

Présentation de la politique des transports en cours

N° 2/17 Session d'été des Chambres fédérales / du 29 mai au 16 juin 2017



Chers membres,
Chères lectrices, chers lecteurs,

« La LITRA a pour but d'informer sur les questions se rapportant aux transports publics et au trafic individuel et de prendre position sur les

problèmes inhérents aux transports dans le sens d'un encouragement approprié des transports publics. » Nous mettons tout en œuvre pour incarner cette mission qui est formulée en ces termes dans les statuts de notre association. La LITRA s'efforce de promouvoir une vision globale des infrastructures, indépendamment du mode de transport. Il y a quatre ans, la LITRA s'est fortement engagée pour le financement de l'infrastructure ferroviaire, à savoir le projet FIF. Cette année, elle s'investit en faveur du financement de l'infrastructure routière avec le projet FORTA.

Dans cette présentation, nous vous informons sur les thèmes suivants de politique des transports :

Organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI)

Aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/2035

Crédit d'engagement pour le trafic régional des voyageurs

Il y a quelques semaines, la LITRA a publié conjointement avec l'Union des transports publics (UTP) les chiffres du premier trimestre 2017. Heureusement, les kilomètres-voyageurs effectués en train ont à nouveau progressé au cours du premier trimestre 2017 comparativement à l'année précédente, bien que le premier trimestre de 2016 comptait un jour de travail supplémentaire, car il s'agissait d'une année bissextile. Depuis le début de l'établissement des rapports trimestriels, le train est la locomotive de la croissance de la performance des transports. Ces chiffres témoignent de l'attractivité des transports publics en Suisse.

Pour la LITRA, c'est une évidence : le système de transport étendu de la Suisse fonctionne uniquement si le trafic régional et longue distance est bien adapté aux transports urbains et si un financement adéquat est garanti. Lors de la session spéciale qui a eu lieu début mai, le Conseil national a suivi l'avis de sa Commission de transport et des télécommunications et du Conseil des États. Ainsi, le financement du transport régional pour la période 2018 – 2021 et sa clé de répartition éprouvée sont garantis et assurés. La décision prise par le Parlement promeut donc clairement un trafic régional étendu et fonctionnant efficacement. La LITRA s'est engagée aux côtés de l'UTP en faveur d'une augmentation de la participation de la Confédération préalablement aux délibérations du Conseil des États et du Conseil national. La LITRA est donc satisfaite de la décision prise par le Parlement. L'objet est prêt à être soumis au vote final lors du dernier jour de la prochaine session d'été

Martin Candinas, conseiller national et président LITRA

Organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI)

En tant que deuxième Chambre délibérante, le Conseil des États se penchera lors de la session d'été sur le message [16.075](#) Organisation de l'infrastructure ferroviaire. Le Conseil national a examiné la proposition au cours de la session de printemps 2017 et a décidé de la renvoyer au Conseil fédéral. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-CE) considère aussi que le projet du Conseil fédéral nécessite des améliorations. Elle demande toutefois au Conseil des États de rejeter son renvoi.

Dans son projet OBI, le Conseil fédéral a proposé diverses mesures pour perfectionner le système ferroviaire et atteindre l'égalité de traitement de toutes les entreprises de transport par rail quant à l'accès à l'infrastructure. Une désignation et une base légale claire pour la maîtrise du système dans le domaine des transports font partie des principales nouveautés qui doivent entrer en vigueur avec le projet OBI. Elles ont jusqu'ici suscité une vive opposition dans les débats parlementaires. La question de savoir qui doit à l'avenir fixer les tarifs et déterminer l'offre des transports publics a fait l'objet de critiques. À ce sujet, les discussions se sont poursuivies non seulement entre les cantons, mais aussi au sein du secteur des transports publics en vue des débats au Conseil des États.

Renvoi et points à revoir du Conseil national

La proposition de renvoi de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national, adoptée par le Conseil national lors de sa session de printemps, contient quatre points à revoir. Elle demande premièrement

- d'adapter la loi afin de pouvoir transformer CFF Cargo en holding.
- Deuxièmement, elle veut que le projet règle la maîtrise du système pour le trafic de marchandises.
- Troisièmement, elle prévoit que des droits de participation devraient être octroyés aux cantons et aux associations du secteur des transports en ce qui concerne les tâches systémiques.
- Quatrièmement, la Commission estime que les droits des passagers doivent être dissociés du projet.

