

# Politique des transports en cours

N° 1|20 Session de printemps des Chambres fédérales, du 2 au vendredi 20 mars 2020



Chères et chers membres,  
Chères lectrices et chers  
lecteurs,

Seuls les quatre pour cent  
des émissions de CO<sub>2</sub> de  
l'ensemble des transports  
sont imputables aux trans-  
ports publics (TP).

Par rapport à la voiture, un voyage en train en Suisse produit 27 fois moins de CO<sub>2</sub> et nécessite six fois moins d'énergie. Même une voiture électrique génère encore 13 fois plus de CO<sub>2</sub> que le train. L'effet de levier des TP est énorme pour parvenir à un transport globalement plus écologique. C'est précisément cette exigence que le Conseil fédéral soutient.

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

Renforcer le fret ferroviaire

Révision complète de la loi sur le CO<sub>2</sub> pour la période postérieure à 2020

Une croissance solide du transport ferroviaire de voyageurs

Il recommande au Parlement d'adopter la motion sans étiquette politique [19.4443](#) / [19.4444](#) / [19.4445](#) / [19.4446](#) déposée lors de la dernière session d'hiver, sur le **plan d'action pour augmenter la part des TP dans le trafic global**. Les transports publics jouent un rôle important dans l'engagement du Conseil fédéral en faveur d'un transport de voyageurs à l'échelle nationale et internationale plus respectueux de l'environnement. Le gouvernement serait donc prêt à soumettre au Parlement un plan d'action élaboré avec les principaux acteurs.

Aujourd'hui, les transports publics représentent environ 21 % du trafic global. Cette part a augmenté jusqu'en 2007. Depuis, elle est stable, voire en léger déclin. En collaboration avec l'Union des transports publics (UTP), la LITRA s'est engagée à augmenter la part des transports publics dans le trafic global. La LITRA, l'UTP et l'Office fédéral du développement territorial (ARE) ont, pour cela, mandaté une étude sur l'évolution de la répartition modale dans ses différentes expressions. Nous avons présenté cette étude aux médias l'année dernière. En effet, l'augmentation de la part des TP dans le trafic global, et donc le passage à des modes de transport plus efficaces sur le plan énergétique et ayant des émissions de CO<sub>2</sub> plus faibles, permettra de réduire considérablement la charge globale de CO<sub>2</sub>. L'accroissement de la part modale du TP constitue ainsi une partie de la solution.

Je vous souhaite une agréable lecture de cet aperçu sur la politique des transports en cours.

Martin Candinas  
Conseiller national et président de la LITRA.

## Renforcer le fret ferroviaire

Le rapport sur le transfert a été, en janvier, un sujet de discussion au sein de la Commission des transports du Conseil national (CTT-N). La Commission adosse clairement la volonté du Conseil fédéral de continuer son soutien au transfert vers le fret ferroviaire. Cependant, la Commission veut aller plus loin que le gouvernement: le transport combiné non accompagné à travers les Alpes devrait être soutenu financièrement jusqu'en 2030.

Les mesures de la politique de transfert se sont avérées fructueuses. C'est la conclusion que le Conseil fédéral a tiré dans son rapport sur le transfert de 2019. Depuis 2012, les trajets de transport de marchandises lourdes à travers les Alpes ont pu être réduits de 160'000 unités. Mais l'objectif de transfert de 650'000 trajets est encore loin d'être atteint. Afin d'encourager le transfert, le Conseil fédéral a donc proposé des mesures supplémentaires et plus de moyens financiers. Nous avons présenté en détail les propositions dans [Aperçu sur la politique des transports de la session d'hiver 2019](#).

### Une productivité complexe

En décembre 2019, le secteur du transport de marchandises a clairement démontré que les propositions du Conseil fédéral n'étaient pas suffisantes. Pour le moment, l'achèvement de la NLFA n'apportera pas aux opérateurs l'augmentation de productivité espérée. Surtout, le temps de trajet ne s'est pas réduit dans la mesure prévue au départ. Cela parce que les chantiers de construction sont fréquents et non coordonnés au niveau international. Contrairement au concept d'exploitation du tunnel de base du Saint-Gothard, la planification internationale des tronçons et des temps d'attente faisait de plus défaut pour les trains de marchandises. En outre, malgré la NLFA, il y a encore des pentes sur le corridor Nord-Sud qui nécessitent une deuxième locomotive. Il en résulterait un écart de productivité total de 55 millions de francs par an.

