

Politique des transports en cours

N° 4|19 Session d'hiver des Chambres fédérales du lundi 2 au vendredi 20 décembre 2019



Chers membres,
Chères lectrices et chers
lecteurs,

Le 2 décembre n'est pas un
jour comme les autres, mais
le premier de la nouvelle légis-
lature pour les Chambres
fédérales. Après les élec-

tions des semaines passées, le nouveau parlement se constitue
avec ses commissions au Conseil national et au Conseil des États.
Nous attendons de nombreux visages, également lors de nos col-
loques de session et, à partir de l'an prochain, dans notre comité.

Mais au-delà des changements de personnes, la ligne restera la même. La LITRA continuera de s'engager
avec force et conviction en faveur du transport public (TP) et de ses intérêts. Le TP a besoin du plus grand
nombre possible de soutiens politiques. Car nous ne pourrions faire avancer la mobilité durable qu'en agissant
ensemble.

Une première étape de ce renforcement aura lieu le 15 décembre 2019 avec le passage aux horaires d'hiver.
Le plus grand réseau ferroviaire transfrontalier d'Europe entrera en service dans l'agglomération de Genève.
Le nouveau «Léman Express» reliera 45 stations le long des deux rives du lac, dans les cantons de Vaud et de
Genève, ainsi que dans le département français de Haute-Savoie.

Nous nous réjouissons aussi à l'avance du «Ceneri 2020». Le tunnel de base du Ceneri sera inauguré le
4 septembre 2020 et il entrera en service le 13 décembre 2020. Il achève ainsi la NLFA, 28 ans après le vote
positif de la population en faveur de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes. Cette réalisation donnera
un nouveau dynamisme au report modal du fret de la route au rail. Cet élan est nécessaire. Avec 917'000
trajets de poids lourds pronostiqués à fin 2019, l'objectif de report de 650'000 trajets par an ne sera cette
fois pas non plus atteint. La liaison ferroviaire continue à faible déclivité sans trajet de montagne et le corridor
de 4 m aideront à se rapprocher du but. Mais le Conseil fédéral doit prendre d'autres mesures. Pour en savoir
plus, cliquez [ici](#).

Des efforts supplémentaires sont également requis dans le transport de personnes pour rendre la mobilité
plus écologique. Par exemple, en développant l'infrastructure et l'offre. Le «Léman Express» et le tunnel de
base du Ceneri ont déjà été évoqués. D'autres suivront. La LITRA reste mobilisée.

Je vous remercie pour votre collaboration et votre confiance. Et j'espère que la nouvelle législature 2019-
2023 sera placée sous le signe de l'engagement et de la créativité.

Martin Candinas
Conseiller national et président de la LITRA.

Vous trouverez dans cet aperçu des
informations relatives aux thèmes
suivants concernant la politique des
transports:

Politique des transports

Le transport de personnes en plein
essor

Rapport sur le transfert du trafic
2019

Questions d'actualité de la politique des transports

Une nouvelle législature débute avec l'ouverture de la session d'hiver des Chambres fédérales. Durant cette première année, la LITRA s'engage en faveur de la numérisation, pour de meilleures offres régionales et dans le trafic de loisirs ainsi que pour un renforcement de la mobilité écologique.

La part du transport public (TP) dans l'ensemble du trafic doit progresser! La LITRA s'engagera de nouveau de toutes ses forces pour cette cause durant la nouvelle législature. Le besoin d'action est immense, la part du TP stagnant depuis de nombreuses années.

Le TP doit notamment devenir plus attractif dans le trafic de loisirs. Par exemple,

- en permettant aux passagers de trouver facilement le moyen de transport adapté jusqu'à leur destination avec de nouvelles offres numériques;
- en augmentant l'offre horaire, là où une demande existe;
- en écrêtant les pointes de circulation par une politique efficace de billets économiques.

L'effet de levier du TP est puissant pour parvenir à un transport globalement plus écologique. La part du TP dans les émissions de CO₂ de l'ensemble du trafic n'est que de 4%. Un voyage en train en Suisse génère 27 fois moins de CO₂ que le même trajet en voiture et nécessite 6 fois moins d'énergie. La LITRA met principalement les thèmes suivants en avant en 2020 pour une meilleure protection de l'environnement: la numérisation, de meilleures offres dans le transport régional et le trafic de loisirs ainsi que le développement de la mobilité écologique.

La numérisation comme chance pour le TP

La numérisation facilite la combinaison de divers moyens de transport. Elle permet de nouvelles prestations multimodales telles que «Mobility as a Service» (MaaS). Afin de saisir ces chances, le Conseil fédéral a lancé, dès le printemps 2019, une consultation sur la possibilité d'ouvrir les systèmes de TP à des tiers. Le message du Conseil fédéral est attendu en 2020.

