

Politique des transports en cours

N° 4 | 22 Session d'hiver des Chambres fédérales, du 28 novembre au 16 décembre 2022

Berne, le 22 | 11 | 2022

Chers membres, chères lectrices et chers lecteurs,

Dans notre [Rapport trimestriel des chemins de fer 3 | 2022](#), nous avons pu présenter une évolution très réjouissante des TP : les performances du transport ferroviaire de voyageurs sont revenues à leur niveau d'avant la pandémie de coronavirus. Il reste une différence de moins de cinq pour cent par rapport au record du troisième trimestre 2019. Dans le secteur du transport ferroviaire de marchandises, la croissance est même de 2 % par rapport au troisième trimestre 2019.

Le 29 octobre dernier, les [Chemins de fer rhétiques RhB](#) nous ont fourni des nouvelles encore plus spectaculaires concernant les TP. Avec le plus long train de voyageurs du monde, ils sont parvenus à parcourir un trajet de 25 kilomètres, inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco, et ont ainsi établi un record mondial inscrit dans le livre Guinness des records. Le train record, composé de 25 rames Capricorn à quatre éléments, mesurait près de deux kilomètres de long et était conduit par sept conducteurs. Ces deux nouvelles confirment de manière impressionnante que les TP sont sur la bonne voie et qu'ils fournissent des prestations extraordinaires.

L'ensemble du secteur de la mobilité doit fournir des efforts extraordinaires. Les émissions de gaz à effet de serre doivent être réduites. Les TP sont également appelés à remplacer rapidement leurs bus diesel par des propulsions écologiques. Une initiative de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) demandant un financement initial de la Confédération pour des bus écologiques ([22.452](#)) a été transmise cet été à la commission sœur. Parallèlement, la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des États (CEATE-E) est entrée en matière à l'unanimité [sur la révision de la loi sur le CO₂](#), laquelle prévoit une telle promotion des propulsions écologiques. Ces efforts montrent la nécessité d'agir en matière de financement incitatif pour les propulsions écologiques dans les TP. La LITRA continuera à suivre cette affaire de très près et avec soin.

Enfin, la branche des TP a décidé d'adapter ses tarifs aux nouvelles habitudes de mobilité suite à la pandémie de coronavirus. [L'introduction d'un modèle d'abonnement](#), prévue à partir de 2023, doit permettre de combler la lacune entre l'abonnement demi-tarif et l'abonnement général et de mieux cibler les navetteurs à temps partiel. Dans la mesure où ce modèle rend les trajets individuels moins chers, on s'attend en outre à un effet positif sur l'utilisation des TP dans le trafic de loisirs et de tourisme (voir la motion pour la promotion des TP de tourisme).

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,
Conseiller national
Président

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

- Révision de la loi sur le transport de voyageurs (LTV).
- Lignes ferroviaires Lausanne-Berne et Winterthur-Saint-Gall
- Perspective Rail 2050 et « Croix fédérale de la mobilité »
- Intégration du district de Mendrisio au réseau IC
- Motions pour la politique de transfert de la Confédération
- Motion pour la promotion des TP dans le tourisme
- Étapes d'aménagement ferroviaire : analyse des retards

Politique des transports en cours, session d'hiver 2022

Révision de la loi sur le transport de voyageurs (LTV)

La modification de la LTV vise à simplifier la procédure de commande dans le transport régional de voyageurs (TRV) et à renforcer le service public. Lors de la session d'hiver, le Conseil national et le Conseil des États élimineront leurs dernières divergences et procéderont au vote final. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) s'est penchée le 18 octobre 2022 dernier sur les divergences restantes entre les Chambres.

Les députés ne sont pas encore d'accord sur la question de l'interdiction des bénéficiaires dans le TRV : le Conseil des États veut, sous certaines conditions, autoriser les entreprises à facturer les prix du marché pour certaines prestations. Jusqu'à présent, le Conseil national s'y est opposé. La CTT-N propose à son conseil de maintenir sa position. Elle veut établir des règles claires et simples pour prévenir les cas de fraude aux subventions dans les TP.

La deuxième différence concerne l'utilisation des éventuels excédents des entreprises de transport pour les offres commandées conjointement par la Confédération et les cantons. Le Conseil national voulait, comme le Conseil fédéral, que les entreprises soient tenues d'affecter les deux tiers d'un tel bénéfice à une réserve spéciale pour un usage précis. Le Conseil des États a décidé en automne que cette part devait se limiter à la moitié. La CTT-N propose au Conseil national de s'en tenir à sa version.