CTT-CE demande d'entrer en matière

La CTT-CE considère aussi que la proposition du Conseil fédéral pour OBI nécessite d'être améliorée. À propos de la transformation de CFF Cargo, elle

souhaite attendre que le Conseil fédéral lui remette l'état des lieux en cours de rédaction suite à son postulat ([15.3496](#) Évaluer les possibilités de développement de CFF Cargo). Elle s'oppose à prendre une décision sur cette question importante sans vue d'ensemble. Les autres points que le Conseil national estime nécessaire de revoir pourront être débattus lors de la session d'été. Pour ces raisons, la CTT-CE demande au Conseil des États, par 10 voix contre 1 et 2 abstentions, de rejeter la demande de renvoi. Le Conseil des États sera la deuxième Chambre délibérante à se pencher sur cette question à la session d'été.

Curia vista – Base de données des objets parlementaires

[16.075](#) Message sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire

Aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/2035

Les perspectives d'évolution du transport 2040 en Suisse rédigées par le Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) montrent une augmentation continue du trafic sur les chemins de fer et les routes. Certes, les prochaines étapes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ne sont pas encore en cours de discussion au Parlement. L'Office fédéral des transports (OFT) a toutefois récemment informé les cantons d'abord puis les médias de l'état actuel de la planification et leur a présenté le processus de l'objet, qui passera par une procédure de consultation et sera débattu ultérieurement au sein des instances politiques.

Le Conseil fédéral a confié à l'OFT le mandat d'élaborer deux variantes pour l'étape d'aménagement du réseau ferroviaire 2030/2035. La première variante, dont le coût s'élève à 7 milliards de francs d'ici 2030, vise à désengorger les goulets d'étranglement anticipés les plus urgents du trafic de voyageurs et à améliorer la qualité du transport de marchandises. La deuxième variante complète la première avec des aménagements supplémentaires, dans le trafic de voyageurs comme de marchandises. Le cadre financier est de 12 milliards de francs au maximum pour une échéance de réalisation fixée à 2035.

La première variante vise à désengorger les goulets d'étranglement sur l'axe est-ouest

La première variante prévoit d'abord des travaux d'extension pour les chemins de fer privés et des améliorations pour de nombreuses gares. Elle comporte en outre deux grands projets concernant le réseau principal pour un montant de 7 milliards de francs : il s'agit de renforcer le tronçon Zurich-Winterthur (tunnel de Brütten) ainsi que l'itinéraire entre Yverdon et Lausanne en Suisse romande. Quant au transport de marchandises, des investissements avoisinant 1 milliard de francs sont prévus. Sur les trajets Berne-Zurich et Genève-Lausanne, l'objectif est d'atteindre une cadence au quart d'heure, tandis qu'un réseau express est prévu pour le transport ferroviaire de marchandises. Un montant d'environ 8 millions de francs est envisagé pour le développement de l'infrastructure des chemins de fer privés.

La deuxième variante désengorge d'autres goulets d'étranglement

L'OFT considère que l'agrandissement de la gare de Zurich-Stadelhofen est aussi pressant. Il s'agit du

plus grand projet de planification de la deuxième variante qui fixe son échéance de réalisation à 2035. La deuxième variante complète la première avec des aménagements supplémentaires urgents et permet de continuer l'élimination des goulets d'étranglement, dans le transport de voyageurs comme de marchandises, pour un coût avoisinant les 12 milliards de francs. Elle prévoit en outre 1,2 milliard de francs supplémentaires pour les chemins de fer privés. D'après l'OFT, l'évaluation de cinq autres grands projets n'est pas encore terminée. Il s'agit de l'extension partielle du tunnel de base du Lötschberg, du tunnel de base du Zimmerberg II, du projet de remplacement entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, de la gare de transit de Lucerne ainsi que du « Herzstück de Bâle ». Des clarifications sont encore attendues sur ces points.

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-CE) a déposé deux postulats en lien avec l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

Avec le postulat [17.3262 Croix fédérale de la mobilité et vision du réseau ferroviaire](#), déposé à l'unanimité, la Commission souhaite charger le Conseil fédéral de rédiger un rapport décrivant un plan directeur avec une vision à long terme pour le réseau ferroviaire. En tenant compte des projets en cours, la vitesse et la capacité de la globalité du réseau doivent être améliorées.

Avec le postulat [17.3263 FAIF. Étape d'aménagement 2030/2035. Préfinancement](#), la Commission demande au Conseil fédéral d'établir un rapport présentant les possibilités de préfinancement. La Commission a accepté ce postulat à 10 voix contre 1 et 2 abstentions. En s'appuyant sur la prochaine étape de l'aménagement ayant un coût de 7 à 12 milliards de francs, le Conseil fédéral doit définir les priorités au sens large et identifier diverses possibilités de préfinancement des projets.

Échéancier de l'étape d'aménagement

Au cours des prochaines semaines, six régions de planification et le secteur des transports de marchandises seront impliqués. L'objectif est de définir un concept global sur lequel s'appuiera la procédure de consultation. Le Conseil fédéral présentera aux milieux intéressés les projets concrets de l'étape d'aménagement 2030/2035 et le projet soumis à consultation d'ici la fin de l'année 2017 au plus tard. Le message du Conseil fédéral contenant ses propositions définitives sera communiqué au Parlement

d'ici fin 2018. Dès 2019, ce dernier délibérera de ces questions et votera sur les étapes d'aménagement 2030/2035 de l'infrastructure ferroviaire.

