

LE JOURNAL DE LA LITRA

LITRA – Service d'information pour les transports publics

Vol. 1, 16|01|2023

Édition spéciale sur l'histoire de la LITRA

1935–2023

Jusqu'en 1935
Les débuts de l'histoire
des transports et la
création de la LITRA

– 5 –

Les années 1940 & 1950
La concurrence entre
le rail et la route

– 8 –

Les années 1960
La voiture a le vent
en poupe

– 12 –

Les années 1970 & 1980
Vers une conception
globale des transports

– 14 –

**Les années 1990
à nos jours**
« Ensemble plutôt que
l'un contre l'autre »

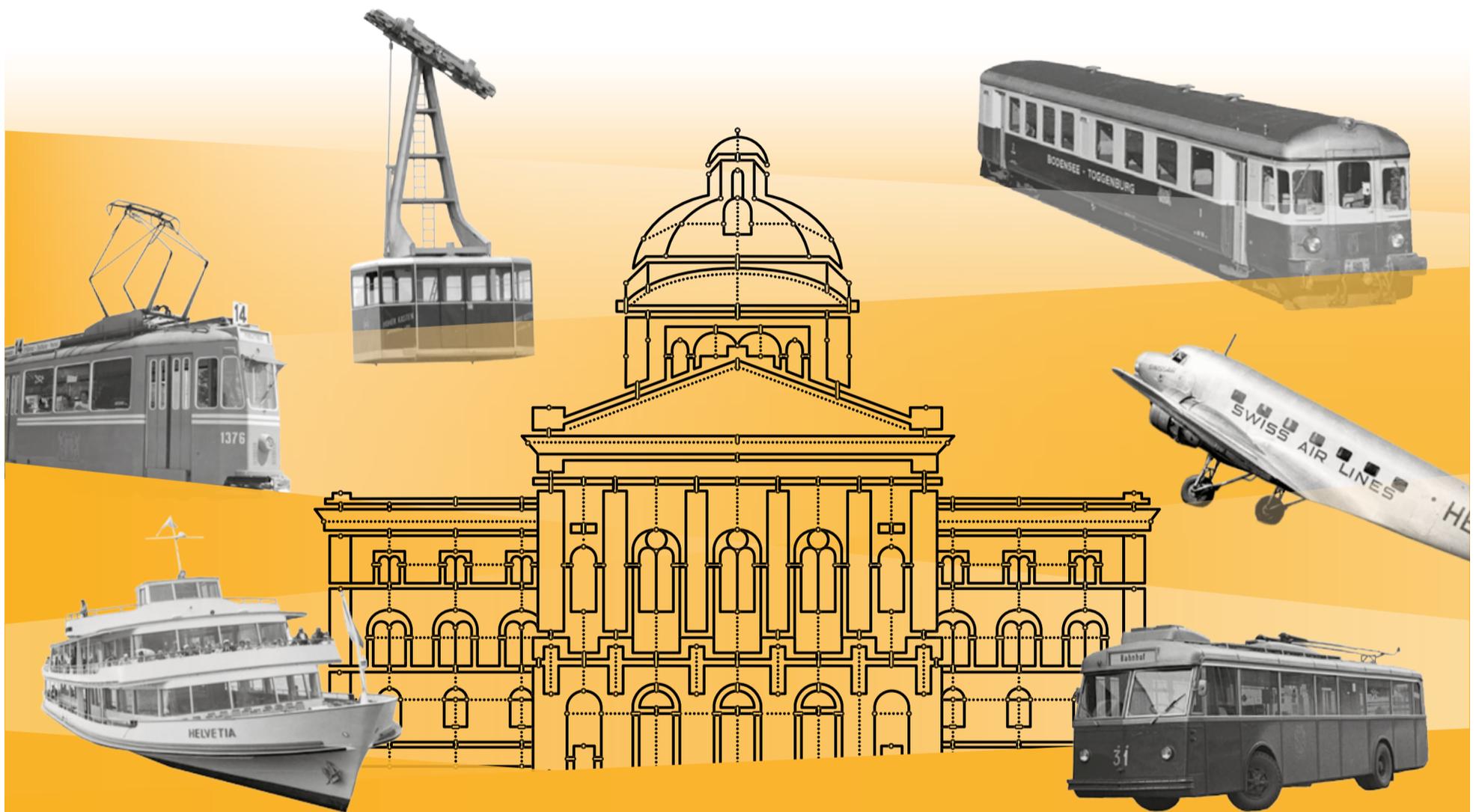
– 17 –

**Membres et organes
de la LITRA**
aujourd'hui

– 24 –

Chronologie
La LITRA et
l'histoire du transport

– 30 –



Ensemble, pour le succès des TP

Éditorial Le Conseil national, le Conseil des États, le Conseil fédéral, l'administration fédérale, les entreprises de transport et les entreprises industrielles des transports publics : tous ont contribué de manière déterminante à ce que la Suisse soit aujourd'hui championne d'Europe des chemins de fer, à ce qu'elle

dispose d'une offre de TP conviviale dans toute la Suisse et à ce qu'elle pose des jalons internationaux en matière de transfert modal dans le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes. Quel rôle la LITRA a-t-elle joué dans ce contexte ?

› Page 2

La création de la LITRA

Dans les années 1930, les CFF sont en proie à des difficultés financières. Inquiets pour le développement économique du pays, les milieux industriels lancent une association de protection des transports suisses. Celle-ci fait sa première apparition publique sous le nom de LITRA en juillet 1935.

› Page 6

Une conscience écologique accrue depuis les années 1970

Dans les années 1970, la LITRA met pour la première fois en garde contre la menace d'une pénurie d'énergie électrique et exige que des mesures soient prises. La population est de plus en plus sensibilisée aux questions environnementales.

› Page 14

Financement des transports publics : l'équilibre entre la route et le rail

Ce qui n'avait pas eu de chance pendant des décennies prend rapidement de l'ampleur : un financement équitable et sûr du rail et de la route. Des projets tels que la RPLP, le FTP, la RPT, le FAIF et le FORTA symbolisent cette nouvelle cohabitation.

› Page 20

ENSEMBLE, POUR LE SUCCÈS DES TP

16 | 01 | 2023, Berne

Le Conseil national, le Conseil des États, le Conseil fédéral, l'administration fédérale, les entreprises de transport et les entreprises industrielles des transports publics : tous ont contribué de manière déterminante à ce que la Suisse soit aujourd'hui championne d'Europe des chemins de fer, à ce qu'elle dispose d'une offre de TP conviviale dans toute la Suisse et à ce qu'elle pose des jalons internationaux en matière de transfert modal dans le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes. Quel rôle la LITRA a-t-elle joué dans ce contexte ? Elle a mis ces acteurs en réseau, porté des thèmes à l'ordre du jour, formé des majorités et effectué un travail de fond en matière de communication. Cette démarche commune, cette mise en commun des intérêts et des compétences est la clé du succès dans l'histoire des transports publics de notre pays.

L'histoire des transports suisses et les presque 90 années de la LITRA sont étroitement liées. L'année dernière, Sibylle Buess, stagiaire scientifique à la LITRA, a rédigé son travail de master à l'Institut d'histoire de l'Université de Berne sur la politique suisse des transports et l'histoire de la LITRA. Sibylle Buess a fouillé, inventorié et analysé les archives de la LITRA. Certains détails et résultats de son travail passionnant et enrichissant se trouvent dans le présent « Le Journal de la LITRA ».

La LITRA a toujours su se faire le porte-parole politique des transports publics en fixant des thèmes et en jouant le rôle d'intermédiaire. Elle a ainsi contribué activement et de manière ciblée à façonner la politique suisse des transports durant des décennies. Comme il ressort de la chronique historique, la LITRA a dû travailler dur pour y parvenir. C'est ainsi que la plupart des projets qu'elle a soutenus ont été battus dans les urnes, surtout au cours des premières décennies suivant sa fondation en 1935.

Mais grâce à sa ténacité, à son engagement orienté vers des solutions et à sa crédibilité, la LITRA est parvenue à ce que presque toutes ses revendications politiques soient reprises et mises en œuvre plus tard sous une forme ou une autre. Très tôt déjà, la LITRA a adopté une approche globale de la politique des transports et elle a tenté de considérer les transports individuels et les transports publics non pas comme des contraires, mais comme des éléments complémentaires d'un système global. Dans cette logique, les modes de transport doivent être utilisés, développés et financés en tenant compte de leurs avantages respectifs. Sans œillères idéologiques.

Au cours de son histoire, la LITRA a toujours su s'adapter et soutenir de nouveaux moyens de transport de masse. Par exemple les trolleybus dans les années d'après-guerre ou le trafic aérien au tournant du millénaire. Certes, la

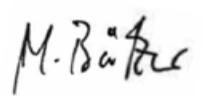
LITRA a toujours accordé une grande priorité au trafic ferroviaire, mais les transports publics routiers, les remontées mécaniques, la navigation et l'aviation sont également des piliers importants. En bref : pour la LITRA, la mobilité multimodale est depuis longtemps une réalité.

Avec son organisation très légère, la LITRA a toujours attaché une grande importance à disposer d'une large assise. Y sont aujourd'hui représentés des parlementaires des six plus grands partis, presque toutes les entreprises de transport et de l'industrie des TP ainsi que des organisations de tous les secteurs importants pour les transports publics. Cette mise en réseau sous l'égide de la LITRA sera encore indispensable à l'avenir pour trouver et mettre en œuvre des solutions de mobilité bénéficiant d'un large soutien. Ce n'est pas seul, mais « ensemble – gemeinsam – insieme – ensemem » avec nos partenaires et nos organisations amies que nous atteindrons nos objectifs.

Un grand merci pour votre engagement et votre soutien à la LITRA. Nous vous souhaitons une lecture passionnante de notre « Le Journal de la LITRA ».



Martin Candinas
Président du Conseil national,
Président



Michael Bützer
Directeur



Les présidents de la LITRA depuis 1935

1	Hans Käser	1935–1940	Conseiller aux États (PLR)	7	Leo Arnold	1978–1988	Conseiller aux États (PDC)
2	Hans Fricker	1940–1956	Conseiller aux États (Parti populaire conservateur)	8	Luregn Mathias Cavelty	1988–1994	Conseiller aux États (PDC)
3	Henri Mouttet	par intérim 1957–1958	Ancien conseiller aux États (PLR)	9	Niklaus Kuchler	1994–1998	Conseiller aux États (PDC)
4	Moritz Kämpfen	1958–1967	Conseiller national (Parti populaire conservateur-chrétien-social)	10	Peter Bieri	1998–2016	Conseiller aux États (PDC)
5	Harry Werz	par intérim 1967	Directeur de la Compagnie Genevoise des Tramways Électriques CGTE	11	Martin Candinas	depuis 2016	Conseiller national (PDC/Le Centre)
6	Franz-Xaver Leu	1967–1978	Conseiller aux États (Parti populaire conservateur-chrétien-social)				

Source 1

LES DÉBUTS DE L'HISTOIRE DES TRANSPORTS ET LA CRÉATION DE LA LITRA

Introduction aux débuts de l'histoire des transports en Suisse

La découverte du chemin de fer en Suisse, vers la moitié du 19^e siècle, est relativement tardive. Dans un premier temps, la croissance des chemins de fer est rythmée par la concurrence entre les cantons et la croissance du réseau est chaotique. La Confédération prend en charge la supervision globale des chemins de fer en 1872. Le premier train des CFF prend le départ en 1902. À cette époque déjà, le rail et la route se font concurrence.

Les transports font partie intégrante de notre société depuis la nuit des temps. Depuis toujours, les marchandises sont transportées par les fleuves, les lacs et les mers. Dans les empires chinois, perse et romain, de grands systèmes routiers sont mis en place pour faciliter le transport de marchandises à l'aide de chariots. Les ornières créées par leur passage, et délibérément construites par la suite, permettent alors une utilisation efficace des routes. Le développement de différentes formes de machines à vapeur au 18^e siècle marque le début d'une nouvelle ère : à partir de 1783, la nouvelle technologie entre en jeu d'abord dans le secteur de la navigation. La première voiture à vapeur suit en 1801 pour le trafic routier et la première locomotive à vapeur en 1804. Les sillons rudimentaires, les dites ornières, deviennent des voies ferrées. Le premier train à vapeur prend le départ en 1825 en Angleterre.

L'arrivée du chemin de fer en Suisse

Le nouveau mode de transport fait son apparition relativement tard en Suisse. Jusqu'à la création de l'État fédéral en 1848, les droits de péage sur les chemins, les ponts et les villes définissent encore les voies de communication. Il n'est pas question d'envisager un espace de circulation commun. En 1847, Zurich est le premier canton à s'intéresser à une ligne de chemin de fer. Elle aurait dû mener à Bâle mais, après la construction de la première partie de la ligne entre Zurich et Baden, le projet doit être abandonné pour des raisons économiques. Le trajet de 23 kilomètres servait notamment au transport de la spécialité culinaire « Spanisch Brötli » : la ligne ferroviaire « Spanisch-Brötli-Bahn » était née.

Ce n'est que plus tard que la construction des chemins de fer est lancée au niveau national. La première loi sur les chemins de fer de 1852 stipule que la construction des chemins de fer doit être réalisée par l'économie privée et sous l'autorité des cantons. Dans la mesure où les liaisons ferroviaires vont alors de pair avec l'essor économique, les cantons se livrent une concurrence sans merci. En 1866, le réseau ferroviaire en Suisse atteint déjà une longueur de 1'300 kilomètres. En raison de la mise en place chaotique et inefficace du réseau, la nécessité de réviser la loi sur les chemins de fer afin de planifier le développement futur de manière globale s'impose rapidement. En 1872, la Confédération en reprend finalement la supervision. Les chemins de fer demeurent toutefois en mains privées. L'expansion se poursuit sans relâche. Le réseau se développe et atteint 3'200 kilomètres en 1890.

La création des CFF et l'électrification des chemins de fer

En raison de difficultés économiques, lesquelles se font également sentir dans l'exploitation, des réflexions sont menées sur la nationalisation des chemins de fer. Le 20 février 1898, les électeurs acceptent clairement le projet correspondant, officiellement intitulé « Loi fédérale concernant l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux », par 67,9 pour cent des voix. La Schweizerische Centralbahn, les Chemins de fer du Nord-Est, les Chemins de fer suisses réunis et le Chemin de fer Jura-Simplon donnent naissance aux Chemins de fer fédéraux suisses CFF. Les CFF débutent leur activité au 1^{er} janvier 1902. Plus tard, les CFF intègrent la Société des chemins de fer du Gothard (1909), les chemins de fer du Jura neuchâtelois (1913), les chemins de fer du Tösstal (1918), les chemins de fer du Seetal (1922) et les chemins de fer Uerikon-Bauma (1948). En 2013, le Chemin de fer Vevey-Chexbres, dernier chemin de fer privé jusqu'alors, est intégré aux CFF.

La Suisse joue un rôle de pionnier dans l'électrification des chemins de fer. Celle-ci a commencé dès la fin du 19^e siècle. Afin de réduire la dépendance vis-à-vis du charbon étranger, le développement s'accélère pendant la Première Guerre mondiale. En 1921, le Conseil fédéral décide de procéder à l'électrification complète des chemins de fer, laquelle s'étend jusque dans les années 1960. ¹

¹ Vous trouverez de plus amples informations sur la votation relative à la loi sur la création des CFF sur [Swissvotes](#).