Lors de la session d'hiver, le Conseil national débattrait de cet affaire en premier lieu. Si des divergences subsistent, ce sera à nouveau le tour du Conseil des États, puis une conférence de conciliation serait possible. Si le Parlement approuve un projet mis au point lors du vote final et qu'aucun référendum n'est lancé par la suite, il incombera au Conseil fédéral de concrétiser les adaptations réglementaires de la LTV et de fixer la date d'entrée en vigueur.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[21.039 Loi sur le transport de voyageurs. Modification](#)

Politique des transports en cours, session d'hiver 2022

Lignes ferroviaires Lausanne-Berne et Winterthour-Saint-Gall

Les Commissions des transports et des télécommunications du Conseil national et du Conseil des États (CTT-N et CTT-E) ont déposé des motions de même teneur avec la demande suivante : le Conseil fédéral doit proposer des mesures d'ici 2026 afin de commencer à mettre en œuvre, au plus tard à la fin de la décennie, de nouvelles lignes ferroviaires visant à réduire les temps de trajet entre Lausanne et Berne ainsi qu'entre Winterthour et Saint-Gall.

Comme les CFF l'ont annoncé en juillet 2022, ils renoncent à la conduite rapide dans les courbes sur la base de la compensation du roulis (WaKo) pour les trains à deux étages du trafic grandes lignes (FV-Dosto) en raison des pertes de confort pour les voyageurs. L'objectif d'une réduction des temps de parcours à partir de 2036 sur les lignes Lausanne - Berne et Winterthour - St. Margrethen doit toutefois être poursuivi. Par conséquent, les CFF ont demandé à la Confédération d'adapter le concept d'offre 2035.

Les CTT expliquent dans leurs motions que le renoncement au WaKo retarde à nouveau la réduction du temps de parcours Lausanne - Berne et Saint-Gall - Zurich. Cela met également en péril les concepts d'offre 2025 et 2035 adoptés par le Parlement. La réduction des temps de parcours sur les lignes mentionnées est toutefois soutenue par les Chambres fédérales et les électeurs depuis le projet Rail 2000 de 1987 et doit désormais être mise en œuvre.

Le Conseil fédéral propose d'accepter les motions. Au cours de la session d'hiver, le Conseil national et le Conseil des États traiteront chacun les motions de leur commission en tant que premier conseil.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[22.4257 Motion. Garantir rapidement un axe ferroviaire Est-Ouest équilibré, performant et attractif](#)

[22.4263 Motion. Garantir rapidement un axe ferroviaire Est-Ouest équilibré, performant et attractif](#)

Politique des transports en cours, session d'hiver 2022

Perspective des chemins de fer 2050 et « Croix fédérale de la mobilité »

Le Conseil fédéral souhaite poursuivre le renforcement du rail sur le long terme et il a mené une consultation sur la perspective Rail 2050 en 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. La vision du Conseil fédéral : les atouts des chemins de fer doivent être utilisés efficacement 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 toutefois 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 aussi proposer les budgets supplémentaires nécessaires à cet effet.

La motion est à l'ordre du jour de la session d'hiver du Conseil national (premier conseil).

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 d'hiver 2022

Intégration du district de Mendrisio au réseau IC

Avec la mise en service du tunnel de base du Ceneri, les transports publics tessinois connaîtront une deuxième grande nouveauté, quelques années après l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard. Selon une motion en suspens au Conseil des États, le Conseil fédéral doit en outre veiller à intégrer le district de Mendrisio dans le réseau IC via les gares de Mendrisio et/ou Chiasso.

Selon la motion déposée par le Conseiller national Marco Romano, le district de Mendrisio, y compris les villes de Mendrisio et Chiasso, est exclu de la grande nouveauté que constitue le tunnel de base du Ceneri dans la mesure où il n'est desservi que par des trains régionaux. Mais le district de Mendrisio doit faire partie du réseau des villes suisses reliées par des trains longue distance. Compte tenu de l'importance économique et géographique du district de Mendrisio, il convient d'actualiser le [Guide du trafic grandes lignes](#) de l'Office fédéral des transports.

Le Conseil fédéral demande le rejet de la motion. Le district de Mendrisio sera idéalement relié au trafic ferroviaire à longue distance via les nœuds de Lugano et de Milan. Le renoncement à l'arrêt des trains IC dans le district de Mendrisio résulte d'un accord conclu entre le canton du Tessin et les CFF en 2009. Si le canton devait changer d'attitude, une desserte ferroviaire IC pourrait être demandée et examinée dans le cadre de la prochaine étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

Le Conseil national a adopté cette motion lors de la session d'été 2022. Si le Conseil des États l'approuve également lors de la session d'hiver, le Conseil fédéral devra présenter une proposition de solution pour répondre à cette demande.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[20.3736 Motion. Le Tessin et la Suisse ne finissent pas à Lugano. Il faut intégrer le district de Mendrisio dans les liaisons ferroviaires à longue distance](#)

Politique des transports en cours, session d'hiver 2022

Deux motions pour la politique de transfert de la Confédération

En 2021, la part du rail dans le transport de marchandises à travers les Alpes a atteint son niveau le plus élevé depuis 30 ans. Toutefois, d'autres mesures sont nécessaires pour atteindre l'objectif de transfert défini par la loi. Deux motions déposées début 2022 au sein de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) contiennent des exigences en ce sens et vont maintenant être soumises au Conseil des États.

