables, ainsi que pour la mise à disposition de bases et d'informations, est une possibilité importante pour la Confédération, les cantons et les communes, afin de pouvoir recourir au savoir-faire en cas de besoin.

Les divergences restantes devraient être éliminées lors de la session de printemps.

Base de données des objets parlementaires Curia
Vista

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

Politique des transports en cours, session de printemps 2022

Loi sur la circulation routière. Révision

Lors de la session de printemps, le Conseil national débattre de la modification de la loi sur la circulation routière. Les grands axes de la révision sont la promotion des technologies écologiques, la conduite automatisée et les adaptations dans le domaine de la sécurité routière. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a procédé à l'examen préalable de la révision et recommande de l'adopter par 20 voix contre 4.

La commission approuve les modifications proposées par le Conseil fédéral concernant la longueur maximale et le poids maximal afin de promouvoir les technologies écologiques. Elle est d'accord pour donner au Conseil fédéral la compétence de réglementer la conduite automatisée à un stade précoce et de promouvoir ainsi la transformation numérique du trafic routier.

La majeure partie des modifications concerne les mesures de sécurité routière. La CTT-N, en particulier, se prononce clairement contre l'obligation du port du casque cycliste pour les enfants et les jeunes de moins de 16 ans. Une telle obligation n'apporterait pas d'avantages majeurs en termes de sécurité, mais poserait de gros problèmes d'application et serait susceptible de nuire à l'attractivité du vélo.

D'autres modifications concernent les peines encourues en cas de délit commis par des chauffards et d'excès de vitesse. La commission s'éloigne des propositions du Conseil fédéral sur certains points. Enfin, la majorité de la commission est favorable à la levée de l'interdiction actuelle des courses sur circuit avec des véhicules motorisés.

Le Conseil national débattre la loi lors de la session de printemps.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[21.080 Loi fédérale sur la circulation routière. Révision](#)

Politique des transports en cours, session de printemps 2022

Postulat Trafic aérien neutre en termes de CO₂ d'ici 2050

Après le rejet de la loi sur le CO₂ et ainsi de la taxe sur les billets d'avion, le Conseil fédéral doit chercher des instruments alternatifs en vue de réduire les émissions de CO₂ dans le trafic aérien.

Lors de la session d'automne, le Conseil national a rejeté plusieurs initiatives cantonales, lesquelles demandaient l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion pour la taxation des émissions de CO₂ du trafic aérien. La majorité a fait valoir que, si peu de temps après le rejet de la loi sur le CO₂ par les électeurs, l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion émettrait un faux signal.

La commission pour l'environnement, l'aménagement du territoire et l'énergie (CEATE-N) a adopté en août dernier un postulat chargeant le Conseil fédéral d'examiner comment permettre un trafic aérien neutre en termes de CO₂ d'ici 2050. La commission entend ainsi discuter de manière approfondie des mesures de politique climatique dans le domaine du trafic aérien après le rejet de la loi sur le CO₂. Le Conseil fédéral propose d'accepter le postulat. Le Conseil national se prononcera sur le postulat lors de la session de printemps.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[21.3973 Postulat. Trafic aérien neutre en termes de CO₂ d'ici 2050](#)