

Politique des transports en cours

N° 3 | 17 session d'automne des Chambres fédérales, du 11 au 29 septembre 2017



Chers membres,
Chères lectrices, chers lecteurs,

La LITRA se met au service d'une vue globale intégrant tous les acteurs du domaine des infrastructures de trans-

port. Pour cette raison, la LITRA réunit depuis des années des statistiques concernant la mobilité en Suisse. Quelle a été la performance du transport en Suisse en 2016 ? Combien de personnes actives, de véhicules, de voies ferrées, de routes, d'énergie et d'espace sont nécessaires pour préserver la mobilité en Suisse ? Les transports publics suisses tiennent-ils la route comparés à leurs voisins européens ? Vous trouverez toutes les réponses dans notre dernière publication [«Les transports en chiffres» - édition 2017](#), toujours appréciée des lecteurs.

Nous vous informons sur les problématiques en matière de politique des transports dans cette perspective:

Organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI)

Motion Moratoire sur la suppression des points de vente de billets CFF gérés par des tiers

Motion Améliorer l'accès au train. Plus de places de stationnement P+Rail à proximité des gares

Dans notre dernière édition de la «Politique des transports en cours», nous vous avons informé de manière détaillée sur le crédit d'engagement pour le Transport régional de voyageurs 2018 – 2021. Préalablement aux délibérations au Parlement, la LITRA s'était prononcé avec l'UTP en faveur d'une augmentation de la participation de la Confédération à l'indemnisation des coûts non couverts du transport régional de voyageurs. Au bout du compte, le crédit d'engagement a été relevé de 144 à 4104 Mio. de francs suisses par le Conseil des Etats. Cette décision a été validée par le Conseil national. Au dernier jour de la session d'été, cet objet a rencontré une nette approbation lors du vote final par les deux chambres, et ce pour le plus grand plaisir de la LITRA. Une chose est claire aux yeux de la LITRA: L'offre de transport qui couvre l'ensemble du territoire national suisse ne fonctionne qu'à condition de voir les transports régionaux et le trafic Grands lignes, sans oublier les transports urbains, parfaitement coordonnés, et leur financement assuré.

La LITRA vous convie à son assemblée générale accompagnée d'un forum consacré au transport lors de la troisième semaine de la session d'automne, le jeudi 28 septembre. Le conseiller fédéral Johann Schneider-Ammann honorera notre forum de sa présence et d'un exposé au sujet «Mobilité, formation et emploi pour la prospérité de la Suisse à l'ère numérique». Nous attribuerons le Prix LITRA 2017 pour la sixième fois à des travaux de Bachelor et de Master consacrés à la thématique des transports publics. Avec douze travaux de diplôme, nous avons reçu beaucoup plus de travaux que l'année précédente et les disciplines étudiées se sont fortement diversifiées. Ceci illustre clairement à quel point notre Prix LITRA est connu, apprécié et reconnu.

Martin Candinas, membre du Conseil national et président de la LITRA

Organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI)

Le Conseil des Etats a statué au titre de second conseil lors de la session d'été sur le message [16.075](#) Organisation de l'infrastructure ferroviaire. Le Conseil des Etats n'a pas suivi le Conseil national et n'a pas renvoyé le projet au Conseil fédéral. L'objet est ainsi retourné au Conseil national. La Commission des transports et du trafic du Conseil national (CTT-N) a décidé le 21 août 2017 de renoncer au renvoi.

Avec le projet OBI, le conseil fédéral a proposé différentes mesures pour poursuivre le développement du système ferroviaire et traiter toutes les entreprises de transport ferroviaire sur un pied d'égalité en matière d'accès aux infrastructures ferroviaires.

Le Conseil fédéral propose entre autres que Sillon Suisse SA, aujourd'hui propriété de chemins de fer individuels et de l'Union des transports publics, adopte le statut d'un établissement de la Confédération indépendant. De même, toutes les entreprises de chemins de fer doivent bénéficier d'un droit de participation dans la planification à court et moyen termes des investissements et horaires. Les gestionnaires d'infrastructure s'engageraient à publier régulièrement leurs plans d'investissement et à engager des concertations avec les entreprises de chemins de fer à cet effet. Dans la même veine, la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer doit être renommée en RailCom à l'image d'autres autorités de régulation. D'autres missions et compétences doivent venir renforcer le statut de RailCom. Le projet OBI comporte également la proposition d'harmoniser la législation suisse relative aux voyageurs dans les chemins de fer et le transport international par bus (autocar longue distance) avec les normes internationales. La désignation et l'ancrage législatif d'une maîtrise de système dans le secteur des transports font partie des grandes nouveautés apportées par le projet OBI. Sans surprise, il s'est heurté à des résistances préalablement et au sein des débats parlementaires. La question de savoir qui devrait définir les tarifs et l'offre de transport public à l'avenir a suscité les critiques. Des délibérations ont été menées avec les cantons et le secteur du transport public à ce sujet.

Le Conseil national a décidé le renvoi du projet Organisation de l'infrastructure ferroviaire au Conseil fédéral au printemps de cette année.

La proposition de renvoi du Conseil national contenait quatre ordres de révision. Ils exigeaient d'une part

- l'adaptation de la loi de façon à conférer plus de liberté d'entrepreneuriat à CFF Cargo dans le cadre d'une holding;
- d'autre part, la régulation des maîtrises de système en transport de marchandises;
- le troisième point prévoyait d'accorder des droits de participation aux cantons et communautés de transport pour les tâches systémiques;
- finalement, les droits des passagers devraient être retirés du projet.