La motion pour l'aménagement de la voie d'accès NLFA Wörth-Strasbourg sur la rive gauche du Rhin charge le Conseil fédéral de prendre les mesures nécessaires pour éliminer l'étranglement de la voie d'accès NLFA « ligne sud de la vallée du Rhin allemande ». À cette fin, la ligne ferroviaire Wörth-Strasbourg sur la rive gauche du Rhin doit être électrifiée et adaptée aux normes de la NLFA. Un cofinancement suisse doit être envisagé.

La motion visant à renforcer l'attractivité et la compétitivité du corridor de fret à travers la Suisse doit permettre à la Confédération d'accorder un soutien ciblé et plus important aux nouveaux trafics et au trafic dans les régions où la part du rail est faible, mais où le potentiel de transfert modal est élevé. Les coûts de 10 à 15 millions de francs par an doivent être financés par une augmentation de l'enveloppe financière destinée à la promotion du transport ferroviaire de marchandises transalpin.

Le Conseil fédéral demande l'adoption des deux motions. Le Conseil national les a approuvés lors de la session de printemps 2022. La commission des transports du Conseil des États (CTT-E) propose également l'adoption à son Conseil.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[22.3000 Motion. 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 Motion. Renforcer l'attrait et la compétitivité du corridor de fret traversant la Suisse](#)

Politique des transports en cours, session d'hiver 2022

Motion pour la promotion des TP dans le tourisme

Le potentiel des transports publics dans le tourisme et la mobilité de loisirs doit être mieux exploité en Suisse. Une motion demande que le Conseil fédéral donne un mandat pour la création d'une coordination visant à promouvoir les transports publics pour le tourisme.

La dernière édition des [Perspectives d'évolution du transport 2050](#) de la Confédération montre que le trafic touristique gagne en importance, tout comme le trafic de loisirs. La part des TP dans le trafic touristique est toutefois plus faible que dans le trafic total. La part des TP doit toutefois être augmentée afin de rendre la mobilité en Suisse plus durable, car les TP en Suisse sont efficaces sur le plan énergétique, respectueux du climat et consomment comparativement peu de surface pour les prestations de transport.

Dans sa motion, la conseillère aux États Marianne Maret fait référence à différents instruments qui permettent déjà à la Confédération d'encourager les innovations dans le domaine du transport touristique, notamment Innotour, le Centre de coordination pour la mobilité durable (KOMO) et l'Agence suisse pour la promotion de l'innovation (Innosuisse). Ces organismes s'adressent à des groupes cibles différents ; ils pourraient toutefois mobiliser ensemble les groupes cibles par le biais d'appels à projets coordonnés et donner une impulsion à l'innovation dans le domaine du trafic touristique.

Le Conseil fédéral demande le rejet de la motion. Il estime qu'il est déjà de son devoir d'exploiter davantage le potentiel des TP dans le tourisme et la mobilité de loisirs et veut actualiser la « Stratégie pour le trafic de loisirs » adoptée en 2009. Il examinera à cette occasion s'il existe un besoin de coordination supplémentaire pour la promotion des TP pour le tourisme.

Lors de la session d'hiver, le Conseil des États traitera la motion en tant que premier conseil.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[22.3229 Motion. Le transport des touristes. Parent pauvre des transports publics?](#)

Politique des transports en cours, session d'hiver 2022

Étapes d'aménagement ferroviaire : analyse des retards

Il faut s'attendre à des retards dans les étapes d'aménagement du réseau ferroviaire déjà définies, notamment en raison de l'ampleur et de la complexité des projets. Par un postulat, le Conseil fédéral doit être chargé de présenter un rapport sur les raisons des retards dans les étapes de construction des infrastructures ferroviaires.

Selon le postulat du conseiller aux États Olivier François, le Conseil fédéral doit notamment examiner à la loupe les phases de planification et d'autorisation de construire, la qualité des documents présentés, les processus administratifs et juridiques ainsi que les structures existantes. Il doit en outre expliquer comment les retards se répercutent sur les coûts du projet et sur les coûts des études de planification. Le postulat demande également des propositions d'amélioration des processus et de leur mise en œuvre.

Le Conseil fédéral a proposé d'accepter le postulat en mai 2022. En juin 2022, il a en outre rendu compte de l'état d'avancement des étapes d'aménagement dans le cadre de la [consultation relative au rapport sur l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, y compris modification des arrêtés fédéraux, et sur la perspective RAIL 2050](#). En outre, l'Office fédéral des transports OFT a communiqué des informations [sur les mesures prises le 27 octobre 2022](#) afin d'accélérer certaines procédures d'autorisation de construire et mieux cibler les ressources débloquées pour d'autres projets.

Le Conseil des États examinera ce postulat lors de la session d'hiver. S'il l'accepte, celui-ci sera transmis au Conseil fédéral.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

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