Une meilleure gestion du TRV

Le trafic régional de voyageurs (TRV) garantit la connexion de toutes les zones de montagne et rurales au réseau de TP. Les deux millions d'utilisateurs quo-

tidien soulignent cette importance. La Confédération et les cantons commandent les prestations de TRV auprès de plus de 120 entreprises de transport.

En avril 2019, le Conseil fédéral a lancé la procédure de consultation pour une réforme du TRV. Son message est attendu au second semestre 2020. La réforme posera le financement par la Confédération et les cantons sur une base plus solide. La LITRA soutient cette proposition. De plus, elle demande une extension du droit à l'indemnisation. À l'heure actuelle, l'offre de trafic nocturne et le trafic d'excursion pur sans fonction de désenclavement n'y sont pas éligibles. Il faut que cela change, dit la LITRA, d'autant que ces deux offres contribuent à augmenter globalement la part du transport public.

Un transport plus respectueux de l'environnement

Le Parlement discute actuellement de la révision complète de la loi sur le CO₂. La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie (CEATE) du Conseil national a confirmé les principaux éléments de la décision du Conseil des États. Le prix du carburant doit être majoré d'un supplément CO₂ de 10 centimes par litre au plus d'ici 2024 et de 12 centimes par litre au plus à partir de 2025. Une partie des mesures environnementales financées par le prix des carburants doit être utilisée pour l'électrification du transport.

C'est déjà la deuxième fois que la commission examine le projet, après que celui-ci a été rejeté par le Conseil national à la session d'hiver 2018 et que le Conseil des États a approuvé une révision de la loi moyennant des amendements importants à la session d'automne 2019. La CEATE-N a repris les consultations détaillées en deux séances à la fin octobre et à la fin novembre 2019. Elle a décidé de renvoyer la suite des travaux à la séance de janvier, dans la nouvelle composition. Elle maintient cependant l'objectif d'un traitement au Conseil national à la session de printemps 2020.

Un jalon posé avec le Léman et le Ceneri

L'agglomération genevoise met en service en décembre le «Léman Express». Ainsi naît le plus grand réseau ferroviaire transfrontalier d'Europe. Le «Léman Express» relie les deux rives du lac et les communes françaises limitrophes à raison d'un train toutes les 15 minutes.

Le transport de personnes en plein essor

45 stations se situent sur les 230 km de la ligne de métro régional dans les cantons de Vaud et de Genève, ainsi que dans le département français de Haute-Savoie. La colonne vertébrale de la ligne est le tronçon partiellement reconstruit entre Cornavin, Eaux-Vives et Annemasse. L'entrée en service du «Léman Express» doit réduire le transport individuel motorisé de 12%.

Le tunnel de base du Ceneri ouvrira en septembre 2020, posant un nouveau jalon de l'infrastructure ferroviaire suisse. Grâce aux tunnels de base du Lötschberg, du Saint-Gothard et du Ceneri, ce sont deux liaisons attractives à faible déclivité qui traversent désormais les Alpes suisses. Le fret ferroviaire dispose ainsi de davantage de capacités.

Il faut obtenir une plus faible déclivité afin que la deuxième locomotive ne soit plus nécessaire aux trains du Saint-Gothard et du Ceneri. Cela économisera du temps et de l'argent. De plus, le Ceneri réduit le temps de trajets des passagers sur l'axe Nord-Sud et améliore significativement les liaisons ferroviaires dans le triangle Bellinzzone-Locarno-Lugano. Et par dessus tout: Avec des cadences plus courtes et des offres supplémentaires le soir, le canton du Tessin développe aussi fortement le TP ferroviaire.

Lors des récentes discussions sur le manque de ponctualité, d'effectifs ou les pannes, une bonne nouvelle est passée presque inaperçue: La demande de transport de personnes n'a jamais autant progressé.

Les prestations de transport ont fièrement augmenté de 7,6% entre juillet et septembre 2019 par rapport à la même période l'année passée. C'est ce qui ressort du rapport trimestriel des chemins de fer de la LITRA et de l'Union des transports publics (UTP). Avec 5,49 milliards de personnes-kilomètres, la demande atteint sa valeur la plus élevée depuis le début des rapports en 2014. Et surtout, 2019 devrait être une année record pour le train. Les prestations de transports au cours des trois premiers trimestres ont progressé de 6% et se situent déjà nettement au-dessus du record de l'année 2016.

