

Politique des transports en cours

N° 1 | 2023 Session de printemps des Chambres fédérales, du 27 février au 17 mars 2023

Berne, le 21 | 02 | 2023

Chers membres, chères lectrices et chers lecteurs,

À la mi-janvier, la LITRA a réuni ses membres et des représentants des TP pour une [manifestation spéciale au Palais fédéral](#). Le temps d'une soirée, le Palais fédéral était entre les mains des TP ! En Suisse, les TP garantissent une offre de mobilité pour tous sur l'ensemble du territoire, présentent une grande diversité et ils ont une importance économique. Tout comme les transports publics relient la Suisse, la LITRA relie les TP suisses depuis longtemps. Nous montrons ces liens de manière impressionnante dans notre dernière publication, qui a été distribuée lors de cette soirée. L'édition spéciale du « [Journal de la LITRA](#) » rédigée par Sibylle Buess se consacre à l'histoire de la politique suisse des transports et à celle de la LITRA (voir l'article ci-dessous).

Les prestations de transport dans le secteur ferroviaire continuent d'évoluer de manière réjouissante, comme nous avons pu le montrer dans notre dernier [Rapport trimestriel 4 | 2022](#). Même si la reprise du trafic voyageurs s'est quelque peu ralentie, les passagers-kilomètres parcourus au quatrième trimestre 2022 se situent à un niveau similaire à celui des années précédant la pandémie de coronavirus. Dans le secteur du trafic ferroviaire de marchandises, les prestations de transport restent constamment élevées depuis deux ans. Elles s'élevaient à 3 milliards de tonnes-kilomètres nettes au quatrième trimestre 2022.

Dernièrement, la LITRA s'est penchée de manière intensive sur le développement du transport ferroviaire de marchandises sur le territoire. La logistique suisse des marchandises assure aujourd'hui l'approvisionnement du pays avec efficacité et fiabilité. L'augmentation prévisible des transports de marchandises ouvre des opportunités économiques pour le secteur des transports. Parallèlement, la logistique des marchandises doit répondre aux objectifs climatiques ambitieux de la Suisse. Les conditions-cadres pour le transport de marchandises par rail, par route et par eau en Suisse doivent donc évoluer de manière à garantir la sécurité de l'approvisionnement, à exploiter les opportunités économiques et à atteindre les objectifs climatiques. Cela passe dans un premier temps par un renforcement durable du transport ferroviaire de marchandises sur le territoire. La LITRA, l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), la Communauté d'intérêts pour le trafic combiné, l'Association des chargeurs (VAP), l'Union des transports publics (UTP) et la Commission Trafic marchandises de l'UTP ont présenté cette exigence dans une [prise de position commune](#) dans le cadre de la consultation de la Confédération. La LITRA continuera à suivre cette affaire attentivement.

Je vous souhaite, chers membres, lectrices et lecteurs, une bonne lecture et je vous remercie de votre soutien à la LITRA et aux transports publics !



Martin Candinas, Président du Conseil national, Président

Cet aperçu contient des informations relatives aux thèmes suivants :

- Transport de marchandises : prolonger la chaussée roulante pour une durée limitée
- Perspective Rail 2050 et « Croix fédérale de la mobilité »
- Tunnel multifonctionnel de Grimsel
- Étude de la LITRA sur l'importance économique des TP
- « Le Journal de la LITRA » sur l'histoire des transports et de la LITRA

Politique des transports en cours, session de printemps 2023

Transport de marchandises : prolonger la chaussée roulante jusqu'en 2028

Le transfert de la route au rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes est un élément central de la politique suisse des transports et nécessaire pour atteindre les objectifs de la politique climatique. Par conséquent, le Conseil fédéral veut prolonger temporairement le soutien financier au transport combiné accompagné (chaussée roulante) afin d'assurer l'exploitation de la chaussée roulante jusqu'à fin 2026. Du point de vue de la LITRA, une prolongation jusqu'à fin 2028 est nécessaire.

Conformément à la loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM), la Confédération encourage la chaussée roulante en complément du transport combiné non accompagné (TCNA). Le soutien financier à la chaussée roulante ne constitue donc pas la mesure principale, mais une mesure d'accompagnement pour le transfert du transport de marchandises de la route vers le rail. Sur la chaussée roulante, contrairement au TCNA, des camions et des semi-remorques complets, avec leurs conducteurs, sont transportés sur le train.

L'avenir appartient au TCNA

Au cours des dernières années, l'exploitation de la chaussée roulante s'est avérée de plus en plus efficace. Une exploitation autonome n'est toutefois pas possible. Dans le domaine du transport ferroviaire de marchandises, l'avenir appartient au TCNA. L'évolution du marché du transport ferroviaire de marchandises à travers les Alpes, les activités des acteurs de la branche et la poursuite modifiée de la promotion du TCNA permettent d'envisager l'arrêt de la chaussée roulante dans quelques années, sans qu'il faille s'attendre à de nouveaux transferts vers la route.