L'émergence du trafic routier motorisé

Le véhicule à moteur se démocratise dès la fin du 19^e siècle et fait son apparition en Suisse au tournant du siècle. L'augmentation du pouvoir d'achat après la Première Guerre mondiale et la baisse des coûts due à la production de masse permettent à un nombre croissant de personnes d'acheter ce qui, autrefois, était un objet de luxe. En 1935, la Suisse compte déjà plus de 70'000 voitures de tourisme. Les camions assurent également de plus en plus le transport de marchandises. La nouvelle répartition des routes et la concurrence dans le transport de personnes et de marchandises entraînent des conflits, lesquels occuperont la politique suisse des transports encore longtemps.



Affiche électorale de Johann Friedrich Boscovits pour la loi sur les chemins de fer fédéraux suisses (1898) : Die Schweizerbahnen dem Schweizervolk! [Source 2](#)

La création de la LITRA

Dans les années 1930, les CFF sont en proie à des difficultés financières. Inquiets pour le développement économique du pays, les milieux industriels lancent une association de protection des transports suisses. Celle-ci fait sa première apparition publique sous le nom de LITRA en juillet 1935.

Les CFF en déséquilibre financier : bientôt au tour de la Confédération ?

En décembre 1934, une brochure émanant des milieux industriels se propage dans la presse et les milieux politiques. Le contenu porte sur la gravité de la situation des CFF et le danger économique croissant qu'elle représente pour la Suisse. Même si les Chambres fédérales ont réduit la dette des CFF d'un milliard de francs peu avant, lors de la session d'hiver 1934, il reste une dette de deux milliards, pour laquelle l'État fédéral se porte garant. La crise économique mondiale et la concurrence croissante des véhicules motorisés pour le transport de voyageurs

et de marchandises continuent cependant d'exercer une pression financière sur les CFF. Pour des raisons économiques, il est essentiel d'éviter que la Confédération ne doive assumer cette dette. Les milieux industriels concluent à la nécessité de remédier à la situation en matière de politique des transports au détriment du chemin de fer par rapport aux véhicules à moteur, pas encore réglementés.

Création de l'association de protection des intérêts nationaux dans les transports suisses

Le 29 mars 1935, des représentants de l'économie, des autorités et des compagnies ferroviaires ainsi que des personnes intéressées se réunissent à l'hôtel Bellevue-Palace à Berne pour l'assemblée constitutive de « l'association de protection des intérêts nationaux dans les transports suisses ». Pour l'économie, la fabrique de papier et de carton de Deisswil, Rudolf Schnorf AG, la société industrielle de Neuhausen et les usines Decoral de Leuggelbach sont présentes. Les autorités sont représentées par la Direction des chemins de fer du canton de Berne et la Centrale pour l'emploi. Parmi les compagnies ferroviaires, BLS, la Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois

et les Chemins de fer réunis Berne-Worb sont présents. Plusieurs entreprises, dont les CFF et les Chemins de fer rhétiques, font savoir qu'elles souhaitent faire partie de l'association de protection, mais ne peuvent pas participer à l'assemblée. Le conseiller national Hans Tschumi (Parti des paysans, artisans et bourgeois, PAB) est présent en tant qu'invité, en sa qualité de président du comité d'action pour la loi sur le partage du trafic. Ce projet de loi vise un équilibre entre le rail et la route dans le transport de marchandises et doit être soumise peu après au vote de la population.

L'assemblée décide à l'unanimité de soutenir la loi sur le partage des transports. Les membres s'engagent à s'y consacrer. L'association ne souhaite toutefois pas se faire connaître du public avant le vote. Le 5 mai 1935, la loi sur le partage du trafic est rejetée par 67,7 pour cent des voix. [Source 2](#)

² Vous trouverez de plus amples informations sur la votation relative à la loi sur le partage du trafic sur [Swissvotes](#).



Affiche électorale de Pierre Gauchat pour la loi sur le partage du trafic (1935) :
Verkehrsteilung schafft Ordnung – 5. Mai Ja [Source 3](#)

La LITRA entre en scène

En juillet 1935, la nouvelle association fait son apparition publique sous le nouveau nom de LITRA. LITRA est la forme abrégée de l'appellation française « Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic », en allemand : « Schweizerische Liga für rationelle Verkehrswirtschaft ». L'ancien conseiller fédéral Dr Robert Haab (Parti radical-démocratique, PLR) en assure alors le patronage. Le conseiller aux États Hans Käser (PLR) est élu premier président. Le conseiller national Hans Tschumi (Parti des paysans, artisans et bourgeois, PAB) et le conseiller aux États Bernard de Weck (Parti conservateur populaire suisse KVP) occupent les postes de vice-présidents. Le Dr Erwin Steiner, la force motrice de l'association de protection depuis ses débuts, reprend la fonction de directeur.

En tant qu'association politiquement neutre, la LITRA a pour objectif d'informer la population sur les tenants et les aboutissants de la politique des transports, de soutenir le travail des autorités en leur apportant son expertise et 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. Concrètement, trois objectifs sont formulés : la révision de la loi sur les chemins de fer de 1872, l'assainissement des CFF et des chemins de fer privés et l'établissement d'un système de partage du trafic, c'est-à-dire un ordre établi par la loi pour les différents modes de transport. Après l'échec de la loi sur le partage du trafic, la LITRA se penche, depuis sa création, sur l'idée d'une initiative œuvrant à cette fin. L'association agit en tant que promoteur et pose ainsi la première pierre de son futur rôle d'acteur de la politique des transports.

Participants à l'assemblée constitutive selon le procès-verbal :

A. Jörg	Directeur de la fabrique de papier et de carton de Deisswil
Hs. Winzenried	Directeur de la fabrique de papier et de carton de Deisswil
W.C. Houck	De la société Rudolf Schorf AG, Zurich
A. Meier	De la Société industrielle suisse Neuhausen
Paul Rüedi	Commerçant, Berne
Willy Bösiger	Délégué du conseil d'administration de Decoral-Werke Leuggelbach, Glaris
H. Schmid	Directeur de l'hôtel Bellevue-Palace, Berne
Ingénieur Hürlimann	Frauenfeld
Prof. Dr Volmar	Compagnie des chemins de fer alpins bernois Berne-Lötschberg-Simplon BLS, Berne
Dr R. Zehnder	Directeur du Chemin de fer Montreux Oberland bernois MOB, Montreux
Brunner	Au nom de M. Kradolfer, Directeur des Chemins de fer unifiés Berne-Worb, Berne
Dr Moser	Chef de section de la Direction des chemins de fer du canton de Berne
Dr Rudolf Keller	Centrale pour l'emploi, Berne
J. César	Avocat, Berne
Dr Erwin Steiner	Berne
Hans Tschumi	Conseiller national, Berne

Absents mais en accord avec l'Association de protection à créer d'après le procès-verbal de l'assemblée :

Colonel Hermann Obrecht	Soleure
Prof. Dr méd. Von Gonzenbach	Zurich
Conseiller d'État Dr Carl Ludwig	Bâle
Prof. Dr méd. L. Gelpke	Pratteln
Directeur Christen	Banque commerciale de Berne, Berne
Directeur Türler	Société de banque Suisse, Zurich
Conseiller d'État Escher	Président du Conseil d'État, Brigue
Directeur Zuberbühler	Roll'sche Eisenweke, Berne
Directeur Feller	Société polygraphique, Laupen
Dr A. Wander	Berne
Ernst Juker	Propriétaire foncier à Thal, Ittigen
Prévost	Hôtelier, Lucerne
Directeur E. Schweizer	Parcofil Textil-Maschinenbau AG, Berne

LA CONCURRENCE ENTRE LE RAIL ET LA ROUTE

Le « Problème rail-route »

La concurrence acharnée entre le rail et la route commence très tôt. Le trafic routier, largement non réglementé, accapare les affaires lucratives des chemins de fer.

Les premières années suivant la création de la LITRA sont marquées par le rapport de concurrence inégal entre le rail et les véhicules à moteur, un conflit communément appelé le « problème rail-route ». Malgré plusieurs mesures d'assainissement mineures, les chemins de fer connaissent encore

des difficultés financières. À cette époque, ils sont liés par des dispositions légales les empêchant de changer la situation de leur propre initiative ; les tarifs pour le transport de personnes et de marchandises sont définis légalement. Les chemins de fer sont également tenus de fournir gratuitement des prestations au service de la collectivité, entre autres le transport du courrier.

À l'inverse, les voitures et les camions qui apparaissent ne sont soumis qu'à quelques lois. Dans la mesure les entreprises de transport routier privées ne sont soumises à aucune obligation, elles renoncent à transporter des

marchandises pour lesquelles les tarifs sont bas et qui ne sont pas assez lucratives. Au lieu de cela, les entreprises sous-cotent les chemins de fer pour les marchandises dont les tarifs de transport sont rentables, de sorte qu'il ne reste plus aux chemins de fer que le transport non rentable de marchandises à bas prix. Au cours des décennies suivantes, la LITRA s'emploie à (ré-)équilibrer ce rapport.

L'ordonnance sur le transport par véhicules automobiles (ATO) : une destination commune pour le train et la voiture

Dans la lutte concurrentielle avec le chemin de fer, les entreprises de transport routier commencent à baisser de plus en plus leurs prix. Afin de mettre un terme à la concurrence ruineuse sur les routes, les Chambres fédérales adoptent l'arrêté sur le transport au moyen de véhicules automobiles. La LITRA soutient le projet afin d'atténuer la pression sur les chemins de fer. La population rejettera le texte en 1951.

La lutte concurrentielle ruineuse atteint les routes

Au début de l'année 1936, la LITRA avait déposé une requête auprès du Département fédéral des postes et des chemins de fer en vue de réglementer le trafic. Peu après, le 30 mars 1936, l'Association suisse des propriétaires de véhicules de transport (ASPA) dépose sa propre requête :

la « lutte tarifaire sauvage », comme l'écrit la LITRA dans son rapport annuel de 1936, atteint les entreprises de transport routier. Les entreprises ne font plus seulement concurrence aux chemins de fer, mais également de plus en plus à elles-mêmes. Le Conseil fédéral réagit en mettant, le 12 janvier 1937, un premier projet confidentiel d'ordonnance sur le transport par véhicules automobiles en consultation auprès de l'ASPA. Dans sa prise de position publiée dans le journal de l'association, celui-ci indique que les principes suivants devraient être fixés dans la loi :

- Les nouveaux véhicules de transport doivent être mis en service uniquement « si la preuve d'un besoin économique existant est présentée ».
- Un règlement tarifaire pour les entreprises de transport routier permettant une exploitation économique devrait être introduit.
- Pour l'imposer, il faudrait créer une « commission paritaire des transports ».

Bien que la LITRA soutienne cette demande, il est clair, tant pour elle que pour les associations automobiles, qu'elle ne permettra pas d'atteindre un véritable équilibre entre les modes de transport. Du point de vue de la LITRA, il s'agit d'un premier pas dans la bonne direction. Cependant, l'association craint que les concessions soient attribuées trop facilement à de nouvelles entreprises de transport et que le règlement tarifaire soit difficilement contrôlable. Du point de vue des associations automobiles, en revanche, le texte est un instrument approprié pour freiner l'initiative sur le transport de marchandises lancée par la LITRA (voir l'article séparé) – une nouvelle tentative de partage du trafic – et, accessoirement, pour acquérir de l'expérience afin de trouver une solution définitive au « problème rail-route ».

« Loi à l'essai »

Le Conseil fédéral et le Parlement expriment un avis similaire : Le 30 septembre 1938, les Chambres confirment l'ordonnance dans l'urgence par un « Arrêté fédéral concernant le transport sur la voie publique de personnes et de choses au moyen de véhicules automobiles ». La « loi à l'essai », ainsi qualifiée par la NZZ et limitée à cinq ans, se voit toutefois confrontée à quelques difficultés. Dans un premier temps, l'autorité prévue pour l'application et le contrôle de l'arrêté doit être créée, un règlement tarifaire doit être élaboré et les entreprises déjà existantes enregistrées. Pour la mise en œuvre, une commission d'experts est alors créée à l'initiative de la LITRA. Quatre membres y siègent pour chacun des groupes suivants : associations économiques, entreprises de transport routier et transports

publics. Cette représentation garantit la prise en considération des deux perspectives. L'exécution de l'arrêté est finalement prise en charge par l'Association fiduciaire du secteur suisse du transport automobile, récemment créée. Il entre en vigueur au début de l'année 1940.

Tous les participants sont alors conscients que cela ne résout pas le « problème rail-route ». Même le conseiller fédéral Marcel Pilet-Golaz, responsable de l'élaboration en tant que chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer, qualifie le texte de « solution intermédiaire incomplète ». Au terme du délai de cinq ans, le peuple aurait dû se prononcer sur la loi. Mais avec la votation populaire attendue un peu plus tard sur le contre-projet à l'initiative sur le transport de marchandises (voir article séparé) – la grande requête de la LITRA – un autre objet

exigeant un partage du trafic se voit reléguée sur la liste d'attente. C'est pourquoi le Parlement décide d'attendre la décision du peuple sur le contre-projet dans un premier temps et de prolonger l'arrêté d'encore cinq ans. Après le rejet du contre-projet à l'initiative sur le transport de marchandises, la loi est finalement soumise à la votation le 25 février 1951 et rejetée par 52,4 pour cent des voix. Il ne reste que l'expérience accumulée, qui laisse malgré tout un peu d'espoir pour un futur équilibre entre les partisans de l'automobile et ceux du train. ³

³ Vous trouverez de plus amples informations au sujet de l'ordonnance sur Swissvotes.

La tentative d'une réglementation globale des transports – l'initiative sur le transport de marchandises

Afin de renforcer la compétitivité du rail par rapport à la route, la LITRA lance l'initiative pour le transport des marchandises en 1937. Déposée avec plus de 390'000 signatures – un record – cette initiative populaire vise à transférer le trafic de marchandises longue distance sur le rail. Après quelques tergiversations, un contre-projet est finalement soumis au vote, lequel échoue clairement dans les urnes. Le constat : le rapport entre le rail et la route ne peut pas être réglementé dans une loi unique. Il requiert, au contraire, une multitude de mesures de politique des transports.

Grand succès lors du lancement

Peu de temps après la création de la LITRA, l'idée de s'engager avec une initiative propre en faveur d'une réglementation du trafic dans le domaine du trafic de marchandises voit le jour. Cette idée est motivée par l'échec de la loi sur le partage du trafic lors d'un référendum en 1935. En raison de la fermeté du refus, il semble alors logique d'informer la population sur la situation de la politique des transports en premier lieu. La LITRA reconnaît que même les associations économiques ne connaissent pas suffisamment la gravité de la concurrence sur la route et entre la route et le rail.

C'est pourquoi le service de presse de la LITRA place de nombreux articles dans les grands journaux à partir de 1936. À cette époque, des séries de conférences et de discussions sont organisées dans toute la Suisse. Après des discussions avec le Conseil fédéral et les associations économiques, la LITRA décide de lancer l'initiative sur le transport de marchandises en 1937. Même si la LITRA agit en tant qu'organe responsable en mettant le secrétariat à disposition, le comité d'initiative, dirigé par le président de la LITRA Hans Käser (PLR), se compose d'une grande variété de personnes de différents partis.