Il faut jeter un regard attentif sur les chiffres: Une partie de la hausse est à mettre au compte d'une offre plus abondante. Dans cette logique, les kilomètres parcourus pour le trafic de voyageurs ont augmenté d'un bon 2%. Et malgré la hausse induite par l'offre, il est possible de parler d'une solide croissance fondamentale.

La tendance est par contre inverse dans le fret ferroviaire. La demande s'est certes stabilisée au troisième trimestre 2019, mais le fret ferroviaire mène globalement une dure bataille. Au cours des neuf premiers mois de l'année 2019, la demande (en tonnes-kilomètres nettes) a reculé de presque 2%. L'évolution des cinq dernières années est une stagnation. Une constatation conforme à ce que l'on observe dans le transport ferroviaire transalpin. Les volumes de transport au premier semestre 2019 ont reculé de 3,7% (lisez sur ce point l'article **Plus d'efforts en faveur du transfert**). L'importance du rail y est toutefois nettement moindre. Le fret ferroviaire international transalpin atteint une part de 70% (en tonnes nettes) de l'ensemble du transport de marchandises à travers les Alpes. Dans les transports intérieurs (en tonnes-km nettes), la part est d'environ 41%.

En conclusion, on peut dire que l'année 2019 sera une année exceptionnelle pour le trafic de voyageurs par rail. Aucune tendance claire ne se profile dans le secteur des marchandises.

Plus d'efforts en faveur du transfert du trafic

Le Conseil fédéral a présenté mi-novembre son dernier rapport sur le transfert de la route au rail. Sa conclusion: Il faut d'autres mesures et plus d'argent pour atteindre l'objectif de report de 650'000 poids lourds à travers les Alpes.

Le nombre des poids lourds qui ont traversé les Alpes a reculé de 2,4% au premier semestre 2019 par rapport au premier semestre 2018. Un recul de 2,5% est attendu sur l'ensemble de l'année 2019, ce qui correspond à 917'000 trajets de poids lourds. L'objectif de 650'000 trajets fixé pour dès 2018 dans la Loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM) sera donc de nouveau manqué. Le Conseil fédéral informe le Parlement tous les deux ans sur l'avancée du transfert.

L'effet de transfert dépasse les attentes

Bien que l'objectif de la loi ne soit pas atteint, le Conseil fédéral reconnaît à la NLFA et à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) un fort effet en faveur du transfert. Et un effet plus important que généralement admis. Depuis 2012, les trajets de transport de marchandises lourdes ont été réduits de 160'000 unités. Une nouvelle étude estime que 75'000 trajets supplémentaires vont disparaître d'ici 2030 grâce à la NLFA. Un regard vers l'avenir montre que la NLFA et le corridor de 4 m permettent au fret ferroviaire d'augmenter ses volumes de 30% d'ici 2030. Il y a donc du potentiel.

La NLFA a encore de la marge aujourd'hui

Comme le présente le rapport du Conseil fédéral, l'achèvement de la NLFA et du corridor de 4 m en 2020 contribuera à un transfert supplémentaire de la route au rail. Le Conseil fédéral met toutefois en garde contre des attentes exagérées. En raison d'exigences de sécurité, la capacité ne sera pas exploitée au maximum dans une phase transitoire entre 2021 et 2022. Certaines réductions et économies de trajets ne seront réalisées que plus tard.

Les tronçons d'accès restent le principal obstacle

L'aménagement des tronçons d'accès, en particulier entre Karlsruhe et Bâle, freine le transfert. Il reste à voir quand les trains de marchandises de 740 m pourront traverser sans interruption le corridor Nord-Sud. Les défauts de ponctualité, les pannes et le manque de communication compliquent le transfert. Ils entraînent des coûts non négligeables pour le fret ferroviaire sur l'axe Nord-Sud.

Accroître les efforts

Afin de faire progresser le transfert, le Conseil fédéral mise sur les mesures supplémentaires suivantes:

- L'indemnisation d'exploitation du «transport combiné non accompagné» sera poursuivie. Le gouvernement central demandera au Parlement les moyens correspondants. Il était initialement prévu d'arrêter cette indemnisation en 2022.
- Les trains paieront des péages inférieurs (honoraires d'utilisation des voies) à partir de 2021. L'allègement annuel représente 90 millions de francs pour l'ensemble des entreprises de transport.
- La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) doit être rendue plus stricte. Les camions des classes d'émissions supérieures ne doivent pas être rétrogradés dans des classes plus avantageuses.
- Le contrôle des poids lourds sera intensifié.

Avec ces mesures, le Conseil fédéral veut accroître la compétitivité du fret ferroviaire et encourager le transfert de la route vers le rail qui est ancré dans la Constitution.

Vous trouverez [ici](#) de plus amples informations sur le rapport sur le transfert 2019.