

---

## Politique des transports en cours

N° 2 | 22 Session d'été des Chambres fédérales du 30 mai au 17 juin 2022

Berne, le 26. 05. 2022

Chers membres, chères lectrices et chers lecteurs,

Avec la levée des mesures liées à la pandémie de Coronavirus dans les transports publics, la fréquentation des trains, bus et trams s'est sensiblement améliorée au cours des dernières semaines (voir également notre [Rapport trimestriel 1 | 2022](#)). Les baisses de fréquentation dans le trafic pendulaire dues à un travail à domicile plus régulier sont compensées, au moins partiellement, par une augmentation du trafic de loisirs. L'évolution des habitudes de mobilité avec la fin de la pandémie offre ainsi aux transports publics de nombreuses opportunités qu'il convient d'exploiter de manière ciblée. Les transports publics peuvent ainsi acquérir encore plus de clients, notamment dans le trafic de loisirs et de tourisme. Des offres combinées attrayantes, des liaisons directes ou des tarifs avantageux pour les jeunes et les groupes doivent contribuer à une nette augmentation de la fréquentation des transports publics dans le trafic de loisirs. Le secteur, qui a pris en compte les tendances actuelles, travaille d'arrache-pied pour attirer davantage de personnes dans les transports publics grâce à des offres encore plus conviviales (voir par exemple l'offre élargie de [SWISS Air Rail](#)).

Le trafic de marchandises par rail évolue de manière particulièrement positive et a déjà dépassé le niveau de 2019. Il est donc d'autant plus important de continuer sur cette lancée et de la conserver sur le long terme. Par conséquent, les deux motions pour le renforcement du transport transalpin de marchandises, qui seront traités par le Conseil des États, sont d'une grande importance. Parallèlement, d'importants [aiguillages dans le trafic intérieur de marchandises](#) doivent être réalisés au cours des prochains mois. La LITRA ne manquera pas de contribuer activement à ces discussions.

Enfin, l'échéance pour atteindre l'objectif climatique «Zéro émission nette» se rapproche inexorablement. C'est pourquoi l'heure est venue de faire avancer la décarbonation des transports publics routiers. Certes, diverses entreprises de transport se sont déjà fixé des objectifs ambitieux, comme par exemple les transports publics genevois (TPG), qui vont entièrement électrifier leur parc de bus avec la [stratégie Cap 2030](#) d'ici la fin de la décennie. En revanche, l'électrification des bus progresse plutôt lentement dans certaines petites villes et régions rurales. La LITRA continuera à s'engager avec force pour que la Confédération accélère de manière ciblée ce développement en accordant un financement de départ limité dans le temps pour l'achat de bus respectueux de l'environnement.

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



Martin Candinas, Conseiller national  
Président

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

- Dernière ligne droite pour la révision de la loi sur le transport de voyageurs
- Large soutien à la politique de transfert de la Confédération
- Promotion de modes de transport non fossiles dans les TP
- Mesures pour la stabilisation financière des CFF
- Améliorations dans la procédure d'approbation des plans pour les chemins de fer

---

## Politique des transports en cours, session d'été 2022

### Dernière ligne droite pour la révision de la loi sur le transport de voyageurs

**La révision de la loi sur le transport de voyageurs (LTV) a été traitée par le Conseil des États en tant que deuxième conseil lors de la session de printemps. Entre-temps, la Commission des transports du Conseil national (CTT-N) a éliminé la plupart des divergences, de sorte que le projet se trouve sur la dernière ligne droite. La révision vise à créer plus de transparence et d'efficacité dans le trafic régional de voyageurs (TRV) et à préciser les directives pour le secteur subventionné.**

La modification vise à simplifier la procédure de commande dans le trafic régional de voyageurs (TRV) et à renforcer le service public. Un benchmarking national doit apporter plus de transparence et d'efficacité au TRV et une nouvelle plateforme de commande numérique doit simplifier et harmoniser la procédure de commande. En outre, les critères de décision d'attribution des offres ont été ajustés.