L'initiative sur le transport de marchandises veut réserver le transport de marchandises longue distance aux chemins de fer et leur assurer ainsi une base économique. Pendant ce temps, les négociations sur l'ordonnance sur le transport par véhicules automobiles (voir article séparé) se concrétisent et il est clair que l'ordonnance sera un projet à durée limitée. L'initiative sur le transport de marchandises peut ainsi être présentée comme une solution de relais. La collecte de signatures débute au cours de l'été 1937 et se déroule de manière extrêmement satisfaisante du point de vue du comité d'initiative. Le 4 mai 1938, l'initiative est déposée avec un nombre record de 391'841 signatures. De toute évidence, l'initiative convainc de nombreux votants.

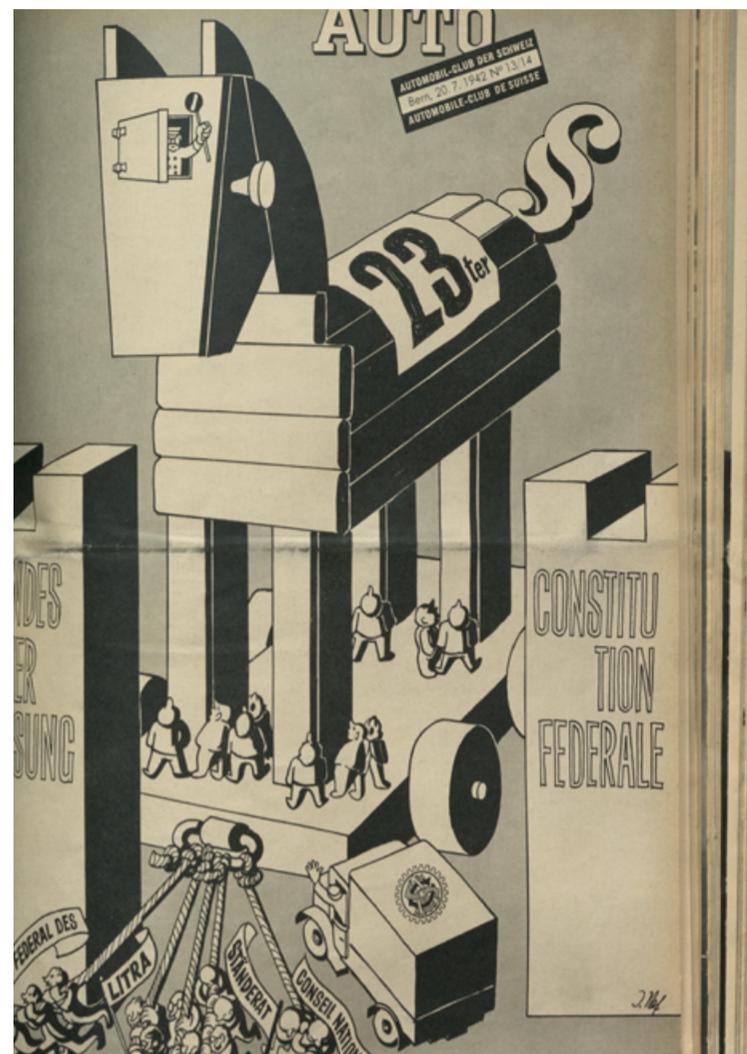
La votation : un chemin semé d'embûches

Dès le début de la collecte des signatures, les initiateurs ne renoncent pas à l'option de retirer l'initiative en cas de contre-projet adéquat. En 1941, le Conseil fédéral présente un tel contre-projet au niveau constitutionnel au comité d'initiative et à la LITRA. Contrairement à l'initiative, le contre-projet tient également compte de la navigation et de l'aviation. En vue d'assurer une réaction coordonnée aux évolutions à venir également, le secteur des transports doit être organisé dans son ensemble, avec la participation de tous les moyens de transport. La LITRA se montre critique à l'égard de la mention des différents modes de transport craignant que certains d'entre eux, la navigation intérieure notamment, ne concurrencent davantage les chemins de fer en étant explicitement reconnus dans le contre-projet. Le comité d'initiative est toutefois prêt à l'accepter dans la mesure où aucune clause d'exception n'est introduite pour améliorer certains moyens de transport.

Après plusieurs concertations entre le comité d'initiative et les commissions consultatives et une requête du membre du comité de la LITRA et conseiller aux États, le Dr Henri Mouttet (PLR), le contre-projet est mis au point. En 1943, le Conseil national et le Conseil des États se prononcent contre une clause d'exception pour certains modes de transport et en faveur d'un simple article de compétence. L'« Arrêté fédéral sur la demande d'initiative concernant la réglementation du transport des marchandises » du 19 janvier 1943 est supposé donner au Conseil fédéral la compétence d'ordonner le trafic selon des considérations économiques et militaires et de réguler la concurrence. La soumission de la loi et son « Article 23 ter » au vote des électeurs est prévue pour 1944.



Affiche de Leo Keck pour la campagne électorale pour la réglementation sur le transports de marchandises : Miteinander statt gegeneinander! Verkehrsvorlage 9./10. Februar, Ja (1946) [Source 4](#)



Annonce dans le magazine « Auto » de l'Automobile Club de Suisse ACS : La réglementation sur le transport des marchandises, un cheval de Troie [Source 5](#)

En 1944 également, le Parlement débat de la rénovation des chemins de fer fédéraux. Du point de vue des associations automobiles, les libertés du trafic routier seraient sans doute mieux acceptées si les CFF étaient d'abord assainis et redevaient plus compétitifs, comme l'écrit la LITRA dans son rapport de gestion de 1944. Les associations automobiles pourraient ainsi en outre couper un peu l'herbe sous le pied de la demande de réglementation du transport de marchandises. De fait, le vote sur la nouvelle réglementation du transport des marchandises est reporté à une date ultérieure à la demande des associations automobiles. Ce report peut également être interprété comme une concession faite aux partisans de l'automobile : la LITRA l'accepte parce qu'en contrepartie, la Fédération routière suisse nouvellement créée est restée neutre dans la campagne de votation sur l'assainissement des chemins de fer fédéraux. Avec l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur l'assainissement des CFF en 1944, la voie est enfin libre pour la réglementation sur le transport de marchandises : l'initiative populaire est retirée le 8 novembre 1945 au profit du contre-projet.

L'« Arrêté fédéral sur la demande d'initiative concernant la réglementation du transport de marchandises » est soumis au vote le 10 février 1946. Tous les grands partis s'engagent en ce sens. Seul le Parti des paysans, artisans et bourgeois (PAB) décide de laisser la liberté de vote. Les grandes associations économiques et l'Association fiduciaire du secteur suisse du transport automobile, créée pour l'ordonnance sur le transport par véhicules automobiles, se prononcent également en faveur de la loi. Du point de vue des associations d'automobilistes, il s'agit toutefois d'un « cheval de Troie », lequel devrait améliorer la situation des chemins de fer par rapport au trafic routier. Les votants rejettent clairement le projet avec 66,3 pour cent de non. [4](#)

La LITRA impute ce refus à la difficulté d'élaboration et aux reports de vote qui en ont résulté. De plus, certains signataires de l'initiative ne se sont sans doute pas contentés d'un simple article sur les compétences et déplorent l'absence de la préoccupation centrale dans le contre-projet. Le Conseiller fédéral Willy Spühler (PS), chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer, écrira lui aussi, en 1960, à l'occasion du 25^e anniversaire de la LITRA : « Par la suite, on s'est souvent demandé si les choses auraient été différentes si le texte des initiants avait été soumis au vote sans modification ».

Avec le rejet de l'initiative LITRA, la voie de l'association a également évolué, comme l'explique le Conseiller fédéral Spühler : « Il devient de plus en plus évident qu'un règlement national en matière de circulation ne pouvait pas être réalisé par une seule loi, mais qu'il nécessitait au contraire une multitude de mesures qui devaient être correctement coordonnées entre elles. Les cercles entourant la LITRA adoptent également cette attitude. Ils ne concentrent plus leur énergie sur une seule mesure mais s'occupent de l'intégralité du vaste domaine de la politique des transports. [...] On peut donc dire sans crainte de se tromper que si la LITRA n'avait pas été fondée il y a 25 ans, elle devrait l'être immédiatement aujourd'hui encore ».

⁴ Vous trouverez de plus amples informations concernant la réglementation sur le transport de marchandises sur [Swissvotes](#).

Besoin d'assainissement des chemins de fer privés et nouvelle loi sur les chemins de fer

Afin d'assainir les chemins de fer privés en difficulté financière, une loi correspondante entre en vigueur en 1943. Les moyens mis à disposition chaque année se révèlent toutefois insuffisants. C'est pourquoi la LITRA s'engage en faveur d'une solution transitoire et d'une loi moderne sur les chemins de fer. Les prestations jusqu'à présent fournies à titre gratuit par les chemins de fer doivent être indemnisées ou supprimées. En 1958, la nouvelle loi sur les chemins de fer remplace celle sur l'aide aux chemins de fer privés de 1937.

La crise économique mondiale de l'entre-deux-guerres et la situation de la politique des transports mettent les finances des CFF à mal, mais également celles des chemins de fer privés. Leur assainissement compte parmi les objectifs de la LITRA. Du point de vue des chemins de fer privés et de leurs partisans, les fonds alloués dans le cadre d'un assainissement devraient indemniser intégralement les chemins de fer pour leurs « charges étrangères aux chemins de fer ». La loi sur les chemins de fer de l'époque, datant de 1872, ne prévoit pas de telles indemnités.

Une commission d'experts élabore un projet intitulé « Loi fédérale sur la participation de la Confédération au redressement financier d'entreprises ferroviaires privées en difficulté ». Le 23 avril 1937, le Conseil fédéral adopte le message correspondant à l'intention du Parlement. Lors de la procédure de consultation et des délibérations au Parlement, la LITRA s'engage pour la mise à disposition d'un montant d'au moins 150 millions de francs. L'argent doit soutenir les chemins de fer privés présentant un intérêt économique et militaire pour la Suisse, c'est-à-dire les chemins de fer devant supporter des « charges étran-

gères aux chemins de fer ». La condition est que les cantons y participent également. Alors que des contributions à fonds perdus sont prévues par la Confédération, les cantons peuvent également s'engager par des prêts ou en convertissant des créances en participations en actions. Contrairement au souhait de la LITRA, le Parlement décide de prendre également en compte les entreprises de navigation dans la loi et de réduire le montant prévu à 125 millions de francs. En avril 1939, le Parlement adopte la « Loi fédérale sur l'aide aux entreprises privées de chemins de fer et de navigation » (loi sur l'aide aux chemins de fer privés). La loi n'entre toutefois en vigueur qu'avec l'arrêté du Conseil fédéral du 9 mars 1943.

La première étape de l'assainissement des chemins de fer privés est ainsi réalisée. Mais comme le prévoyait la LITRA, les fonds ne sont pas suffisants. En décembre 1949, les Chambres doivent adopter une loi complémentaire avant que la loi sur l'aide aux chemins de fer privés ne soit abrogée en 1957 avec l'adoption de la nouvelle loi sur les chemins de fer.

Modernisation de la loi obsolète sur les chemins de fer

La première loi sur les chemins de fer en Suisse adoptée en 1852 est révisée en 1872. À l'époque, elle permet la construction des chemins de fer en Suisse. La révision ultérieure donne plus de compétences à la Confédération dans le domaine ferroviaire afin d'éviter le chaos dans l'aménagement du réseau. Malgré le développement soutenu des chemins de fer, la loi n'est pas adaptée au cours des décennies suivantes et finit par ne plus correspondre à la réalité. Dans la mesure où il n'y a plus de monopole de transport depuis l'apparition des véhicules à moteur, les partisans du rail ne veulent plus imposer aux entreprises ferroviaires de supporter gratuitement des prestations pour la collectivité. Depuis sa création, la LITRA s'engage par conséquent en faveur d'une nouvelle loi sur les chemins de fer. Sur son insistance, la commission « Chemins de fer privés et législation ferroviaire » est créée en 1936. En 1940,

un premier projet de la nouvelle « Loi fédérale sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (loi sur les chemins de fer) » existe : pour la construction et l'exploitation des chemins de fer, le Conseil fédéral doit octroyer une concession. Les prestations à fournir par les chemins de fer dans le domaine militaire doivent être définies précisément par la loi. Il est également prévu de rémunérer ou de supprimer les prestations fournies jusqu'alors gratuitement, notamment le transport du courrier.

La LITRA et d'autres associations reçoivent la version provisoire pour avis. Dans le cadre de cette consultation, la LITRA travaille en étroite collaboration avec l'Union des entreprises suisses de transport (UST), aujourd'hui Union des transports publics (UTP). En raison notamment du changement de priorité pendant la Seconde Guerre mondiale, de la rénovation des chemins de fer fédéraux en 1944 et du vote du règlement sur le transport des marchandises en 1946, des retards massifs sont enregistrés. Un nouveau projet est présenté seulement en 1950. Lors de la deuxième consultation, la LITRA suggère de supprimer la distinction entre chemins de fer principaux et chemins de fer secondaires. Une telle distinction est inacceptable pour l'association, notamment parce que les contributions financières à la promotion technique (par exemple pour l'électrification) sont réparties en conséquence. Parce que la nouvelle loi doit également remplacer la loi sur l'aide aux chemins de fer privés adoptée en 1939, une participation financière des cantons à la couverture des déficits des chemins de fer privés est ajoutée. Un membre du comité de la LITRA, le président du Conseil national Robert Bratschi (PS), est représenté dans la commission compétente du Conseil national. Avec le conseiller aux États Paul Haefelin (PLR), c'est un membre du comité de la LITRA qui reprend la présidence de la commission du Conseil des États. La LITRA peut ainsi s'impliquer directement et avec succès dans l'élaboration parlementaire de la loi. Le parlement adopte la loi le 20 décembre 1957. Elle entre en vigueur au 1er juillet 1958.

Brèves

Trafic postal La loi sur le trafic postal, entrée en vigueur en 1924, régit l'activité de transport de la Poste : le car postal. Comme les chemins de fer, la Poste assume des prestations de transport de personnes pour la collectivité et est ainsi tenue de respecter des horaires, une obligation de transport et une réglementation tarifaire. La concurrence naissante des « propriétaires de voitures de société » privés a mis à mal le car postal. Dans les années 1940, la LITRA s'engage pour que la Poste puisse, en plus de l'horaire réglementé, effectuer des courses supplémentaires en libre concurrence.

Taxe sur l'essence Depuis sa création, la LITRA s'engage en faveur de l'augmentation de la taxe sur l'essence. Cette taxe vise à assurer que le trafic routier prenne en charge sa propre infrastructure et à compenser l'inégalité de l'imposition par les cantons. La LITRA a du succès avec l'augmentation de la taxe sur l'essence, mais pas avec l'introduction d'une toute nouvelle forme d'imposition.

Changement au sein du comité Le conseiller aux États Hans Käser (PLR) abandonne la présidence de la LITRA pour des raisons de santé en 1940. Le conseiller aux États Hans Fricker (Parti populaire conservateur) prend la relève. Hans Fricker décède en 1956 alors qu'il est en fonction. L'ancien conseiller aux États Henri Mouttet (PLR), alors 1er vice-président de la LITRA, reprend la présidence par intérim en 1957. En 1958, le conseiller national Moritz Kämpfen (Parti populaire conservateur-chrétien-social) est élu président.