Le Conseil des Etats a rejeté ce renvoi à l'unanimité au cours de la session d'été. En raison de l'externalisation dans CFF Cargo, la basse chambre souhaite attendre de recevoir l'état des lieux dressé par le Conseil fédéral, prévu pour cet automne en raison d'un postulat de la CTT-E ([15.3496](#) Evaluer les possibilités de développement de CFF Cargo).

La décision du Conseil des Etats oblige le Conseil national à revenir sur l'OBI. Les ordres de révision contenus dans la proposition de renvoi du Conseil national ont pu être clarifiés récemment. Car la Commission des transports et du trafic du Conseil national (CTT-N) a décidé le 21 août 2017 par 24 voix contre 0 et 1 abstention de renoncer à un renvoi. Devant la question essentielle sur le plan stratégique du futur statut de CFF Cargo, la commission souhaite évaluer l'état des lieux du Conseil fédéral évoqué avant toute autre décision. Des solutions et des propositions formulées en concertation avec les professionnels du secteur sont d'ores et déjà disponibles concernant les thèmes corollaires comme la maîtrise de système dans le secteur du transport de marchandises et de voyageurs, et seront approfondies par la commission dans le cadre de la discussion par article au cours du quatrième trimestre.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[16.075](#) Message sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire
[15.3496](#) Evaluer les possibilités de développement de CFF Cargo

Motion «Moratoire sur la suppression des points de vente de billets CFF gérés par des tiers»

Dans une motion approuvée par le Conseil national lors de la session d'été, la Commission des transports et du trafic du Conseil national (CTT-N) exige des CFF de conserver leurs 52 points de vente gérés par des tiers jusqu'à l'horizon 2020. Le Conseil des Etats soumettra cette motion aux délibérations de la session d'automne. La Commission des transports et du trafic dans son examen préalable s'est prononcée à peu de voix près contre le moratoire.

Des partenaires tels que Migrolino, Avec ou La Poste commercialisent des billets dans 52 points de vente. Les points de vente se situent avant tout en milieu rural et ne représentent qu'environ 1 % de l'ensemble des tickets. Les CFF ont décidé d'abandonner ces canaux de vente par des tiers à la fin 2017. Une pétition ayant rassemblé 32'000 signatures à l'encontre de cette décision a été remise aux CFF. Les communes et cantons concernés ont fait preuve d'incompréhension face à la fermeture programmée des points de vente gérés par des tiers.

En mars, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a approuvé une motion pour un moratoire décrétant la fermeture des points de ventes CFF gérés par des tiers jusqu'à l'horizon 2020. Cette décision fut justifiée par le délai suffisamment long accordé pour mettre en place des alternatives possibles au maintien des points de vente CFF gérés par des tiers, avec le soutien de partenaires. La mesure d'économie des CFF fut également tenue pour un mauvais signal envoyé au mauvais moment, et qui viole les principes d'approvisionnement de base qu'un système opérationnel et abordable est censé offrir. Le Conseil fédéral émit des réserves quant à l'ingérence de la politique dans les activités opérationnelles des CFF. Maintenir à tout prix un point de vente de billets dans chaque commune ne relèverait pas de la mission d'approvisionnement de base qui incombe aux CFF. Pour près de la moitié des points de vente, des solutions équivalentes auraient déjà été trouvées au travers de partenariats. Le Conseil national a soumis la motion de la commission à la session d'été, contre le gré du Conseil fédéral.

La commission d'examen préalable du Conseil des Etats (CTT-E) s'est prononcée à peu de voix près (7

contre 5) contre la motion. Le Conseil des Etats soumettra la motion aux délibérations de la session d'automne.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[17.3258](#) Motion Moratoire sur la suppression des points de vente de billets CFF gérés par des tiers

Motion «Améliorer l'accès au train. Plus de places de stationnement P+Rail à proximité des gares»

Il faut renforcer l'implication des CFF, des cantons et communes dans la création de places de stationnement publiques à proximité des gares et hors des centres urbains. Voici les exigences posées par la motion du membre du Conseil national tessinois Marco Romano. Le Conseil fédéral sera mandaté pour favoriser le stationnement relais à travers des directives et objectifs. Le Conseil national a soumis la motion à la session de printemps.

La motion est justifiée comme suit: Nombre de gares situées hors des centres urbains sont mal connectées au système de transport restant. Ceci obligerait nombre d'usagers à renoncer au train car les gares de leur commune de résidence seraient mal connectées au réseau routier public ou offrirait trop peu de possibilités de stationnement relais. L'offre de transport public s'avère souvent trop mauvaise pour permettre de rallier les gares sans voiture depuis chez soi. Un meilleur engagement de la part des CFF, des cantons et des communes pour la mise à disposition de places de stationnement P+Rail renforcerait l'attractivité du train et contribuerait à délester les autoroutes aux heures de pointe.

Le Conseil fédéral a rejeté la motion. Il estime que la planification, la construction et le cofinancement d'offre de parcs P+Rail ne relèvent pas des tâches de la Confédération. Cette compétence relèverait des cantons et des communes. En outre, les CFF devraient se pencher aussi sur le développement de l'offre de mobilité combinée dans le cadre de la planification de l'offre. La Commission des transports et du trafic du Conseil national (CTT-N) s'est joint préalablement à l'avis du Conseil fédéral pour rejeter à l'unanimité l'intervention. Le Conseil des Etats soumettra la motion aux délibérations de la session d'automne.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[15.3771](#) **Motion Améliorer l'accès au train. Plus de places de stationnement à proximité des gares**