#### **Nouvelles directives pour le secteur subventionné**

Ces dernières années, diverses mesures ont déjà été prises pour améliorer la gestion financière du TRV donnant droit à des indemnités. Certaines mesures nécessitent un ancrage juridique supplémentaire. Par exemple, une norme comptable moderne sera prescrite pour les entreprises de transport percevant des subventions. La loi stipule explicitement l'interdiction de réaliser des bénéfices pour les entreprises subventionnées dans le domaine du trafic régional. Elle précise également comment les excédents prévus devront être utilisés : comme jusqu'à présent, au moins deux tiers d'un excédent doivent être affectés à la réserve spéciale pour couvrir les déficits futurs. Les Conseils ne sont pas d'accord sur ce point: le Conseil des États a décidé que les entreprises de transport pourraient utiliser librement un tiers des éventuels excédents. La CTT-N rejette cette réglementation comme le Conseil fédéral. Deux tiers des excédents non planifiés doivent être affectés à une réserve spéciale, un assouplissement de l'interdiction de réaliser des bénéfices est refusé.

#### **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.

#### **Le droit des cartels ne doit pas être explicitement exclu pour la distribution**

Concernant la nouvelle infrastructure de distribution commune dans les transports publics, le Conseil national voulait initialement que la loi sur les cartels ne s'applique pas à la distribution ni à la revente. Selon lui, la loi sur les cartels n'est pas adaptée aux besoins des transports publics, lesquels sont fortement réglementés, intégrés et soumis à l'obligation de service public. Le Conseil des États a décidé de renoncer à l'exclusion explicite. Lors de l'examen des divergences, la CTT-N s'est finalement ralliée à l'unanimité à la décision du Conseil des États.

#### **Rabais sur les cartes journalières pour les écoles**

Les deux Conseils se sont prononcés pour que les entreprises de transports publics offrent des billets à prix réduit pour les voyages scolaires. 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. Contrairement au Conseil national, le Conseil des États ne veut introduire des tarifs réduits que dans le cadre de la scolarité obligatoire. Il s'est également opposé à ce que la Confédération compense le manque à gagner dû aux tarifs réduits. Il est question d'environ 20 millions de francs.

Après le Conseil national, le Conseil des États a décidé d'une autre modification : la Confédération et les cantons doivent désormais indemniser les coûts non couverts pour le matériel roulant historique.

Le Conseil des États a adopté la révision de la loi sur le trafic de voyageurs par 38 voix contre 0. Après l'examen des divergences par la CTT-N, certaines subsistent sur quatre points. L'élimination des divergences aux Chambres aura lieu lors de la session d'automne.

#### **Base de données des objets parlementaires Curia Vista**

---

[21.039 Loi sur le transport de voyageurs. Révision 19.504\(/05/06/07\) Rabais sur les cartes journalières en faveur des écoles](#)

---

## Politique des transports en cours, session d'été 2022

### Large soutien à la politique de transfert de la Confédération

**La politique de transfert de la Suisse est l'histoire d'un succès. Aucun autre pays de l'axe alpin ne présente une part de trafic ferroviaire de marchandises aussi élevée que celle de la Suisse. Mais pour atteindre l'objectif de transfert de 650 000 trajets transalpins, le Conseil national a adopté, lors de la session de printemps, d'autres mesures que la commission des transports du Conseil des États (CTT-E) soutient sans opposition.**

La part du rail dans le trafic de marchandises transalpin a récemment atteint le chiffre historique de 75%. Cela montre que les instruments de la politique de transfert portent leurs fruits, a-t-on entendu lors de la session de printemps du Conseil national. L'objectif de transfert fixé dans la Constitution, à savoir 650 000 trajets de poids lourds par an à travers les Alpes, n'est cependant toujours pas atteint : il s'en faut de 30%. Même si la politique de transfert montre ses effets et que la Suisse peut être fière de ce qu'elle a accompli jusqu'à présent, d'autres mesures sont nécessaires pour renforcer le transport ferroviaire transalpin de marchandises.