RoLa : durée controversée de la prolongation

L'accord-cadre actuellement en vigueur entre la Confédération et l'exploitant de la chaussée roulante, RALpin AG, expire fin 2023. Une suppression de la chaussée roulante dès cette date provoquerait un nouveau transfert vers la route. Pour éviter cela, le Conseil fédéral veut garantir la chaussée roulante jusqu'à fin 2026. Il demande au Parlement des

moyens financiers à hauteur de 64 millions de francs : il est prévu d'allouer environ 20 millions de francs par an à la chaussée roulante à titre d'indemnités d'exploitation ; en outre, la Confédération devrait pouvoir participer aux éventuels frais de liquidation de l'exploitant en 2027. Le Conseil fédéral a adopté le message correspondant le 22 septembre 2022.

Du point de vue de la LITRA, l'exploitation doit être assurée jusqu'à fin 2028, comme le Conseil fédéral l'avait initialement proposé lors de la consultation, sinon, les transports risquent d'être renvoyés sur la route. Le terminal TCNA de Novara, en Italie, sera agrandi en 2026-2028, ce qui signifie que la capacité du TCNA sera réduite de moitié durant cette période (réduction de 100 000 envois par an). Si l'on ajoute à cela la suppression de la chaussée roulante, on obtiendrait à partir de 2026 une réduction des capacités ferroviaires de 180 000 envois dans la région située à l'ouest de Milan. Une compensation via d'autres terminaux ne serait pas possible dans une telle mesure.

Promotion du TCNA sur de plus courtes distances également

Le projet comprend en outre une adaptation de la loi qui concerne le TCNA. Selon la LTTM en vigueur, la Confédération doit promouvoir le TCNA en premier lieu « sur grandes distances ». Il existe cependant un grand potentiel de transfert sur des distances plus courtes également, notamment dans le trafic intérieur, d'importation et d'exportation à travers les Alpes. C'est pourquoi la restriction « sur les grandes distances » devrait être supprimée dans la LTTM.

Le Conseil fédéral proposera ultérieurement au Parlement, dans un projet séparé, d'autres mesures visant à perfectionner les conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse. La LITRA a récemment [pris position](#) sur ce projet.

Consultation au Parlement

Lors de la session de printemps 2023, le Conseil national traitera l'affaire en tant que premier conseil. Au sein de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N), une majorité de 15 voix contre 9 se prononce en faveur du maintien de l'exploitation de la chaussée roulante jusqu'en 2028. Cela correspond à la proposition initiale du Conseil fédéral lors de la consultation. 106 millions de francs devraient être accordés à cet effet. La majorité de la commission invoque l'objectif de transfert ainsi que le taux d'occupation toujours

bon de la chaussée roulante. En cas d'arrêt plus précoce, elle craint un retour à la route.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[22.064 Loi sur le transfert du transport de marchandises et un arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le transport ferroviaire de marchandises accompagné à travers les Alpes. Modification](#)

Politique des transports en cours, session de printemps 2023

Perspective Rail 2050 et « Croix fédérale de la mobilité »

Le Conseil fédéral veut poursuivre le renforcement du rail sur le long terme et il a mené une consultation sur la perspective Rail 2050 à l'été 2022. Une motion de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) demande au Conseil fédéral de se concentrer davantage sur la réalisation et l'achèvement de la « Croix fédérale de la mobilité » dans le cadre de la perspective Rail 2050.

La [Perspective Rail 2050](#) mise en consultation est une stratégie à long terme dont la vision est d'utiliser efficacement les atouts des chemins de fer afin de contribuer largement à la stratégie climatique à long terme 2050 et de renforcer la Suisse comme lieu de vie et d'activité économique. L'orientation générale prévoit d'améliorer l'offre ferroviaire en premier lieu sur les courtes et moyennes distances avec les futures étapes d'aménagement.

Par sa motion, la CTT-N veut obliger le Conseil fédéral à tenir compte de la dimension internationale dans la perspective Rail 2050 et à projeter et réaliser tous les tronçons manquants pour le trafic longue distance de frontière à frontière, aussi bien entre le sud et le nord qu'entre l'est et l'ouest. L'achèvement rapide de la « Croix fédérale de la mobilité » doit également être considéré dans le contexte de la mise en réseau internationale du trafic voyageurs et de la politique de transfert. Le Conseil fédéral doit proposer les budgets supplémentaires nécessaires.

Le Conseil fédéral demande le rejet de la motion. Le Conseil national a approuvé la motion lors de la session d'hiver 2022. La CTT-E propose l'adoption à son Conseil. Le Conseil des États en débattera lors de la session de printemps.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[22.4258 Motion. Perspective RAIL 2050. Concentration également sur la réalisation et l'achèvement de la « Croix fédérale de la mobilité »](#)

Politique des transports en cours, session de printemps 2023

Tunnel multifonctionnel de Grimsel

Deux motions demandent de permettre la réalisation du tunnel multifonctionnel de Grimsel. Le projet prévoit un tunnel ferroviaire à voie unique entre Innertkirchen et Oberwald (regroupement du réseau à voie étroite au nord et au sud des Alpes bernoises). Parallèlement, la nouvelle ligne à très haute tension du Grimsel devrait être souterraine.