### Un engagement clair en faveur du transfert

La CTT-N reconnaît ces défis. Alors que le Conseil fédéral voulait soutenir l'indemnisation d'exploitation du transport combiné pour les années 2024 à 2026 avec 90 millions de francs, dans le cadre de la modification du plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes, la Commission demande à son Conseil plus de moyens financiers et une période de soutien plus longue. Elle entend appuyer le fret ferroviaire transalpin avec 385 millions de francs d'ici 2030. Cela représente 55 millions de francs par an au lieu de

30 millions actuellement. C'est le seul moyen permettant de réussir le transfert.

### Ligne d'accès manquante dans le nord

La CTT-N a également repris une autre demande du secteur du transport de marchandises: un accord international vise à promouvoir un itinéraire alternatif pour le transport de marchandises à travers la France et la Belgique. La Commission a adopté une motion chargeant le Conseil fédéral de conclure un tel accord international avec la France et la Belgique. L'infrastructure actuelle, qui n'a qu'une seule voie d'accès pour le fret ferroviaire à travers l'Allemagne, comporte des risques. En outre, l'extension continue de la ligne ferroviaire allemande de la Vallée du Rhin à quatre voies n'est pas prévue avant 2040. Cet itinéraire achemine actuellement 95 % du volume de transport, bien qu'il soit 100 kilomètres plus long que l'itinéraire passant par la France et la Belgique. La ligne existante Zeebrugge/Anvers – Strasbourg – Bâle doit être modernisée afin de permettre la circulation de trains de 740 mètres de long avec une hauteur d'angle de 4 mètres et une charge de 2000 tonnes. Il en va de même pour la liaison Wörth – Lauterbourg – Strasbourg.

Lors de la session de printemps, le Conseil national traitera du rapport de transfert 2019, de la modification du plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes et de la promotion par la Commission d'un accord international pour une ligne d'accès à la NLFA sur la rive gauche du Rhin.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[19.064](#) **Plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes**  
Modification

[20.017](#) **Rapport sur le transfert 2019**

[20.3003](#) **Motion CTT-N. Accord international au sujet de la ligne d'accès à la NLFA sur la rive gauche du Rhin**

## Révision complète de la loi sur le CO<sub>2</sub> pour la période postérieure à 2020

**Fonds pour le climat, prise en compte des régions rurales et alpines, technologies de vol respectueuses de l'environnement ainsi qu'un soutien aux trains de nuit et aux véhicules à empreinte climatique neutre en CO<sub>2</sub> dans les TP. Ce sont quelques-unes des décisions prises par la Commission de l'environnement du Conseil national dans le cadre de la révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub>.**

La loi actuelle sur le CO<sub>2</sub> régit la réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'en 2020. En approuvant l'accord de Paris de 2015, l'Assemblée fédérale a, entre autres, accepté l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 50 % par rapport à 1990 d'ici 2030. Pour mettre cela en œuvre, une révision totale de la loi actuelle sur le CO<sub>2</sub> pour la période pour la période postérieure à 2020 est nécessaire.

Le Conseil national débattira du projet lors de la session de printemps. C'est déjà la deuxième série de consultations du Conseil national, après son rejet du projet lors de la session d'hiver 2018 et l'adoption par le Conseil des États, lors de la session d'automne 2019, d'une nouvelle révision de la loi avec des compléments importants.

Lors de plusieurs séances entre octobre 2019 et février 2020, la Commission du Conseil national pour l'environnement, l'aménagement du territoire et l'énergie (CEATE-N) a confirmé en principe les décisions du Conseil des États. Avec 18 voix contre 7, la Commission a adopté, lors du vote global, la révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Les mesures demandées peuvent apporter une contribution substantielle à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

### **Financement des fonds pour les régions rurales**

Outre les décisions du Conseil des États, la CEATE-N a ajouté ou précisé certaines mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Par exemple, elle soutient la création d'un fonds général pour le climat qui peut être utilisé de manière flexible pour promouvoir un large éventail de mesures. La CEATE-N attache cependant une grande importance au fait que les régions rurales et alpines se développent également. Lors de l'attribution des fonds, le Conseil fédéral doit tenir compte de leur situation économique.