Modification des statuts En 1940, les statuts de la LITRA sont adaptés. Le comité se compose désormais d'au moins 15 membres. En 1949, l'assemblée des membres opte pour un autre changement : depuis lors, l'association ne se focalise plus principalement sur les chemins de fer, mais défend toutes les « entreprises de transport public ».

Seconde Guerre mondiale En temps de guerre, les priorités de la politique des transports se déplacent vers la défense nationale. La LITRA considère alors que sa tâche principa-

le consiste à maintenir autant que possible le statu quo et à empêcher une amélioration légale à long terme de la position du transport routier par rapport au transport ferroviaire. En outre, elle coordonne l'établissement de statistiques consignnant les prestations des chemins de fer pour le transport de l'armée. Les entreprises ferroviaires veulent ainsi s'assurer que, même dans la période d'après-guerre, il soit possible de faire référence aux dépenses extraordinaires des chemins de fer pour la collectivité.

Déménagement Le 1er mai 1943, le bureau du secrétariat de la LITRA déménage dans la Spitalgasse 30 à Berne.

Loi sur les trolleybus Dans les années 1940, le trolleybus se répand en Suisse, mais il n'est pas intégré à la législation en vigueur. Tandis que la LITRA s'engage en faveur d'une loi spécifique dans l'intérêt des entreprises de trolleybus, les associations de véhicules à moteur s'opposent, après avoir donné leur accord initialement, à une position particulière du trolleybus par rapport au reste du trafic routier. Le Parlement adopte finalement la loi sur les trolleybus en 1950.

Changement au sein de la direction Erwin Steiner démissionne de son poste de directeur de la LITRA en 1953. Il est remplacé par Werner R. Schobinger, qui travaillait auparavant comme collaborateur journalistique.

Membres du comité occupant de hautes fonctions nationales

- 1950 Josef Escher (Parti populaire conservateur) est élu conseiller fédéral.
- Aleardo Pini (PLR) est élu président du Conseil national.
- 1951 Markus Feldmann (Parti des paysans, artisans et bourgeois) est élu conseiller fédéral.
- 1957 Robert Bratschi (PS) est élu président du Conseil national.

LA VOITURE A LE VENT EN POUPE

Le boom des véhicules motorisés met face à de nouveaux défis

L'augmentation constante du trafic routier met la Confédération, les cantons et les communes face à de nouveaux défis. La LITRA contribue à améliorer la sécurité routière. Parallèlement, elle se bat pour un développement des transports publics, notamment dans les agglomérations.

Dès les années 1950, au plus tard dans les années 1960, la situation initiale pour le travail de la LITRA change. La tentative d'une réglementation globale des transports a échoué. Certains grands objectifs dans le domaine des transports publics ont certes pu être réalisés (voir les articles de ce journal sur les années 1940 et 1950), mais le véhicule motorisé, encore très peu réglementé, continue à se répandre rapidement. D'une part, la LITRA doit désormais éviter que les transports publics ne prennent du retard et d'autre part, l'association doit veiller à remédier aux dysfonctionnements du trafic routier.

Modernisation de la législation existante

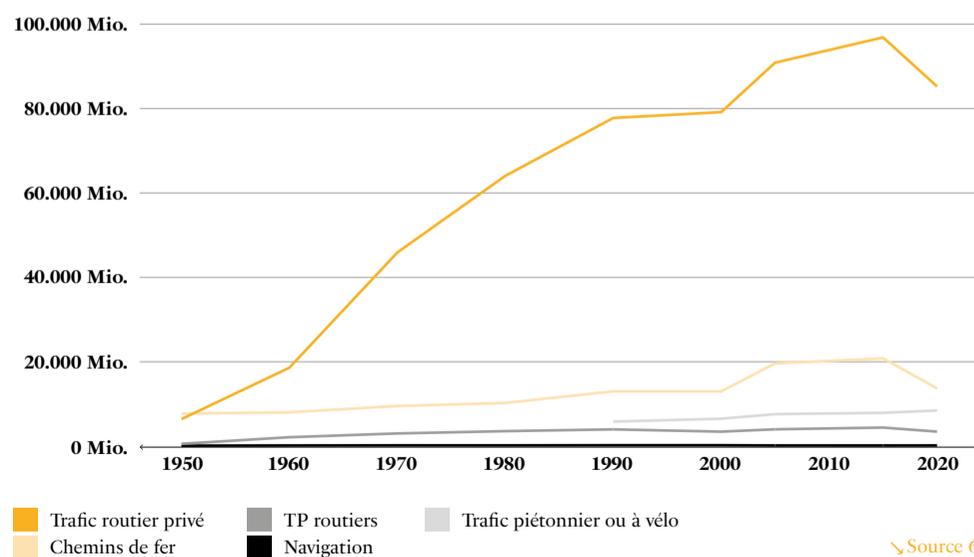
Un premier projet de nouvelle loi sur la circulation routière est présenté en 1955. La loi sur les véhicules à moteur de 1932, en vigueur à ce moment-là, est complètement dépassée. Un exemple : la loi fixe des vitesses maximales de 15 à 55 km/h pour les camions, les fourgons et les tracteurs. En revanche, il manque des limitations de vitesse claires pour les voitures de tourisme. Leur vitesse, selon la « règle d'or », devait simplement être adaptée aux conditions routières.

Le projet présenté définit plusieurs nouvelles vitesses maximales : 50 km/h en agglomération, 80 km/h hors agglomération pour les autocars, 70 km/h pour les camions et 60 km/h pour les camions avec remorque. En outre, le projet comprend entre autres des prescriptions plus strictes en matière de protection contre le bruit, des règles de circulation adaptées, des temps de travail et de repos pour les chauffeurs professionnels ainsi que des sommes d'assurance plus élevées pour l'assurance responsabilité civile. Objectif premier de la nouvelle législation : plus de sécurité sur les routes. Toutefois, les associations automobiles n'acceptent pas toutes les nouveautés. Elles obtiennent ainsi une vitesse maximale de 60 km/h pour la circulation en ville. Le Parlement adopte la nouvelle loi sur la circulation routière le 19 décembre 1958. Sa mise en œuvre est progressive.

Triste record pour les accidents de la route

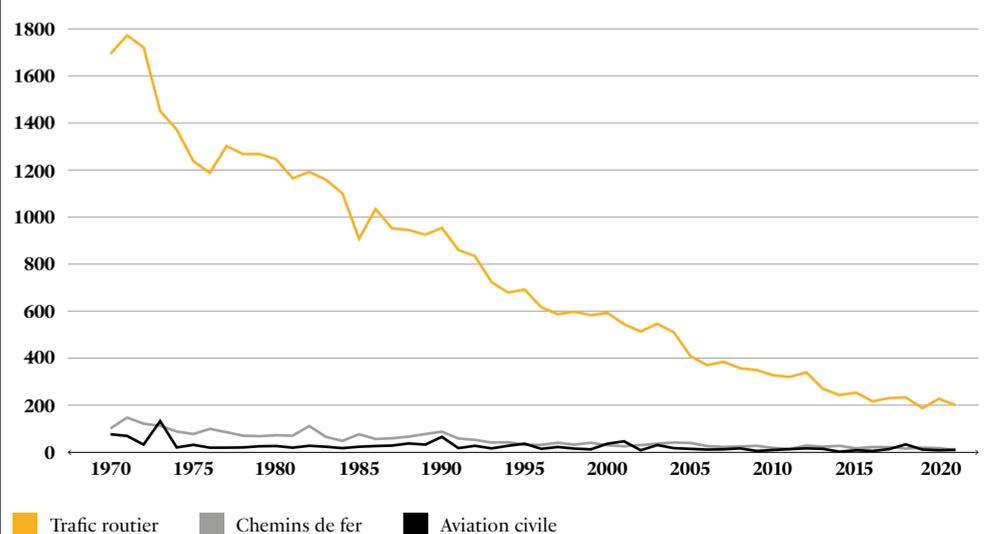
Avec la diffusion croissante des véhicules à moteur dans les années 1950 et 1960, le nombre d'accidents de la route augmente également de manière fulgurante. Dès le milieu des années 1940, la LITRA s'engage, en collaboration avec les associations d'automobilistes, pour plus de sécurité sur les routes. Elle demande, par exemple, une meilleure protection des piétons en leur accordant la priorité et soutient les entreprises ferroviaires dans leurs efforts pour améliorer la sécurité aux passages à niveau. Dans la mesure où la loi sur les chemins de fer entrée en vigueur en 1958 attribue la responsabilité des passages à niveau aux chemins de fer, de nombreux passages à niveau sont supprimés ou équipés de barrières et autres systèmes d'avertissements au cours des années suivantes. Grâce aux efforts conjoints des secteurs des TP et des véhicules à moteur, les accidents de la route commencent à diminuer après le triste pic du début des années 1970. Les routes deviennent plus sûres grâce à diverses mesures telles que l'obligation d'installer et de porter la ceinture de sécurité, de nouvelles limitations de vitesse ou l'introduction du taux d'alcoolémie maximal.

Passagers-kilomètres par mode de transport



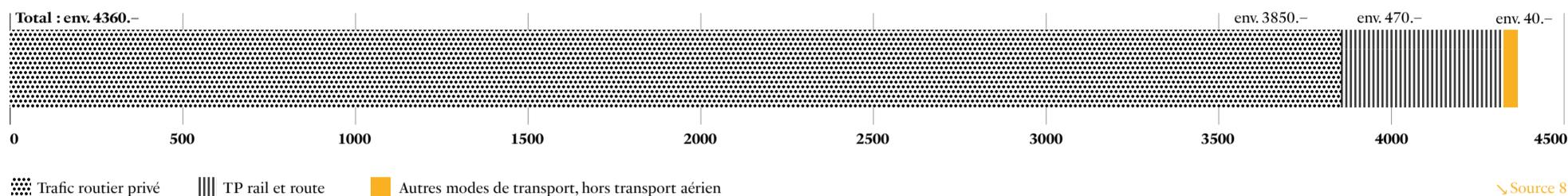
Source 6

Personnes tuées selon les principaux modes de transport



Source 7

Dépenses annuelles pour le transport par habitant (directes et via les impôts) selon la Conception globale des transports en Suisse 1979



Amélioration du réseau routier

En plus de la législation, l'infrastructure de transport est également en perpétuel développement. En 1955 déjà, le Touring Club Suisse (TCS) et la Fédération routière suisse (FRS) lancent une initiative pour la construction de routes, laquelle est déposée un an plus tard. Le Conseil fédéral demande l'élaboration d'un contre-projet. Celui-ci devait reprendre les préoccupations centrales de l'initiative.

En conséquence, la Confédération devient responsable de la planification du réseau des routes nationales et les cantons de son exécution. La population approuve le contre-projet en 1958. Le Parlement met en œuvre l'article constitutionnel en 1960 avec la « Loi fédérale sur les routes nationales ».⁵

L'extension du réseau suisse des routes nationales débute concrètement. Dans les années 1960, la Suisse développe massivement ses autoroutes et ses lignes ferroviaires à travers les Alpes. Le tunnel routier sous le Grand-Saint-Bernard est ouvert le 18 mars 1964. Le tunnel du San Bernardino suit le 1er décembre 1967. La construction d'un tunnel au Saint-Gothard est étudiée dès le début des années 1960 et est également intégrée au réseau des routes nationales peu de temps après. Le tunnel routier du Saint-Gothard est inauguré le 5 septembre 1980.

⁵ Vous trouverez de plus amples informations concernant la votation sur le contre-projet à l'initiative sur les routes sur Swissvotes.

Tandis que la construction routière est en plein essor, le développement des lignes ferroviaires à travers les Alpes reste lettre morte. Même si la LITRA a toujours exigé avec véhémence que l'aménagement des lignes ferroviaires transalpines progresse, les différents projets ne dépassent pas la phase de planification. En 1963, la Confédération institue une commission d'experts pour l'examen de l'aménagement et de la construction de nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes. La commission se penche sur différents projets, notamment le tunnel de base du Lötschberg, le tunnel de base du Saint-Gothard, le chemin de fer du Splügen et le chemin de fer Tödi-Greina. Dans son rapport final, la Commission souligne la nécessité des projets examinés.

Des coûts qui explosent et des villes pleines

Au départ, la Confédération estime les coûts de l'extension du réseau des routes nationales à 5,7 milliards de francs. La LITRA met ce chiffre en doute et calcule des coûts d'environ 6 milliards pour la première étape d'extension et de 2 milliards supplémentaires pour les projets à venir. En conséquence, la LITRA demande des taxes plus élevées sur les carburants, et affectées à l'aménagement des routes. Elle obtiendra gain de cause. Les coûts de construction des routes nationales explosent. Le 2 décembre 1966, le Conseil fédéral décide d'augmenter la taxe de base sur le diesel et ainsi de l'aligner sur celle de l'essence. Alors que les

investissements globaux dans les transports ne cessent de croître, les transports publics risquent de prendre du retard. Dans son rapport de gestion de 1968, la LITRA calcule que près de 90 pour cent de tous les investissements dans le domaine des transports concernent le trafic routier, « la raison [étant] manifestement l'absence d'une véritable politique globale des transports ».

Le boom de l'automobile a également un impact important sur les villes et les agglomérations. Les villes se voient en partie confrontées à une circulation chaotique. Le trafic d'agglomération ne cesse de croître. Dès les années 1950, la LITRA se penche sur ce problème, qui affecte la qualité de vie et estime qu'il est urgent d'agir à partir des années 1960. Elle souligne à plusieurs reprises l'importance des transports publics pour les villes, ainsi que les charges qu'ils doivent assumer. Avec la croissance des villes et des agglomérations, les transports publics doivent s'adapter aux pics d'affluence et circuler régulièrement tout en pratiquant une politique tarifaire sociale. La LITRA plaide à nouveau en faveur d'une réglementation globale de la circulation. La Confédération, les cantons et les communes doivent reconnaître les nouveaux problèmes, s'y attaquer et trouver des solutions pour tous les modes de transport.

Brèves

25^e anniversaire Le 29 mars 1960, la LITRA fête ses 25 années d'existence. Le conseiller fédéral Willy Spühler, chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer, adresse ses félicitations dans le rapport de gestion. Lors de l'assemblée des membres du 28 septembre 1960, des parlementaires sont invités pour la première fois, ce qui est encore le cas aujourd'hui.

Fondation de prévoyance pour le personnel de la LITRA Grâce à un don du secrétariat général des CFF, la LITRA a créé une fondation de prévoyance le 28 septembre 1961. Le personnel de la LITRA y est désormais rattaché.

Changement au sein du comité Le 18 mai 1967, le président de la LITRA, le conseiller national Moritz Kämpfen (Parti populaire conservateur-chrétien-social), décède pendant son mandat. Le vice-président Harry Werz, directeur de la Compagnie Genevoise des Tramways Électriques (CGTE), assure la présidence par intérim. Le conseiller aux États Franz-Xaver Leu (Parti populaire conservateur-chrétien-social) est élu président le 20 décembre 1967.