Une motion veut charger le Conseil fédéral de présenter au Parlement une décision sur le financement du tunnel encore en 2023. Le Conseil fédéral demande le rejet de la motion. Il entend réévaluer le projet du chemin de fer du Grimsel en 2026 dans le cadre du message sur la prochaine étape d'aménagement ferroviaire et le confronter à d'autres projets ferroviaires. Mais il examine la possibilité de financer les études d'avant-projet dans le cadre du message 2023 sur l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) propose à son conseil d'adopter la motion par 5 voix contre 5, 3 abstentions et la voix prépondérante du président. Parallèlement, elle a déposé une deuxième motion sans opposition. Celle-ci demande que le Conseil fédéral, dans le cadre du message 2023 sur l'état des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, intègre le tunnel dans les programmes d'aménagement, inscrive les crédits pour l'étude du projet et harmonise l'avancement du projet de tunnel ferroviaire avec celui de la ligne à très haute tension. Le Conseil des États traitera les deux motions lors de la session de printemps.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[22.4121 Motion. Tunnel multifonctionnel du Grimsel. Il faut exploiter cette opportunité!](#)

[23.3010 Motion. Exploiter l'opportunité que représente la réalisation du tunnel multifonctionnel du Grimsel](#)

Politique des transports en cours, session de printemps 2023

Étude de la LITRA sur l'importance économique des TP

Avant la pandémie de Covid, les entreprises de TP en Suisse généraient une valeur ajoutée d'environ 1,7 % du produit intérieur brut (PIB). La LITRA a alors voulu savoir : Quel a été l'impact de la première année de pandémie de Covid en 2020 sur l'importance économique des TP suisses ?

En 2020, la baisse du nombre de passagers due à la pandémie a affecté les **prestations des TP** : La valeur ajoutée directe et indirecte générée par les prestations de TP s'est élevée à 10,7 milliards de francs (soit environ 12 % de moins qu'en 2018). La part du produit intérieur brut suisse en 2020 était toutefois toujours de 1,5 %, ce qui est considérable.

L'évolution des **investissements dans les TP**, lesquels s'inscrivent dans un horizon à plus long terme, est positive et importante : il en a résulté en 2020 une valeur ajoutée directe et indirecte de 5,6 milliards de francs (soit environ huit % de plus qu'en 2018).

En 2020, l'**emploi** lié aux prestations et aux investissements dans les TP se situait toujours au niveau impressionnant de 84 500 postes équivalents plein temps.

Entre-temps, la demande en transports publics s'est fortement redressée. Rétrospectivement : la classe politique a pris des décisions clairvoyantes pendant la pandémie. Le maintien de l'exploitation des transports publics pendant la crise s'est avéré payant à plus d'un titre. Les TP sont une partie importante de la solution pour une mobilité durable en Suisse.

Toutes les informations sur [l'importance économique des TP en 2020, année de la pandémie, sont disponibles sur le site Internet de la LITRA](#). Les chiffres ont été calculés par INFRAS pour le compte de la LITRA, dans le cadre d'une mise à jour d'une étude antérieure pour 2018. L'enquête portait sur le transport ferroviaire et le transport public routier.

Les principaux résultats sont également présentés sur le [Portail de données de la LITRA](#) (Thème Économie > Étude Importance des TP).

Politique des transports en cours, session de printemps 2023

« Le Journal de la LITRA » sur l'histoire des transports et de la LITRA

« Le Journal de la LITRA » se consacre à l'histoire des transports et de la LITRA de 1935 à nos jours. [Le journal publié sur le site web de la LITRA](#) montre que l'histoire des transports suisses et les 90 années d'existence de la LITRA sont étroitement liées.

Depuis le tout début, la LITRA s'engage pour le succès des TP et suit une approche globale de la politique des transports. Avec son organisation légère, la LITRA a toujours attaché une grande importance à disposer d'une large assise.

La LITRA a été fondée en 1935. Son nom était « Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic ». La Suisse pouvait déjà se targuer d'une riche histoire en matière de transports, notamment ferroviaires. En 1935, celle-ci - en particulier les CFF - se trouvait toutefois dans une situation financière difficile. Il s'agissait d'un risque considérable, y compris pour la Confédération en tant que propriétaire des CFF. Les chemins de fer souffraient d'un désavantage par rapport aux véhicules motorisés, lesquels n'étaient pas encore réglementés, et d'une crise économique. La LITRA, association politiquement neutre, avait pour objectif d'informer la population sur le contexte de la politique des transports, de soutenir le travail des autorités en leur apportant son expertise et de promouvoir la législation de manière à ce que les transports en Suisse soient organisés de manière globale et dans le sens de l'économie nationale.

Depuis lors, les TP et les conditions-cadres de la politique des transports ont considérablement évolué. La LITRA a marqué ces évolutions de son empreinte, en collaboration avec d'autres acteurs, et obtenu de nombreux résultats. Mais elle a également dû tirer les leçons de ses défaites politiques. « Le Journal de la LITRA » retrace les évolutions passionnantes qui ont eu lieu jusqu'à aujourd'hui.

Le journal, édité par la LITRA, a été rédigé par Sibylle Buess.