### **Promotion des carburants d'aviation renouvelables**

Suite à la décision du Conseil des États, la CEATE-N veut utiliser la moitié de l'impôt sur les billets d'avion pour des mesures de protection du climat. Le reste

revient à la population et à l'économie. À l'instar du Conseil des États, la Commission attache une importance particulière à la promotion de l'innovation dans le secteur du climat. Afin de promouvoir les technologies respectueuses de l'environnement dans le secteur de l'aviation, celles-ci sont mentionnées explicitement dans le texte législatif de la Commission. Elle a clarifié sa décision de promouvoir la recherche et l'innovation dans l'aéronautique: il devrait être possible d'attribuer des fonds pour le développement de carburant d'aviation renouvelable. Les subventions pour les carburants renouvelables devraient couvrir jusqu'à 80 % des coûts supplémentaires par rapport au kérosène fossile. Dans un premier temps, un maximum de 100 millions de francs par an est prévu à cet effet. Si la technologie s'avère fructueuse, la subvention pourra s'élever à 300 millions de francs. Cette décision a été prise par la Commission par 17 voix pour, 6 voix contre la motion et 2 abstentions.

### **Promotion des trains de nuit et des véhicules à empreinte climatique neutre en CO<sub>2</sub>**

Du point de vue des transports publics, deux autres décisions de la CEATE-N présentent un intérêt. La Commission veut notamment s'assurer par 14 voix contre 11 que le fonds pour le climat peut également promouvoir les voyages transfrontaliers en train comme alternative aux vols, y compris les trains de nuit. En outre, la Commission propose par 23 voix contre 2 de soutenir les technologies de véhicules à empreinte climatique neutre en CO<sub>2</sub> dans les transports publics. Pour cela, elle entend utiliser l'argent que le gouvernement fédéral économisera dès que le remboursement de l'impôt sur les huiles minérales pour les entreprises de transport agréées dans le trafic de ville et d'agglomération sera supprimé.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[17.071](#) Révision complète de la loi sur le CO<sub>2</sub> pour la période postérieure à 2020

## Une croissance solide du transport ferroviaire de voyageurs

**La tendance des mois précédents a été confirmée dans les comptes annuels de 2019: Le transport ferroviaire a pu fortement augmenter. Avec plus de 20 000 personnes-kilomètres par an, les chemins de fer en Suisse couvrent plus de 80 % de la demande de transport. Cela en fait le principal moteur de l'augmentation de la part des TP.**

Pour le transport ferroviaire de voyageurs, 2019 a été une année record, surtout si l'on considère les chiffres trimestriels de la demande de transport de ces dernières années. Au cours de chacun des quatre trimestres, la valeur la plus élevée a été atteinte depuis le début de la mesure en 2014, ce qui est une tendance claire. À la fin de 2019, la croissance s'est quelque peu ralentie pour atteindre 4,6 %. Mais l'augmentation de 7,6 % au troisième trimestre a été difficile à battre. L'offre s'est relativement peu développée: le nombre de kilomètres de tracés a augmenté de 1,4 %.

### **La croissance des chemins de fer comme moteur**

Dans le transport de voyageurs sur de longues distances, le chemin de fer joue un rôle déterminant en ce qui concerne les passagers-kilomètres. En 2019, environ 20,7 milliards de passagers-kilomètres ont été parcourus avec le train. Environ 4,5 milliards d'entre eux sont des autobus, des trolleybus et des trams. Les chemins de fer représentent donc environ 82 % de la demande. Leur croissance est donc importante afin d'augmenter la part des TP (en passagers-kilomètres). Inversement, cela ne signifie pas que les trams, les trolleys et les bus jouent un rôle moindre. Au contraire: en termes de courtes distances, ils transportent presque deux fois plus de passagers que le train. Ils sont donc aussi des moteurs importants pour une plus grande part des TP.

### **La demande de transport de marchandises continue à baisser**

C'est l'inverse dans le fret ferroviaire: le déclin s'est intensifié au cours du dernier trimestre de 2019. Aucune croissance n'est anticipée pour les prochaines années. Le volume des transports n'a guère augmenté depuis 2014. En 2019, le volume moyen de transport par train a encore diminué. Les tronçons nécessaires n'ont pas diminué dans la même mesure que les volumes de transport.

Vous trouverez le rapport sur le 4ème trimestre 2019 [ici](#).