Membres du comité occupent de hautes fonctions nationales

- 1965 Rudolf Gnägi (PAB) est élu Conseiller fédéral.
- 1966 Alfred Schaller (PLR) est élu président du Conseil national.

VERS UNE CONCEPTION GLOBALE DES TRANSPORTS

Une conscience écologique accrue depuis les années 1970

Dans les années 1970, la LITRA met pour la première fois en garde contre la menace d'une pénurie d'énergie électrique et exige que des mesures soient prises. La population est de plus en plus sensibilisée aux questions environnementales. Entre autres, l'opposition au fort développement du transport individuel grandit. Les questions relatives à la protection contre le bruit et la pollution prennent de plus en plus d'importance. Avec

la crise pétrolière de l'automne 1973, la population perçoit davantage les transports publics comme un moyen de transport plus écologique et plus efficace sur le plan énergétique.

Depuis les années 1960, la LITRA attire à plusieurs reprises l'attention sur la protection de l'environnement et vante les transports publics comme une alternative plus propre à la voiture. Ce discours s'intensifie dans les années suivantes, aussi bien dans la politique que dans la société. Après la crise pétrolière et l'opposition à une nouvelle centrale

nucléaire à Kaiseraugst dans les années 1970, la « mort des forêts » et la pollution atmosphérique croissante par exemple, sont au centre du débat public dans les années 1980. Le 5 mai 1984, 30 000 personnes manifestent sur la Place fédérale et réclament une action politique immédiate.

En plus des polluants, l'espace requis par les transports fait l'objet de critiques accrues. L'étalement urbain et la motorisation individuelle font des déplacements domicile-travail un phénomène quotidien. Grâce à la voiture, les gens ne sont plus obligés de vivre à proximité de leur lieu de travail. La consommation de surface par les transports (routiers) augmente.



Démonstration « SOS Forêt » le 5 mai 1984 sur la Place fédérale à Berne [Source 9](#)

L'élaboration de la conception globale des transports CGT

Afin de pouvoir développer la politique des transports de manière coordonnée, une commission élabore, sur mandat de la Confédération, une conception globale des transports dans les années 1970. Lors de la procédure de consultation, la LITRA s'engage en faveur d'une simplification du projet. Celle-ci est rejetée par les urnes en 1988, car trop compliquée et, du point de vue de la population, trop dirigée contre le trafic routier privé. Toutefois, des points essentiels de la conception, tels que la redevance sur le trafic des poids lourds et la vignette autoroutière, peuvent tout de même être mis en œuvre.

Une grande commission planifie l'avenir de la politique des transports

En 1972, la « Commission de la conception globale suisse des transports », instituée par le Conseil fédéral, entame son travail. Elle se compose de 62 membres issus de la politique, de l'économie et de l'administration. Les perspectives de la politique des transports jusqu'en 2000, visées par la conception globale des transports, doivent fournir une base pour les décisions correspondantes. L'idée de base est d'enfin travailler « Ensemble plutôt que l'un contre l'autre » dans les questions nationales relatives au transport. La LITRA, qui s'est toujours engagée en faveur d'un programme global de politique des transports, n'est pas représentée au sein de la commission. Certains de ses membres sont toutefois impliqués dans la commission et ses groupes de travail. On peut supposer que l'échange entre eux et la LITRA est établi.

La Commission propose deux fonds pour le transport privé et public

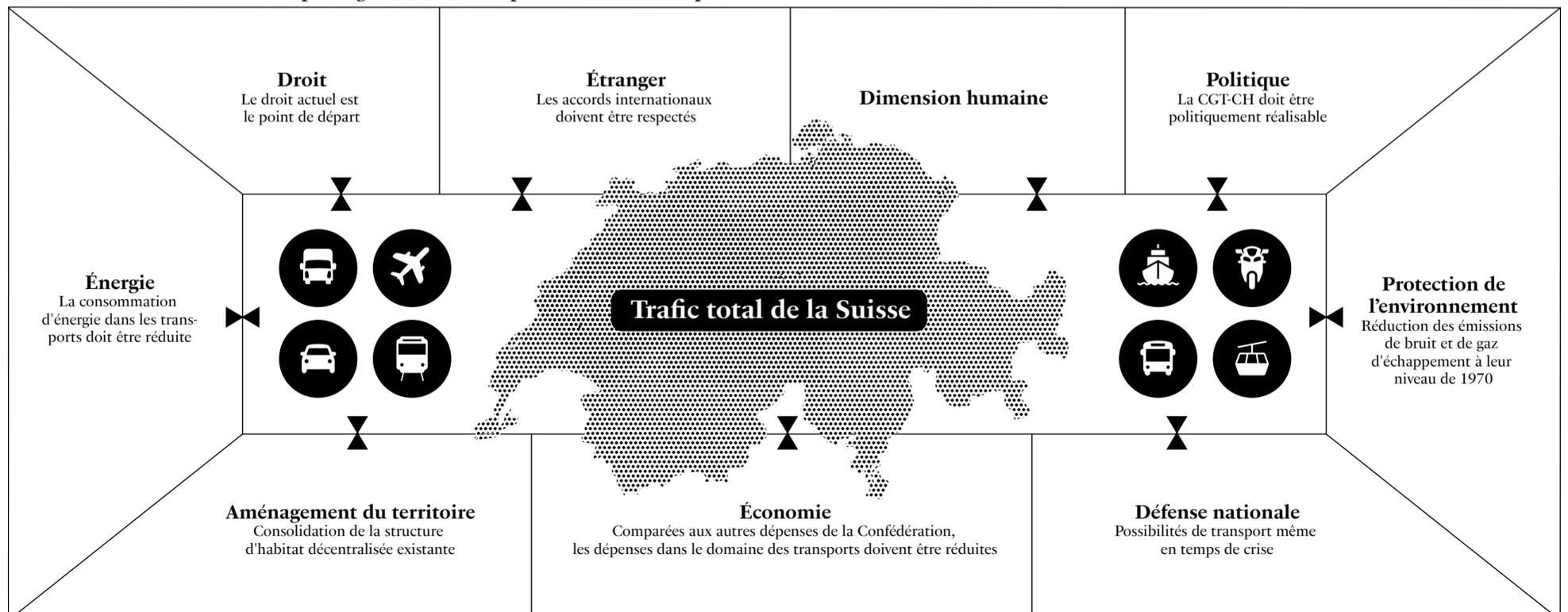
Des retards répétés freinent quelque peu l'euphorie initiale. La commission présente son rapport final en 1977. Elle prévoit une forte croissance de la demande de transport jusqu'en 2000 et un déficit d'offres qui en résulterait. Parce qu'une « tendance à la saturation » dans le trafic routier privé est prévue, la demande de transports publics est susceptible d'augmenter fortement. Par conséquent, l'offre doit être rendue plus attrayante par une meilleure infrastructure et une meilleure desserte du pays. La répartition des tâches entre la Confédération et les cantons doit garantir la desserte de l'ensemble du pays par les transports publics grâce à une hiérarchie du réseau, laquelle règle les responsabilités de la Confédération et des cantons. En ce qui concerne le financement, la Commission propose la création de deux fonds, l'un pour le transport privé et l'autre pour le transport public. Il faut que le système de transport dans son ensemble soit rentable, mais les fonds ne doivent pas fonctionner de manière autonome. Une redevance sur le trafic des poids lourds et une péréquation fédérale des charges sont proposées afin d'équilibrer surtout le fonds pour les transports publics, car sa propre rentabilité par la prise en charge de prestations pour la collectivité ne peut être garantie autrement. Au total, le rapport final comprend 40 thèses visant à mettre en adéquation la future politique suisse des transports avec les conditions-cadres.

Adaptation de la Constitution fédérale et positions de la LITRA

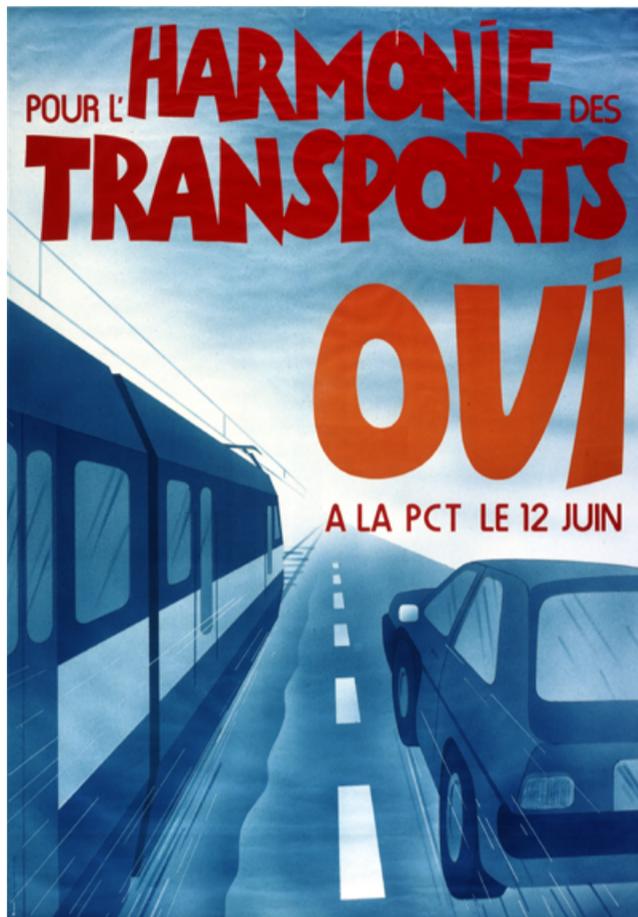
Le rapport final de la commission aboutit à une adaptation de la Constitution fédérale. La mise en œuvre proprement dite aurait ensuite probablement pu être réalisée progressivement par le biais de différentes mesures. Toutefois, le Conseil fédéral met d'abord le rapport final de la commission en consultation en 1978.

La LITRA prend position dans le cadre de la procédure de consultation. Elle est favorable à la promotion des transports publics et à la création de fonds équilibrés. En collaboration avec l'Union des transports publics suisses (UTP), elle se prononce également en faveur de la nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons. Selon cette proposition, la Confédération doit assurer la desserte de base, tandis que les cantons seront responsables de la desserte régionale. La LITRA soutient également le projet de faire voter la conception globale des transports en tant qu'ensemble de mesures. Toutefois, les mesures urgentes doivent être mises en œuvre au préalable, afin de réduire la complexité de la conception globale des transports pour la votation. Dans l'optique d'augmenter les chances de soutien, la LITRA plaide, en outre, pour une formulation simple et compréhensible des articles constitutionnels. Les associations automobiles s'opposent principalement à une compensation entre les fonds et à l'introduction de nouvelles taxes.

Conditions-cadres dont la conception globale des transports doit tenir compte



Source 10



Affiche électorale pour une politique coordonnée des transports (1988) [Source 11](#)

Revers de fortune : le peuple rejette la politique coordonnée des transports

Le 20 décembre 1982, le Conseil fédéral transmet le projet pour la « création de bases constitutionnelles pour une politique coordonnée des transports » au Parlement. Pour ce faire, il a dû concrétiser les thèses vagues du rapport final pour la Constitution. Le Conseil fédéral souhaite conserver le droit existant dans la mesure du possible et se limiter avant tout à l'élaboration des questions de coordination. En mars 1983, le Parlement adopte l'« Arrêté fédéral relatif à la modification de la constitution fédérale visant à créer les bases d'une politique coordonnée des transports ». Le 12 juin 1988, les électeurs rejettent le projet par 54,5 pour cent de voix négatives. L'affaire était sans doute trop complexe et source d'incertitudes pour la population. Un sondage ultérieur dans le cadre d'une analyse VOX a en outre montré que le projet était trop fortement dirigé contre le trafic routier privé dans la perception de la population. ⁶

Certaines demandes de la conception globale des transports avaient toutefois déjà pu être mises en œuvre avant le vote : le 26 février 1984, les électeurs acceptent une redevance poids lourds limitée à dix ans et la vignette autoroutière. L'analyse VOX consécutive montre que la redevance poids lourds a été acceptée avant tout pour des raisons de protection de l'environnement et perçue comme un engagement en faveur des transports publics.

6

Vous trouverez de plus amples informations concernant les bases constitutionnelles pour une politique coordonnée des transports sur [Swissvotes](#).

Brèves

Les chemins de fer suisses ont 125 ans En 1972, les chemins de fer en Suisse fêtent leur 125^e anniversaire. La LITRA profite de l'occasion pour formuler des exigences pour l'avenir. Selon son rapport de gestion, les principaux défis sont un concept de train rapide, l'intégration des aéroports suisses dans le réseau ferroviaire et le trafic d'agglomération.

Une situation financière tendue pour la LITRA Après des comptes majoritairement positifs, la situation financière de la LITRA s'aggrave à partir de l'exercice 1973/74. Le secrétariat et le service de presse se restreignent. Ils renoncent à un collaborateur à temps partiel à demeure. Les membres sont libres d'augmenter volontairement leur cotisation. Beaucoup augmentent leur contribution.

Modification des statuts C'est principalement en raison de l'évolution de la politique des transports et aussi de la situation financière que la LITRA repense son champ d'activité et de travail. Les relations publiques doivent être modifiées, la volonté d'action accrue et l'organisation rationalisée. Les membres approuvent les modifications des statuts lors de l'assemblée générale extraordinaire du 7 septembre 1976. Concrètement, le comité se voit limité à 20 membres. De nouvelles cotisations minimales sont introduites. De plus, le travail de publication est réduit et n'est plus assuré que par un seul collaborateur journalistique à plein temps. À l'inverse, il est prévu de miser davantage sur le contact personnel.

Aménagement du territoire En 1973, la LITRA dépose une requête concernant le projet de loi sur l'aménagement du territoire du Conseil fédéral. Celle-ci est bien accueillie. Dans les années 1970, l'aménagement du territoire gagne en importance, notamment en raison de la croissance des villes et des agglomérations et de l'augmentation du trafic en résultant. Le 13 juin 1976 cependant, les électeurs rejettent la loi sur l'aménagement du territoire issue du projet du Conseil fédéral par 51,1 pour cent des voix.

Changement au sein du comité Le président Franz-Xaver Leu (PDC) quitte la présidence en 1978. Le conseiller aux États Leo Arnold (PDC) prend le relais. Après avoir démissionné du Conseil des États, Leo Arnold quitte la présidence de la LITRA en 1988. Le conseiller aux États Luregn Mathias Cavelty (PDC) lui succède.

Changement au sein de la direction Werner Schobinger démissionne de son poste de directeur en 1979. Tony Lüchinger, jusqu'alors collaborateur journalistique, reprend le poste. Dans le cadre de la rationalisation de l'organisation, aucun successeur n'est recherché pour le poste de collaborateur journalistique.

La première femme au sein du comité de la LITRA La conseillère nationale Gertrud Spiess (PDC) est la première femme à être élue au comité de la LITRA en 1980.

Les 100 ans du chemin de fer du Saint-Gothard En 1982, les CFF invitent tous les membres de la LITRA à se rendre à Wassen, dans le canton d'Uri, pour commémorer le 100^e anniversaire de la ligne du Saint-Gothard. La direction de la LITRA profite de cette excursion pour nouer de « précieux contacts ». Un an plus tard, la direction organise une visite des ateliers automobiles des PTT dans le cadre de l'assemblée des membres. Le conseiller fédéral Leon Schlumpf (UDC) est également présent. C'est ainsi que commencent les voyages d'information de la LITRA, lesquels ont encore lieu régulièrement aujourd'hui.