Crédit d'engagement pour le trafic régional des voyageurs

Il faut accorder plus de sécurité de planification au financement du trafic régional de voyageurs (TRV) à partir de 2018. Le Conseil fédéral a ainsi proposé au Parlement de fixer désormais les contributions étatiques sur une période de quatre ans dans le cadre d'un crédit d'engagement. Cette modification n'a pas fait l'objet de grands débats. Le Parlement a principalement contesté le montant du crédit. Après le Conseil des États, le Conseil national a aussi décidé d'augmenter les moyens mis à disposition par la Confédération pour ces indemnités.

Le trafic régional de voyageurs est une tâche conjointe de la Confédération et des cantons et garantit des prestations de base sur l'ensemble du territoire grâce à des transports publics dans toutes les régions, que ce soit en train, en bus et, parfois, en bateau et en funiculaire. Le trafic régional des voyageurs fonctionne par capillarité. Ce processus procure des lignes d'accès à presque toutes les régions de Suisse. Certes, l'offre est bonne, mais les réseaux de transport régional des voyageurs sont aussi fortement utilisés.

Répartition des coûts non couverts controversée

Depuis 2007, la demande du trafic régional des voyageurs augmente annuellement de 4 à 5 %. Dans le cadre de la procédure de commande, la Confédération et les cantons conviennent de l'offre et des coûts pour une période de deux ans avec les entreprises de transports publics. Les coûts prévus non couverts occasionnés par la commande définie sont indemnisés. La Confédération et le canton concerné par la commande se partagent les frais d'indemnisation à parts égales. En 2017, la Confédération accorde 951 millions de francs d'indemnités. Pour la période 2018-2021, le Conseil fédéral a proposé un crédit d'engagement de 3959,6 millions de francs pour l'indemnisation des coûts non couverts du trafic régional des voyageurs. Lors de la session de printemps, le Conseil des États a alloué 144 millions de francs supplémentaires à ce crédit, qui atteint ainsi 4104 millions de francs. Cette décision s'appuie sur les raisons suivantes :

La Confédération table dans son message sur des coûts non couverts s'élevant à 882 millions de francs. Il n'est pas réaliste d'espérer que ce manque puisse être principalement comblé par les cantons et les entreprises de transport. C'est pourquoi les cantons et les entreprises de transport ont proposé de combler ce manque de manière paritaire, c'est-à-dire à hauteur d'un tiers chacun. Le montant alloué

par la Confédération augmente ainsi de 144 millions de francs pour atteindre 4104 millions de francs.

Davantage d'indemnités pour des améliorations indispensables

Les indemnités prévues dans le crédit d'engagement servent principalement à financer les services actuels de toutes les entreprises de transport actives dans le trafic régional. Des améliorations indispensables de l'offre doivent toutefois aussi être financées simultanément. C'est précisément pour faire face à ces extensions de l'offre et à ces investissements que les indemnités supplémentaires de la Confédération sont pensées. La proposition initiale demandait aux entreprises de transports publics de fournir davantage d'efforts pour augmenter leur productivité. À cet égard, il convient de relever que le degré de couverture des coûts n'a cessé de s'améliorer. De même, les indemnités par kilomètre-voyageurs ont diminué. Les entreprises de transports publics améliorent incontestablement leur efficacité et continueront sur cette voie. En outre, il n'est pas possible de toujours augmenter les prix pour les utilisateurs des transports publics. Depuis 2010, le prix des billets des transports publics a grimpé de 14 %.

Lors de sa session spéciale qui s'est tenue au début du mois de mai, le Conseil national a suivi le Conseil des États et a accepté d'augmenter le crédit d'engagement de 144 millions de francs par rapport au projet du Conseil fédéral. Les frais non couverts liés à l'extension de l'offre doivent être répartis à parts égales entre la Confédération, les cantons et les entreprises de transport. La LITRA s'était déjà prononcée en faveur de cette solution au cours de la procédure de consultation. Elle s'est engagée aux côtés de l'UTP en faveur d'une augmentation de la participation de la Confédération préalablement aux délibérations du Conseil des États et du Conseil national. La LITRA est donc satisfaite de la décision prise par le Parlement qui promet ainsi un trafic régional étendu et fonctionnant efficacement. Le dernier jour de la session d'été, la proposition du crédit d'engagement pour le trafic régional des voyageurs 2018-2021 sera soumise à un vote final.

Curia vista – Base de données des objets parlementaires

[16.080](#) Message concernant le transport régional des voyageurs 2018-2021. Crédit d'engagement