À l'instar des acteurs du transport de marchandises et du Conseil fédéral, la majorité du Conseil national était d'avis que le modèle de réussite qu'est la politique de transfert devait être encore renforcé pour que le mandat légal de transfert et les objectifs climatiques de la Suisse puissent être atteints. La RPLP, notamment, doit être développée, obtenir une orientation encore plus écologique, par exemple en prenant en compte à l'avenir, en plus du poids et de la distance, l'émission de CO<sub>2</sub> dans le calcul de la taxe.

En ce qui concerne la nécessité d'agir à moyen terme, le Conseil national a soutenu, lors de la session de printemps, trois interventions de sa commission des transports.

1. Renforcer l'attrait et la compétitivité du corridor de fret traversant la Suisse : cette motion charge le Conseil fédéral de promouvoir de manière ciblée les nouveaux trafics et le trafic dans les régions où la part du rail est

faible, mais où le potentiel de transfert est élevé. On s'attend à des coûts supplémentaires de 10 à 15 millions de francs par an, lesquels seront financés par une augmentation de l'enveloppe financière destinée à la promotion du transport ferroviaire de marchandises transalpin.

2. Poursuite de la politique de transfert réussie et garantie de la sécurité d'approvisionnement nationale grâce à l'aménagement de la voie d'accès NLFA Wörth-Strasbourg sur la rive gauche du Rhin : 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. Un cofinancement suisse doit être envisagé.
3. Renforcement du transfert par l'utilisation de semi-remorques grutables : le postulat charge le Conseil fédéral d'examiner s'il est possible de renforcer le transfert du trafic marchandises transalpin au moyen de semi-remorques grutables. La Suisse devrait envisager de n'autoriser que les semi-remorques grutables afin de réduire les obstacles à l'utilisation des chemins de fer.

La CTT-E a pris connaissance du rapport sur le transfert modal 2021 lors de sa réunion du 12 avril. En vue du mandat légal de transfert et aux objectifs climatiques de la Suisse, elle soutient les deux motions sans opposition. Le Conseil des États traite ses objets lors de la session d'été.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

---

[22.016 Rapport sur le transfert 2021](#)  
[22.3000 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](#)  
[22.3013 Renforcer l'attrait et la compétitivité du corridor de fret traversant la Suisse](#)

---

Politique des transports en cours, session d'été 2022

## Promotion de modes de transport non fossiles dans les TP

**La décarbonation complète des transports publics joue un rôle de modèle important pour atteindre l'objectif «Zéro émission nette» d'ici 2050 dans le domaine de la mobilité. Après l'approbation d'une motion de la commission pour la promotion des modes de transport non fossiles dans les TP lors de la session d'hiver, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) recommande également son adoption, par 8 voix contre 2 et une abstention.**

Les transports publics sont déjà très respectueux du climat : moins de 4% des émissions de CO<sub>2</sub> causées par les transports en Suisse sont imputables aux TP. Les bus diesel sont les principaux responsables des émissions de CO<sub>2</sub>. La conversion du parc de bus diesel en Suisse vers des modes de transport non fossiles reste un défi majeur et déclenche des investissements importants chez les entreprises de transport. Ces investissements incluent l'acquisition de nouveaux véhicules coûteux, ainsi que la mise à disposition de l'infrastructure de recharge correspondante.

La motion de la commission demande au Conseil fédéral de chercher des instruments pour accélérer le passage aux moteurs non fossiles. Elle a été transmise par la CTT-N en réaction à un rapport de postulat qui mettait en évidence des lacunes pour la décarbonation d'ici 2035. Cette situation est particulièrement difficile dans le trafic régional de voyageurs.