Mandat de prestations aux CFF En 1982, le Conseil fédéral attribue pour la première fois un mandat de prestations aux CFF. Il règle les prestations à fournir à la collectivité et leur indemnisation. Une demande centrale de la conception globale des transports est ainsi mise en œuvre.

Loi relative à la taxe sur le carburant En 1985, la loi relative à la taxe sur le carburant, adoptée par le Parlement, entre en vigueur. Les taxes sur le carburant sont ainsi été prélevés à des fins spécifiques au trafic routier. En vertu du principe du pollueur-payeur, les fonds peuvent également être utilisés à d'autres fins, par exemple pour des mesures de protection de l'environnement.

La LITRA a 50 ans En 1985, la LITRA fête ses 50 années d'existence. Le conseiller fédéral Leon Schlumpf (UDC) la félicite dans le rapport annuel.

Passeports écologiques et abonnements communautaires Au milieu des années 1980, les passeports écologiques et les abonnements collectifs se répandent. En 1987, le prix d'un abonnement demitarif est fixé à 100 francs et rendu accessible à tous les voyageurs. C'est également en 1987 que se forme la première communauté tarifaire du nord-ouest de la Suisse pour la région de Bâle. En 1990, une communauté de transport voit le jour dans la région de Zurich.

Membres du comité occupant de hautes fonctions nationales

- 1970 Alfred Schaller (PLR) est élu président du Conseil national.
- 1972 Enrico Franzoni (PDC) est élu président du Conseil national.
- 1973 Kurt Bächtold (PLR) est élu président de Conseil des États.
- 1984 Elisabeth Kopp (PLR) est la première femme élue au Conseil fédéral.

« ENSEMBLE PLUTÔT QUE L'UN CONTRE L'AUTRE »

La politique des transports sous le signe de la protection de l'environnement

Avec l'éveil de la conscience écologique, la Suisse accélère le passage de la route au rail. L'un des plus grands succès est l'initiative des Alpes, dont l'objectif est de transférer le trafic de marchandises à travers les Alpes de la route au rail. La LITRA et les transports publics s'engagent pour une mobilité respectueuse de l'environnement, travaillent pour que leur secteur donne l'exemple et poursuivent l'objectif d'augmenter la part des transports publics dans le trafic global.

Davantage de transports publics, davantage de protection de l'environnement

Pour le secteur des transports publics et la LITRA, la solution aux problèmes environnementaux croissants est claire : il faut promouvoir les transports publics afin d'inciter les gens à changer de mode de transport. Le train, le bus et le tram doivent devenir plus attrayants et des bases légales pour un transfert respectueux de l'environnement des transports privés vers les transports publics s'imposent. Ces préoccupations ont déterminé l'agenda de la politique des transports des années suivantes. Dès 1989, les grands projets de construction dont le budget dépasse 20 millions de francs doivent obligatoirement faire l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement. C'est ce que la Confédération décide le 19 octobre 1988 dans une « Ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement ».

Avec l'initiative populaire « Pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit » (Initiative des Alpes), le peuple accepte le 20 février 1994, par 51,9 pour cent de oui, un important instrument de protection de l'environnement. L'initiative demande le transfert sur le rail du trafic de marchandises à travers les Alpes dans un délai de dix ans et l'interdiction d'augmenter les capacités de transit routier dans l'espace alpin. Quelques années plus tard à peine, le Parlement ratifie la Convention alpine.

↘7

7 Vous trouverez de plus amples informations sur la votation sur l'Initiative des Alpes sur [Swissvotes](#).



Affiche électorale de Bernard Schlup pour l'Initiative des Alpes (1993|94)

↘Source 12

Lors de la première Conférence alpine en 1989, l'UE (à l'époque encore Communauté européenne, CE), la France, l'Italie, l'Allemagne, l'Autriche, le Liechtenstein et la Suisse signent un accord qui débouche en 1991 sur la Convention alpine et exige un développement durable et ainsi la protection de l'espace alpin. Bien que la Suisse n'ait jamais ratifié les protocoles d'application, elle est et reste un membre actif de la Conférence alpine.

Les émissions sonores deviennent également un élément de la politique des transports. Le 24 mars 2000, le Parlement adopte la « Loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer ». La loi entre en vigueur le 1er octobre 2000 avec une expiration en 2015. La Confédération met à disposition des fonds pour assainir le matériel roulant, construire des parois antibruit et installer des fenêtres

antibruit. Avec le développement des chemins de fer décidé dans le cadre de Rail 2000, les fonds disponibles sont augmentés et la loi est pro-longée jusqu'en 2028.

Les efforts pour ancrer dans la loi la protection du climat dans le domaine des transports n'ont pas non plus diminué entre-temps. La dernière votation en matière de politique climatique a lieu le 13 juin 2021 et concerne la révision totale de la loi sur le CO₂. La LITRA soutient cette loi qui prévoit entre autres la création d'un fonds climatique. Les électeurs rejettent toutefois la nouvelle loi sur le CO₂ par 51,6 pour cent de non. ↘8

Entre-temps, en matière de politique climatique, le Parlement élabore un contre-projet indirect à l'Initiative pour les glaciers : dans cette nouvelle loi, l'objectif de zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050 est fixé pour la Suisse. Cet objectif s'appliquerait également au secteur des transports. La question de savoir si le projet entrera en vigueur reste ouverte : il est possible de déposer des signatures pour un référendum et d'obtenir une votation populaire jusqu'au 19 janvier 2023. Actuellement, le Parlement discute également d'une nouvelle révision de la loi sur le CO₂ afin de régler les objectifs et les mesures de politique climatique jusqu'en 2030.

Le secteur des transports publics s'engage également pour la protection de l'environnement et du climat dans le domaine des transports, indépendamment des dispositions légales. L'exploitation des transports publics est déjà efficace sur le plan énergétique et respectueuse du climat. Les transports publics génèrent moins de quatre pour cent des émissions de CO₂ du trafic national. C'est pourquoi la LITRA s'engage, avec d'autres organisations de la branche, pour que la part des transports publics dans le trafic global augmente. Les transports publics veulent continuer à jouer leur rôle de modèle, notamment en réduisant leurs émissions résiduelles de gaz à effet de serre et en diminuant leur consommation d'énergie. Un exemple parmi tant d'autres est la volonté de remplacer les bus diesel par des bus à propulsion écologique.

8

Vous trouverez de plus amples informations sur la votation sur la loi sur le CO₂ totalement révisée sur [Swissvotes](#).

Des transports publics plus attrayants grâce à Rail 2000



Différentes affiches électorales pour Rail 2000 [Source 13](#)

Avec le concept « Rail 2000 », le train et le bus bénéficient d'une poussée d'attractivité inouïe. Ce programme d'extension innovant ne cesse alors de se développer. Aujourd'hui, l'extension des transports publics est régulièrement planifiée, financée et construite par étapes de développement stratégiques.

Dans les années 1980, le Conseil fédéral veut développer le rail afin de faire passer les gens de la route au rail. En 1983, il met en consultation des plans en ce sens. Dans la foulée, les CFF élaborent un concept directeur du trafic régional 2000. D'autres modes de transport public y sont intégrés ultérieurement. En décembre 1986, le Parlement adopte le concept « Rail 2000 ». Son objectif : mieux coordonner les moyens de transport, réduire les temps de trajet, mieux relier les régions. En bref : une « chaîne de transport » efficace de porte à porte.

La LITRA soutient le concept et la construction des nouvelles lignes qu'il prévoit. Selon ses calculs, l'augmentation du trafic qui en résulterait couvrirait les frais annuels supplémentaires d'exploitation et créerait de nombreux emplois supplémentaires. La LITRA espère ainsi obtenir

des liaisons aussi peu contraignantes que possible, « la seule réponse efficace à l'échelle nationale que les transports publics puissent offrir pour résoudre les problèmes environnementaux », comme elle l'écrit alors dans son rapport de gestion de 1986 | 87. Le 6 décembre 1987, la population approuve « l'Arrêté fédéral concernant le projet RAIL 2000 » avec 57 pour cent de oui. [↘](#)

Au cours des années suivantes, il apparaît que le montant prévu de 5,4 milliards de francs ne suffira pas à couvrir l'ensemble de l'aménagement. En 1994, le Parlement décide d'échelonner l'aménagement et d'augmenter le montant de la première étape à 7,4 milliards de francs au total.

⁹
Vous trouverez de plus amples informations sur la votation sur Rail 2000 sur Swissvotes.

La première étape de Rail 2000

La première partie de l'extension se concentre sur le Plateau et les centres de Zurich, Berne et Bâle. Afin d'améliorer la qualité du chemin de fer, les nouveaux tronçons à construire, les nouveaux horaires et les correspondances doivent être orientés en fonction des nœuds ferroviaires des centres afin d'y améliorer les possibilités de correspondance. Le trafic régional doit être mieux intégré dans le trafic longues distances et le temps de trajet entre les nœuds réduit à environ une heure. Par exemple, la gare aménagée d'Aarau, ainsi que plusieurs nouveaux tronçons sur le Plateau, sont mis en service le 23 mai 1997. Cela permet d'introduire la cadence à la demi-heure entre Zurich et Berne à partir du 1er juin 1997. Il était prévu d'achever l'aménagement de la première étape en 2005. Elle est mise en service comme prévu le 12 décembre 2004. Les coûts sont même inférieurs de 1,5 milliard de francs.

La deuxième étape de Rail 2000 devient

« le développement de l'infrastructure ferroviaire » (ZEB)

La planification de la deuxième étape commence dès l'an 2000. L'accent est mis sur l'amélioration de l'offre de transports publics sur le territoire, c'est-à-dire dans les régions et les agglomérations. Outre l'intégration de Saint-Gall, Interlaken, Bienne et Lausanne dans le système de nœuds ferroviaires, ce sont surtout les petits projets qui y jouent un rôle. Au total, 5,9 milliards de francs sont inscrits au budget. La deuxième étape d'extension est toutefois en péril en raison des coûts supplémentaires générés par la construction de la ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA). Lors de la consultation de 2007, la LITRA s'engage en faveur d'une priorisation : une « offre de base » doit être mise en œuvre rapidement, le reste devant être aménagé dans une troisième étape. Pour la LITRA, il est important que le financement d'une éventuelle troisième étape soit déjà clarifié.

Le 20 mars 2009, le Parlement adopte la « Loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire ». Cette loi entre en vigueur le 1er septembre 2009 et règle la deuxième étape de Rail 2000. Elle doit permettre de répondre à la demande accrue en trafic de voyageurs et d'améliorer le raccordement du trafic de marchandises aux projets NLFA. Fin 2021, plus de 80 pour cent des projets sont déjà en service ou en cours d'exécution. L'achèvement est prévu pour 2025.

L'extension du ZEB devient le « Programme de développement stratégique (PRODES) de l'infrastructure ferroviaire ».

Comme le souhaitaient la LITRA et les cantons, le ZEB a été conçu en fonction des priorités. Entre-temps, la Confédération a encore optimisé la procédure : aujourd'hui, les étapes d'aménagement sont définies de manière continue dans le cadre du « Programme de développement stratégique (PRODES) de l'infrastructure ferroviaire ». Ce programme est accepté par le peuple lors de la votation sur le « Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire » (FAIF, voir ci-dessous) le 9 février 2014.

De la route au rail grâce aux nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA)

Ce n'est que sous la pression du Parlement et sous la direction d'un membre du comité de la LITRA que le Conseil fédéral a clarifié la possibilité d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA). En 1992, le peuple approuve la construction des tunnels de base du Saint-Gothard, du Lötschberg et du Ceneri.

Depuis le début des années 1960, la LITRA et les entreprises de transports publics demandent l'aménagement des transversales ferroviaires alpines. En 1983 encore, le Conseil fédéral estime dans un rapport au Parlement que les NLFA ne sont pas urgentes. C'est l'occasion pour Luregn Mathias Cavelti (PDC), membre du comité de la LITRA, de déposer une initiative parlementaire au Conseil des États. Le Conseil fédéral reçoit ainsi le mandat d'élaborer les bases correspondantes. La commission d'experts pour l'examen de l'aménagement et de la construction de nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes,

mise en place par le Conseil fédéral dès 1963, reprend donc ses travaux 20 ans plus tard et présente plusieurs propositions pour la construction de la NLFA dans son rapport final en 1987. Le Conseil fédéral opte pour la variante comprenant l'aménagement du tunnel de base du Saint-Gothard, du tunnel de base du Lötschberg et de l'axe est-ouest. Le 27 septembre 1992, le peuple suisse accepte « l'Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes » (Arrêté sur le transit alpin) par 63,3 pour cent de oui. ¹⁰

La LITRA s'est engagée intensivement dans la campagne de votation, a mis ses services à disposition du comité des partisans et était responsable du service de presse. Une enquête ultérieure avec sondage auprès de la population a montré que les votants s'étaient surtout laissés convaincre par les arguments de la protection de l'environnement et du transfert du trafic sur le rail.

¹⁰ Vous trouverez de plus amples informations sur la votation relative à la NLFA sur Swissvotes.

Réalisation par étapes

Comme d'autres grands projets, la NLFA est réalisée en plusieurs étapes. A l'origine, 13,6 milliards de francs sont prévus au budget pour le projet. Après le début des travaux de construction du Saint-Gothard et du Lötschberg en 1999, le Conseil fédéral donne son feu vert le 22 juin 2005 pour la construction du tunnel de base du Ceneri.

Il apparaît rapidement que les coûts budgétisés ne pourront pas être respectés : d'une part en raison des conditions naturelles, d'autre part en raison des améliorations et des extensions des projets. Le 15 juin 2007, le tunnel de base du Lötschberg, long de 34,6 kilomètres, est inauguré. En raison de la pression des coûts, un tube est toutefois resté inachevé. L'achèvement complet est toutefois prévu pour les années suivantes. Peu après l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, le Parlement augmente le crédit à 19,1 milliards de francs. Le tunnel de base du Saint-Gothard, long de 57,1 kilomètres, est inauguré le 1er juin 2016 et le tunnel de base du Ceneri, long de 15,4 kilomètres, le 4 septembre 2020. Le coût total des trois tunnels représente 22,8 milliards de francs. ¹¹

¹¹ Vous trouverez des informations détaillées sur la NLFA et son histoire sur le portail Alptransit de la Confédération.



Affiches de votation sur la NLFA dans le canton d'Uri ^{Source 14}

Financement des transports publics : l'équilibre entre la route et le rail

Ce qui n'avait pas eu de chance pendant des décennies prend rapidement de l'ampleur : un financement équitable et sûr du rail et de la route. Des projets tels que la RPLP, le FTP, la RPT, le FAIF et le FORTA symbolisent cette nouvelle cohabitation.

Le financement des transports publics a longtemps été considéré comme non résolu. Avec le nouveau régime des droits de douane sur les carburants adopté en 1983 et l'augmentation de la part affectée qui en a résulté, la route disposait d'une base de financement solide. En revanche, les projets de transports publics doivent encore passer par un processus d'approbation des crédits à la fin des années 1980. Après que le peuple se soit prononcé dans les années 1990 en faveur des grands projets ferroviaires Rail 2000 et NLFA, le temps était venu de régler le financement à plus long terme.

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et le « financement des transports publics » (FTP)

Le 20 février 1994, le peuple suisse accepte l'article constitutionnel « Arrêté fédéral concernant l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée, soit aux prestations, soit à la consommation ». La « Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations » (RPLP) est soumise au vote le 27 septembre 1998. Le peuple dit oui à 51,8 pour cent. Ainsi, à partir du 1er janvier 2001, tous les camions circulant sur les routes suisses doivent s'acquitter d'une redevance en fonction de leur catégorie de pollution et de leur poids maximal autorisé. Les véhicules du service public en sont exemptés. Les coûts de la route doivent ainsi être répartis selon le principe du pollueur-payeur. Un tiers des recettes de la RPLP est reversé aux cantons pour l'entretien, l'exploitation et la construction des routes. Les deux tiers restants sont affectés au « financement des transports publics » (FTP). ¹²

Le projet FTP est soumis au vote le 29 novembre 1998. La LITRA était coresponsable de la campagne de votation et de son financement. Le peuple accepte clairement « l'Arrêté fédéral sur la construction et le financement des projets d'infrastructure des transports publics » par 63,5 pour cent de oui. ¹³



Le rail pour tous : Affiche électorale pour le FTP ¹⁴Source 15

30,5 milliards de francs sont disponibles avec le FTP au cours des 20 prochaines années pour de grands projets ferroviaires tels que les NLFA, Rail 2000, le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen à grande vitesse et les mesures de lutte contre le bruit. Le fonds est d'abord financé par une augmentation de la TVA de 0,1 pour cent, par les deux tiers des recettes de la RPLP et par un endettement de l'État à hauteur de 5 milliards de francs. Le Parlement adapte le FTP en 2005 afin de pouvoir compenser la baisse des recettes.

Financement du trafic urbain et d'agglomération

Après l'adoption du FTP, la LITRA se penche, entre autres, sur la planification et le financement du trafic urbain et d'agglomération. Les transports publics doivent être encouragés de manière à ce que l'espace de circulation restreint puisse être utilisé plus efficacement et mieux. Avec le projet du Conseil fédéral pour une nouvelle péréquation financière entre la Confédération et les cantons, il apparaît dès 1999 que la Confédération se retirerait du financement du trafic local. La LITRA, sous la houlette de son président de l'époque, Peter Bieri (PDC), prend l'initiative et demande la mise en place d'une commission. Le Conseil fédéral institue la commission d'experts « Trafic urbain et d'agglomération » sous la direction du conseiller aux États Peter Bieri. Outre la LITRA, le Touring Club Suisse TCS, l'Union des transports publics UTP, la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics CTP, l'Union des villes suisses et le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC y sont représentés. La commission d'experts présente ses recommandations finales en 2001 : entre autres, une partie de l'impôt sur les huiles minérales doit être affectée à des investissements dans le trafic d'agglomération. Par la suite, le trafic public d'agglomération est intégré dans la nouvelle péréquation financière entre la Confédération et les cantons en tant que tâche commune. « L'Arrêté fédéral concernant la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons » (RPT) est accepté par le peuple le 28 novembre 2004 par 64,6 pour cent de oui. ¹⁴

Un fonds commun pour le rail et la route

Le Parlement adopte en 2006 une « Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques » (Loi sur le fonds d'infrastructure), limitée dans le temps. L'impôt sur les huiles minérales et la vignette autoroutière doivent permettre de financer des projets dans le domaine des transports publics d'agglomération, du trafic régional et des régions périphériques. La LITRA a également soutenu le financement des routes principales par le fonds créé, dans l'esprit d'une collaboration entre les modes de transport : la loi est largement influencée par le travail de la LITRA sous la présidence de Peter Bieri. La NZZ a qualifié Peter Bieri de « spiritus rector » de la loi. La loi entre en vigueur le 1er janvier 2008.

¹² Vous trouverez de plus amples informations sur la votation relative à la RPLP sur Swissvotes.

¹³ Vous trouverez de plus amples informations sur la votation relative au FTP sur Swissvotes.

¹⁴ Vous trouverez de plus amples informations sur la votation relative au RPT sur Swissvotes.

Damit die Schweiz auch morgen einen starken öV hat

Am 9. Februar: Ja zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur
www.fabi-ja.ch

JA_{ZU}
FABI

Affiche électorale pour le FAIF [↘]Source 16

So fährt die Schweiz gut.



Am 12. Februar

JA
zum NAF

www.NAF-ja.ch

Affiche électorale pour le FORTA [↘]Source 17

Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF

L'étape suivante pour le financement des transports publics suit à partir de 2010|2011. Le FTP avait été décidé pour une période de 20 ans et se prêtait au financement des grands projets ferroviaires. Mais il s'avère qu'il n'est pas adapté au financement à long terme de l'extension du réseau ferroviaire. La Confédération conçoit donc le « Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire » (FAIF) comme solution de remplacement. Les sources de financement du FTP y sont reprises et accrues. S'y ajoutent des contributions des cantons. L'argent doit être versé dans le nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire FIF : pour l'exploitation, l'aménagement et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. Le projet FAIF comprend également le « Programme de développement stratégique (PRODES) de l'infrastructure ferroviaire », qui inclut les étapes actuelles d'aménagement du réseau ferroviaire (voir ci-dessus).

Un comité transpartisan s'engage pour cette cause sous la direction de la LITRA et de l'UTP. Malgré des moyens financiers limités, les acteurs peuvent faire la publicité du FAIF par des affiches, des brochures, des manifestations et une campagne en ligne. Au total, 250 membres des exécutifs et législatifs nationaux, cantonaux et communaux, issus de tous les grands partis et de toutes les régions du pays, sont représentés dans le comité de vote. Le 9 février 2014, le corps électoral accepte clairement « l'Arrêté fédéral sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire » par 62 pour cent de oui. [↘]15

FORTA : un financement assuré pour la route

Avec le FAIF, le financement du rail est assuré. Reste à obtenir la même chose pour la route. La LITRA, l'UTP, la Conférence des directeurs cantonaux des transports (CTP) et l'Association des villes et communes estiment qu'il est nécessaire de créer un fonds pour le financement à long terme des routes. Mais avant cela, elle doit s'attaquer à l'initiative « Vache à lait », soutenue par les associations routières et automobiles ainsi que par l'Union suisse des arts et métiers, soumise au vote le 5 juin 2016. Cette initiative populaire, dont le vrai nom est « Pour un financement équitable des transports », veut affecter l'intégralité de toutes les taxes et de tous les impôts au trafic routier. La LITRA et l'UTP s'engagent contre l'initiative et s'appuient pour cela sur un réseau aussi important que lors de la votation sur le FAIF. La population rejette clairement le projet à 70,1 pour cent.

En 2015, le Conseil des États se prononce en faveur d'une poursuite illimitée du fonds d'infrastructure. Le Conseil national lui emboîte le pas en 2016 : il en sort le « Fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération » (FORTA), financé notamment par les impôts sur les automobiles, la vignette autoroutière et une augmentation de l'impôt sur les huiles minérales. « L'Arrêté fédéral sur la création d'un fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération » est soumis au vote le 12 février 2017 et est accepté par 62 pour cent des voix. Lors de la campagne de votation, la LITRA s'engage en faveur de cette cause aux côtés de l'UTP, des associations communales et des associations automobiles. [↘]16

¹⁵ Vous trouverez de plus amples informations sur la votation relative au FAIF sur Swissvotes.

¹⁶ Vous trouverez de plus amples informations sur la votation sur le FORTA sur Swissvotes.

Brèves

Modernisation du secrétariat La LITRA modernise son secrétariat dans les années 1990 : une première phase a pu être achevée en 1991 avec le renouvellement de l'infrastructure technique. En 1994, la LITRA actualise son image et son logo. En 1996, elle modernise ses bureaux.

Voyage d'information LITRA La LITRA institutionnalise les excursions organisées jusqu'alors de manière irrégulière pour tous les membres de la LITRA : le premier voyage d'information LITRA a lieu en avril 1993. 120 participants visitent les installations et le matériel roulant des CFF, de la Wyntental-Suhrental-Bahn, des transports publics zurichois et de la halle de montage Tramont d'ABB.

Premier colloque de session Le premier colloque de session de la LITRA a lieu en juin 1993. 78 participants assistent à des exposés sur « les exigences posées au matériel roulant d'aujourd'hui et de demain » et « l'augmentation des performances grâce à l'utilisation de l'informatique – pourquoi les CFF misent-ils sur la solution européenne pour le contrôle des trains ? ». En 2000, la LITRA organise pour la première fois plusieurs colloques de session.

Changement au sein du comité Le conseiller aux États Luregn Mathias Cavelti (PDC) se retire de la présidence de la LITRA en 1994. Le conseiller aux États Niklaus Kuchler (PDC) lui succède. Après avoir démissionné de son poste de conseiller aux États en 1998, Niklaus Kuchler quitte également sa fonction de président. Le conseiller aux États Peter Bieri (PDC) reprend la fonction. Ce dernier transmet le flambeau en 2016 au conseiller national Martin Candinas (PDC / Le Centre).

Révision de la loi fédérale sur les chemins de fer en 1996 Avec la révision de la loi sur les chemins de fer, en 1995, le Parlement décide de transformer les CFF en une SA. Parallèlement, les entreprises de transport sont mises sur un pied d'égalité et le principe de la commande est introduit. Les prestations des chemins de fer et leur prix sont ainsi fixés à l'avance dans une convention de prestations. La Confédération ne doit plus assumer de garantie de déficit. Depuis lors, la Confédération et les cantons définissent les prestations du service universel et versent des indemnités. La Confédération et les cantons commandent l'offre du trafic régional de voyageurs. Le trafic local incombe aux cantons et aux communes. Certaines lignes peuvent être mises au concours et réparties dans le cadre de la concurrence.

Réforme des chemins de fer 1, 1999 La réforme des chemins de fer 1 sépare les parties transport et infrastructure dans le domaine ferroviaire sur le plan comptable et organisationnel, et elle fixe le principe du libre accès au réseau. Pour pouvoir faire circuler leurs trains sur les réseaux d'autres entreprises, les entreprises ferroviaires ne doivent désormais satisfaire qu'aux dispositions de l'ordonnance sur l'accès au réseau. Le principe de la commande, introduit par la révision de la loi sur les chemins de fer, s'applique désormais à tous les secteurs de transport financés par les pouvoirs publics. La réforme des chemins de fer entre en vigueur en 1999. La LITRA critique alors le manque d'équilibre entre la route et le rail en ce qui concerne les conditions financières. L'introduction de la RPLP améliorera cette situation peu de temps après.

Collaboration avec l'Europe En 1992, la Suisse conclut un accord de transit avec la Communauté européenne (CE, aujourd'hui UE). Il prévoit d'intégrer la Suisse orientale et occidentale, qui n'était pas encore prise en compte, dans le réseau européen à grande vitesse et de valoriser les lignes transfrontalières. Le financement est garanti par l'acceptation du FTP. La « Loi fédérale sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse » entre en vigueur en 2005. La réalisation des premiers projets commence en 2008.

L'accord de transit sera progressivement remplacé par l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'UE. L'accord sur les transports terrestres est conclu en 1999 et entre en vigueur à la mi-2002.

Politique de transfert Le transfert sur le rail du trafic de marchandises à travers les Alpes doit être mis en œuvre suite à l'adoption de l'Initiative des Alpes en 1994. Le Parlement adopte donc le 8 octobre 1999 la loi sur le transfert du trafic, limitée à 2010. La RPLP, la NLFA et la réforme des chemins de fer étaient également des instruments importants pour le transfert modal. Mais l'objectif de transfert n'ayant pas été atteint, une solution légale de suivi s'avère rapidement nécessaire. La loi sur le transfert du trafic marchandises est adoptée en 2008 et mise en vigueur en 2010. Les efforts portent leurs fruits : en 2021, 75 pour cent du trafic de marchandises transalpin est assuré par le rail. Toutefois, le nombre de trajets annuels sur les routes de transit dans la région alpine reste de 210'000 unités au-dessus de la valeur cible de 650'000 maximum fixée dans la loi.

Initiative Avanti Le Touring Club Suisse TCS et l'Automobile Club de Suisse ACS déposent « l'Initiative Avanti » en 2000. Cette initiative vise à élargir certaines routes, à exclure d'autres de l'article sur la protection des Alpes et à construire un deuxième tube au Saint-Gothard. Le Conseil fédéral formule un contre-projet qui doit surtout s'attaquer aux problèmes du trafic d'agglomération. L'initiative est retirée. Le contre-projet échoue en votation populaire en 2004 avec 62,8 pour cent de voix contre.

Réforme des chemins de fer 2 Peu après l'entrée en vigueur de la réforme des chemins de fer 1, la LITRA, entre autres, demande une réforme des chemins de fer 2. Après avoir réorganisé les relations entre la Confédération et les CFF, le Conseil fédéral veut, avec la pro-

position élaborée, désendetter les entreprises de transport concessionnaires, financer séparément l'infrastructure et harmoniser les indemnités. De plus, les petites entreprises doivent se regrouper dans des associations plus grandes afin de devenir plus compétitives. La première tentative échoue au Parlement en 2005. La « Loi fédérale sur la réforme des chemins de fer 2 » (révision des actes législatifs relatifs aux transports publics), adoptée en 2009, permet finalement de mettre en œuvre plusieurs éléments.

Adaptations au sein de la présidence, du secrétariat et du comité En raison de la sollicitation croissante de la direction de la LITRA, le comité décide en 2009 d'améliorer le poste de président de la LITRA. Le poste comprend désormais un taux d'occupation de 40 pour cent avec rémunération. Cette mesure est financée par l'augmentation des cotisations des trois plus grands membres. En outre, la LITRA adapte son image et crée un nouveau site Internet. En 2011, la LITRA crée un nouveau poste de collaboratrice ou collaborateur scientifique afin d'intensifier le travail de fond de la LITRA et de se concentrer davantage sur « l'information, l'analyse et le travail médiatique ». La LITRA fixe la taille du comité à 50 membres au maximum : 25 sièges pour des personnalités politiques du Parlement national et 25 sièges pour les représentantes et représentants d'institutions et d'entreprises intéressées par les transports publics.

Changement au sein de la direction Tony Luchinger quitte son poste de directeur de la LITRA en 2010. Matthias Dietrich lui succède jusqu'en 2015. René Böhlen prend ensuite les fonctions jusqu'en 2020. Le directeur actuel est Michael Bützer.

Déménagement Le 1er août 2010 et après plus de 60 ans, la LITRA quitte ses bureaux de la Spitalgasse 30 pour s'installer Spitalgasse 32 à Berne.

La LITRA en tant que représentante du transport aérien Avec l'adhésion de Swiss International Air Lines en 2011, la LITRA représente désormais aussi le trafic aérien.

Prix LITRA La LITRA décerne pour la première fois un prix pour des travaux scientifiques sur des thèmes liés aux transports publics en 2012, à l'occasion de son 75^e anniversaire. Depuis, des travaux de master et de bachelor sont récompensés chaque année.

Organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI) « L'Organisation de l'infrastructure ferroviaire » (OBI) décidée en 2018, vise à garantir l'égalité de traitement de toutes les entreprises ferroviaires en matière d'infrastructure et à développer le système ferroviaire. En conséquence, la Confédération adapte donc la loi sur le transport de voyageurs afin que les entreprises de transport public ne soient pas exposées à la concurrence des bus longue distance. Depuis lors, les bus longue distance peuvent compléter l'offre des transports publics, mais pas la concurrencer. La LITRA se prononce en faveur de cette solution.

Infrastructure ferroviaire : étapes d'aménagement 2025, 2035 et perspective Rail 2050 Le Parlement adopte l'étape d'aménagement STEP 2025 dans le cadre du FAIF. Elle comprend des aménagements pour 6,4 milliards de francs et est réalisée parallèlement au programme DIF. L'étape d'aménagement 2035 est une autre étape. En 2018, la LITRA soutient l'étape d'aménagement et le volume de projet prévu de 12,89 milliards de francs, car il permet de couvrir la croissance prévue dans les transports publics. En 2019, le Parlement approuve cette étape. Le financement est assuré par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). En 2022, le Conseil fédéral a en outre mis en consultation une stratégie à long terme révisée pour le rail : la « Perspective RAIL 2050 ».

Covid-19 Le secteur des transports publics est durement touché par la pandémie Covid-19 à partir de mars 2020. L'offre de base doit certes être maintenue. Mais en raison du confinement et de l'augmentation du travail à domicile, la demande dans les transports publics chute de manière dramatique. Les entreprises de transport ont rempli leur mission sans interruption pendant la crise. Des aides financières extraordinaires ont permis au secteur des transports publics de traverser la crise. En 2022, la demande est presque revenue à son niveau d'avant la crise.

Trafic intérieur de marchandises par rail Depuis novembre 2022, le développement du trafic de marchandises est en consultation. Le Conseil fédéral souhaite ainsi accélérer le transfert du trafic de marchandises par rail, y compris à l'intérieur de la Suisse. La navigation sur le Rhin est également concernée. La LITRA s'engage dans ce domaine et apporte sa contribution. On a presque l'impression que la boucle est bouclée : d'un point de vue historique, le transport des marchandises est un thème qui figure à l'agenda politique et qui a déjà fortement marqué les premières décennies de la LITRA.

Membres du comité occupant de hautes fonctions nationales

- 1989 Luregn Mathias Cavelti (PDC) élu président du Conseil des États.
- 1991 Hans-Rudolf Nebiker (UDC) élu président du Conseil national.
- 1994 Niklaus Kuchler (PDC) élu président du Conseil des États.
- 2006 Peter Bieri (PDC) élu président du Conseil des États.
- 2007 Christoffel Brändli (UDC) élu président du Conseil des États.
- 2014 Claude Hêche (PS) élu président du Conseil des États.
- 2018 Viola Amherd (PDC) élue au Conseil fédéral.
- 2022 Martin Candinas (Le Centre) élu président du Conseil national.

À PROPOS DE CE JOURNAL

Deux questions à Sibylle Buess, auteure de ce journal

Qu'est-ce qui vous a incitée à retracer l'histoire de la LITRA ? J'étais à la recherche d'un sujet pour mon travail de master en histoire à l'Université de Berne. C'est alors que je suis tombée sur un appel d'offres commun pour un travail de master du professeur Christian Rohr (professeur d'histoire de l'environnement et du climat à l'Institut d'histoire de l'Université de Berne) et de la LITRA. L'objectif de l'appel d'offres était d'étudier l'histoire des transports en Suisse ainsi que l'histoire et le travail de la LITRA. Cela m'a plu et j'ai donc accepté avec plaisir. En tant que stagiaire scientifique au secrétariat de la LITRA, j'ai eu libre accès aux archives de l'association.

Vous avez rédigé un travail de master sur l'histoire de la LITRA à l'Université de Berne.

Pourquoi maintenant un journal ? Mon travail de master est un travail scientifique. La LITRA et moi-même voulions en outre rendre accessible le savoir accumulé à un plus large public. L'idée de publier un journal est venue du studio de design graphique KALUZA + SCHMID. Pour moi, ce fut un processus passionnant ! Maintenant, je dois admettre que j'ai mis beaucoup de textes historiques dans le journal. L'avantage, c'est que les lecteurs peuvent se plonger dans l'histoire. En même temps, c'est comme un journal classique : en tant que lectrice ou lecteur, vous pouvez être sélectif, vous n'êtes pas obligé de lire tous les articles !

Bibliographie

- 1 Danielli, Giovanni: Schweizerische Verkehrspolitik. Zürich 2014.
- 2 Grotrian, Jobst: Verkehr in der Schweiz. Zürich 2007.
- 3 Haefeli, Ueli: Der grosse Plan und seine helvetische Realisierung. Die Gesamtverkehrskonzeption 1972–1977 und ihre Wirkung auf die schweizerische Verkehrspolitik. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 56 | 1 (2006): 86–95.
- 4 LITRA (éd.) : 50 ans de politique des transports, 50 ans de la LITRA. Berne 1986.
- 5 Sieber, Markus: Schneller, weiter, billiger, mehr? Mobilität und Verkehr in der Schweiz seit 1918. Zürich 2022.

Sources des images

Photographies de la page de couverture Bibliothèque de l'EPF Zurich, archives photographiques (Avion : Stiftung Luftbild Schweiz, photographe Swissair | Bateau, tram, remontée mécanique : photographe Comet Photo AG, Zurich | Train : photographe inconnu | Bus : photographe Bärtschi, Hans-Peter)

Source 1 Stadtarchiv Schaffhausen, Staatsarchiv Bern, Der Bund (07|12|1943), Rapport de gestion de la LITRA 1966|1967, Archives tpg (Bulletin CGTE 99|1967), Portrait Archiv (Zentralschweizerische Gesellschaft für Familienforschung ZGF), parlament.ch

Source 2 Archives sociales suisses | F Pd-0081

Source 3 Haute école des arts de Zurich | Musée du design de Zurich | Collection d'affiches. N° d'archive 05-0418

Source 4 Cabinet des estampes, Bibliothèque nationale suisse, Berne

Source 5 « Auto », N° 13/14 du 20 juillet 1942, couverture

Source 6 LITRA : Les transports en chiffres, édition 2022

Source 7 OFS, 2022

Source 8 État-major pour les questions de transport au Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (éd.) : Conception globale des transports en Suisse CGT-CH. Berne, 1979)

Source 9 Vogler, Gertrud : « Waldsterben Demo, Bern, 05.05.1984 » – Teilnehmende mit Masken und Transparenten « Waldsterben? Nur keine Hast! ». Archives sociales suisses | F 5107-Na-31-054-001

Source 10 État-major pour les questions de transport au Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (éd.) : Conception globale des transports en Suisse CGT-CH. Berne, 1979

Source 11 Pour l'harmonie des transports oui à la PCT le 12 juin. Dans : Archives sociales suisses | F Pe-0016

Source 12 Archives sociales suisses | F 5053-Ob-199

Source 13 Rapport de gestion de 1987 de la LITRA, version allemande, p. 38

Source 14 Keystone 1992

Source 15 « Ja – Bahn für alle am 29. November 1998 ». Archives sociales suisses | F Ob-0003-020

Source 16 LITRA

Source 17 swissvotes.ch

Mentions légales

Le présent article sur l'histoire des transports en Suisse et l'histoire de la LITRA est un résumé simplifié d'un travail de master que la rédactrice a déposé à l'Université de Berne auprès du professeur Christian Rohr. Un résumé de la présente contribution a été publié dans le rapport annuel 2021|2022 de la LITRA.

Nous remercions le professeur Christian Rohr pour le contrôle du contenu des textes de ce journal.

Éditrice LITRA – Service d'information pour les transports publics | Spitalgasse 32 | 3011 Berne | www.litra.ch

Rédactrice Sibylle Buess

Coordination générale Simon Steinlin

Collaboration Michael Bützer, Martin Candinas, Janine Rosenast, Simon Steinlin

Lectorat Infrakom AG, Berne

Traduction alma translations, Berne

Conception KALUZA + SCHMID, St.Gallen

Impression Newspaperclub, Londres

Tirage 600 exemplaires

MEMBRES ET
ORGANES
DE LA LITRA

AUJOURD'HUI

Membres de la LITRA

Entreprises de construction et industrie



Association, cantons et instituts



Matériel roulant, construction d'autobus et équipementiers



Conseil, ingénierie et services



Entreprises de transport



L'actuel président de la LITRA



Martin Candinas a assumé son premier mandat politique dès l'âge de 26 ans. Il est alors élu pour le PDC comme le plus jeune membre du Grand Conseil du canton des Grisons. En 2011, il fait son entrée au Conseil national, où il s'engage notamment au sein de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) et de la Commission de la politique de sécurité (CPS). Le 28 novembre 2022, Martin Candinas est élu président du Conseil national 2022|2023 pour le parti « Le centre ». Son année présidentielle est placée sous la devise « gemeinsam – ensemble – insieme – ensemen ».

Martin Candinas est élu au comité de la LITRA le 27 septembre 2012. Pour lui, il a toujours été plus important d'agir que de rester spectateur, en particulier dans le domaine de la politique des transports. C'est ainsi qu'il est élu président de la LITRA lors de l'assemblée des membres du 29 septembre 2016 et succède à l'ancien conseiller aux États Peter Bieri. Personnalité intégratrice et largement acceptée, Martin Candinas s'est appuyé sur sa grande crédibilité pour s'engager avec succès pour les intérêts des transports publics au Parlement et dans l'opinion publique.

Le secrétariat



Simon Steinlin (Responsable projets et communication), Janine Rosenast (Responsable du secrétariat et des événements), Sibylle Buess (Stagiaire, étudiante en Master à l'Université de Berne), Michael Bützer (Directeur)

Le comité directeur

Martin Candinas	Président de la LITRA, président du Conseil national
Peter Spuhler	Vice-président de la LITRA, Président du conseil d'administration de Stadler Rail AG
Cora Hentrich-Henne	Managing Director ALSTOM Suisse SA
Bernhard Meier	Délégué aux affaires publiques et régulation des CFF SA
Christian Plüss	Directeur de CarPostal et membre de la direction du groupe La Poste
Daniel Schafer	PDG de BLS AG
Ueli Stückelberger	Directeur de l'Union des transports publics (UTP)

La commission des finances

Matthias Gygax	Responsable Portefeuille & Services Intégration du système de commande ferroviaire aux CFF SA, Président
Martin Candinas	Président de la LITRA, président du Conseil national
Lucius Gerig	CFO Division Suisse de Stadler Rail Management SA
Carmen Pfluger	Directrice Finances et Controlling RBS et BSU

Les auditeurs

Stefan Bosshard	Chief Financial Officer chez Aargau Verkehr AG
Christian Buchli	Head of Business Administration chez Siemens Mobility AG

Le jury du Prix LITRA

Martin Candinas	Président de la LITRA et président du jury, président du Conseil national
Francesco Corman	Professeur de systèmes de transport à l'Institut de planification des transports et des systèmes de transport de l'EPFZ, Zurich
Vincent Kaufmann	Professeur et Directeur du Laboratoire de Sociologie Urbaine de l'EPFL, Lausanne
Peter Knoepfel	Professeur de sciences politiques et administratives à l'IDHEAP, l'institut d'études supérieures d'administration publique de l'Université de Lausanne
Anna Barbara Remund	Vice-directrice de l'Office fédéral des transports (OFT), cheffe de la division Infrastructure
Christian Rohr	Professeur d'histoire de l'environnement et du climat à l'Institut d'histoire de l'Université de Berne
Thomas Sauter-Servaes	Directeur du cursus « Systèmes de transport » de la School of Engineering de la ZHAW à Zurich
Widar von Arx	Directeur du centre de compétences Mobilité de l'Institut pour l'économie du tourisme de la Haute école de Lucerne

Martin Candinas
Président de la LITRA,
président du Conseil national

Peter Spuhler
Vice-président de la LITRA,
Président du conseil d'adminis-
tration de Stadler Rail AG

Cora Hentrich-Henne
Managing Director ALSTOM
Suisse SA

Bernhard Meier
Délégué aux affaires publiques et
régulation des CFF SA

Ronald Abegglen
Public Affairs/Advisor to the
CEO Swiss International Air
Lines Ltd.

Matthias Aebischer
Conseiller national BE

Hans-Jörg Bertschi
Président de la Communauté
d'intérêt pour le trafic combiné

Kurt Fluri
Conseiller national SO

Olivier François
Conseiller aux États VD

Raimund Fridrich
Public Affairs Officer/
Directeur suppléant de la
communication Skyguide

Frank Furrer
Secrétaire général de
l'association des chargeurs (VAP)

Jürg Grossen
Conseiller national BE

Brigitte Häberli-Koller
Conseillère aux États TG

Andreas Hefti
Directeur général de Knorr-
Bremse Rail Systems Schweiz AG

Christian König
Directeur suppléant Marketing &
Vente Stadler Rail Management
AG, délégué Swissrail

Thomas Küchler
Président de la DG de
Schweizerische Südostbahn AG
(SOB)

Bernhard Kunz
Executive Board Member de
Hupac Intermodal AG

Philipp Kutter
Conseiller national ZH

Alex Naef
PDG de HESS

Nicola Norghauer
Responsible Market Area
Technics & Technology AFRY
Schweiz AG

**Isabelle
Pasquier-Eichenberger**
Conseillère nationale GE

René Schmieid
Directeur de BERNMOBIL

Peter Schweizer
PDG de Schweizer Electronic AG

Michael Töngi
Conseiller national LU

Christian Wasserfallen
Président Infra Suisse,
Conseiller national BE

Christian Plüss
Directeur de CarPostal et membre
de la direction du groupe La Poste

Daniel Schafer
PDG de BLS AG

Ueli Stüchelberger
Directeur
de l'Union des transports publics
(UTP)

Vincent Ducrot
PDG et Président de la direction
générale des CFF SA

Renato Fasciati
Président de l'Union des trans-
ports publics (UTP), Directeur
Rhätische Bahn AG (RhB)

Laurent Favre
Conseiller d'Etat NE, Président
de la Conférence des directeurs
cantonaux des transports publics
(CTP)

Olivier Feller
Conseiller national VD

Benjamin Giezendanner
Conseiller national AG

Edith Graf-Litscher
Conseillère nationale TG,
secrétaire du Syndicat du
personnel des transports

Jean-Pierre Grin
Conseiller national VD

Eva Herzog
Conseillère aux États BS

Thomas Hurter
Conseiller national SH

Edgar Keller
Division President Traction ABB
Suisse SA

Roland Keller
Membre de la direction de Basler
& Hofmann AG

Marco Lüthi
Directeur des Transports publics
de Zurich (VBZ)

Marianne Maret
Conseillère aux États VS

Fredy Miller
Directeur de la Aare Seeland mobil
AG (asmobil), délégué RAILplus

Valérie Piller Carrard
Conseillère nationale FR

Jon Pult
Conseiller national GR

Barbara Schaffner
Conseillère nationale ZH

Gerd Scheller
Country PDG Siemens Suisse et
PDG de Siemens Mobility AG

Luzius Weber
Directeur de la Communication
de CarPostal

Hans Wicki
Conseiller aux États NW

Walter Wobmann
Conseiller national SO