Par la motion, 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. Ce faisant, 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 sur le CO<sub>2</sub> rejetée.

Le Conseil des États débattera de ces motions lors de la session d'été.

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'été 2022

## Mesures pour la stabilisation financière des CFF

**Lors de la session de printemps, le Conseil des États a approuvé une motion de sa commission des finances, laquelle charge le Conseil fédéral de compenser, par un projet de loi, les déficits des CFF causés par la pandémie de Covid-19 en leur accordant une aide financière extraordinaire. Les fonds correspondants doivent permettre aux CFF d'assurer la réalisation des investissements conformément à la planification et aux décisions du Parlement.**

Les CFF ont subi de plein fouet les effets de la crise de Covid-19. En 2020, ils affichaient une perte financière de 617 millions de francs et une augmentation de la dette de 1,5 milliard de francs. En 2021, la réduction de la demande a entraîné une perte de 325 millions de francs. La motion demande au Conseil fédéral de considérer ces déficits des CFF comme exceptionnels et de les attribuer entièrement aux effets négatifs de la pandémie de Covid-19.

Il doit en outre assurer le financement des projets ferroviaires conformément à la planification approuvée dans le programme de développement stratégique (STEP AS 2035). Pour ce faire, il doit mettre à disposition des moyens pour poursuivre le développement du réseau ferroviaire conformément aux décisions de l'Assemblée fédérale.

Le Conseil des États a adopté la motion par 27 voix contre 12 et une abstention. La Commission des finances du Conseil national (CoFi-E) demande le rejet de la motion par 13 voix contre 11 et 1 abstention.

La LITRA soutient la motion qui sera traitée par le Conseil national lors de la session d'été.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

---

[22.3008 Motion. Soutenir l'exécution des investissements des CFF et une vision à long terme en période de Covid-19](#)

---

## Politique des transports en cours, session d'été 2022 Améliorations dans la procédure d'approbation des plans pour les chemins de fer

**Selon les rapports du Conseil fédéral, l'étape d'aménagement 2035 connaît des retards: ceux-ci sont liés aux mesures de stabilisation de la situation financière des CFF proposées par le Conseil fédéral. Un postulat réclame désormais des informations sur les retards, à savoir sur les raisons, les conséquences et les leçons à en tirer.**

Fin décembre 2021, le Conseil fédéral annonçait vouloir prendre des mesures pour stabiliser la situation financière des CFF. Il s'agissait notamment d'actualiser les plans pour l'étape d'aménagement 2035. Des retards sont prévisibles en raison du volume important des travaux et de leur complexité.

Le postulat demande au Conseil fédéral de fournir des informations sur les retards. En effet, tout retard dans le développement de l'infrastructure ferroviaire serait préoccupant. En effet, la part des transports publics est supposée augmenter dans les prochaines années pour atteindre les objectifs climatiques. Le rapport de postulat doit mettre en évidence les raisons qui entraînent des retards dans les différentes étapes de planification et de construction. Le rapport doit notamment examiner à la loupe la phase de planification et d'approbation, la qualité des documents présentés ainsi que les processus administratifs et juridiques. Il convient également d'expliquer comment les retards se répercutent sur les coûts des projets d'extension. Enfin, des propositions d'amélioration du processus de planification sont également demandées afin de réduire les effets négatifs de la bureaucratie.

Le rapport demandé doit notamment contenir des réponses sur l'évaluation de la phase de planification et d'approbation pour la construction. On sait ainsi que de nombreux projets nécessitent des études complémentaires, aussi bien techniques qu'environnementales, pendant la procédure de planification.

Le Conseil fédéral est prêt à accepter le postulat. Le Conseil des Etats se prononcera à ce sujet lors de la session d'été.

Base de données des objets parlementaires Curia  
Vista

---

[22.3231 Po. Procédures ferroviaires. État des lieux des procédures et amélioration des processus](#)