

Présentation de la politique des transports en cours

N° 4|17 Session d'hiver des Chambres fédérales, du 27 novembre au 15 décembre 2017



Chers membres,
Chères lectrices, chers lecteurs,

Durant la session d'hiver, le Parlement se penche sur le budget de l'année suivante. En prélude aux débats pro-

prement dits sur le budget 2018, les versements au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) pour l'année prochaine donnent déjà matière à discussion. Après que le peuple suisse a rejeté la réforme Prévoyance vieillesse 2020, en septembre, des fonds se sont libérés dans le budget fédéral. Le Conseil fédéral a proposé d'injecter dans le FIF une somme de 295 millions de francs à prélever sur ces fonds. Contrairement à ce qui avait été initialement prévu, le FIF pourrait ainsi être alimenté en 2018 avec le montant maximum de 5,068 milliards de francs. La Commission financière du Conseil national a exprimé une opinion très différente dans ses travaux préparatoires, suggérant d'affecter l'intégralité des fonds libérés, soit un montant d'environ 442 millions de francs, à l'assainissement de l'AVS. Elle demande en outre de diminuer l'alimentation du FIF de 295 millions de francs. La Commission financière du Conseil des États s'est par contre opposée à la position de la commission sœur, apportant son soutien à la proposition du Conseil fédéral. Nous ne connaissons l'option finalement retenue qu'au terme des débats en séance plénière. Il est clair de toute façon que le financement du FIF subira encore des modifications: en effet, à partir du 1^{er} janvier 2018, 1 % de la taxe sur la valeur ajoutée sera versé au FIF jusqu'en 2030. Cela permettra au FIF de recevoir quelque 360 millions supplémentaires. Le projet FAIF, qui incluait ce pour-mille de la taxe sur la valeur ajoutée, a été approuvé à une large majorité par le peuple suisse en 2014.

Dans cette édition, nous vous informons sur les thèmes suivants en matière de politique des transports:

Initiative vélo et contre-projet

Motion Numérisation. La voie est libre pour les véhicules automatisés et autonomes

Motion Véhicules autonomes. Définir au plus vite le cadre législatif

Interpellation Interruption de la ligne ferroviaire près de Rastatt. Conséquences et enseignements à en tirer pour la Suisse

Interpellation «Interruption de la ligne ferroviaire près de Rastatt. Rappeler l'Allemagne à ses obligations»

À la mi-novembre, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États a pris position sur le [«Rapport sur le transport international de voyageurs \(train/autocar\)»](#) rédigé par le Conseil fédéral en réponse à diverses motions. Ce rapport se penche sur l'offre actuelle et sur des scénarios d'avenir possibles dans le transport ferroviaire transfrontalier et esquisse de possibles pistes pour une offre de transport en autocar longue distance en Suisse. La CTT-E soutient l'orientation prise par le Conseil fédéral dans l'essentiel: d'une part, une ouverture partielle du transport ferroviaire international mérite d'être examinée et, d'autre part, l'interdiction de cabotage doit rester en vigueur pour les prestataires étrangers de transport en autocar longue distance à l'intérieur du pays. Dans le domaine du transport international de voyageurs, le Conseil fédéral veut continuer à miser essentiellement sur des coopérations entre entreprises ferroviaires tout en offrant la possibilité aux sociétés ferroviaires étrangères d'étendre leurs offres en Suisse et aux sociétés ferroviaires suisses, d'assurer des liaisons vers d'autres pays européens. À l'instar du transport ferroviaire longue distance, le transport en autocar longue distance doit être soumis à un système d'octroi de concessions et, partant, aux conditions cadres du système de transports publics. Cela garantit l'intégration dans le système tarifaire et dans le réseau de transports publics existant ainsi que le respect des salaires habituellement pratiqués dans la branche. Pour la LITRA, il est d'une importance essentielle que tous les acteurs du transport longue distance soient sur un pied d'égalité et que les offres de transport en autocar longue distance soient uniquement autorisées s'ils sont complémentaires à l'offre de transports publics existant. La concurrence dans le transport longue distance

national doit se jouer selon les normes suisses. Ainsi, la motion de Philippe Nantermod, qui demande une ouverture complète du transport en autocar longue distance, a été rejetée par la CTT-E à juste titre.

Ces dernières semaines, le transport de marchandises a beaucoup fait parler de lui: au travers de différentes motions, plusieurs parlementaires ont demandé au Conseil fédéral de fournir des informations sur l'évaluation de l'interruption – durant sept semaines – de la ligne ferroviaire passant par la localité allemande de Rastatt, cette interruption ayant causé un important préjudice pour le secteur suisse du transport ferroviaire de fret au troisième trimestre. Entre juillet et septembre, les volumes du trafic ferroviaire suisse de marchandises ont baissé d'environ 7 % par rapport à l'année précédente, dans le trafic transalpin seulement un tiers des trains de marchandises ont pu être opérés. La LITRA a publié les chiffres détaillés dans son [reporting trimestriel](#) et suivra de près l'évolution du dossier. Les motions introduites en relation avec l'interruption de la ligne ferroviaire à Rastatt demandent entre autres de préciser comment le transfert du trafic marchandises peut être garanti à long terme. Vous trouverez de plus amples informations à ce propos à la dernière page de cette édition de Présentation de la politique des transports en cours. Je vous souhaite une passionnante lecture.



Martin Candinas, conseiller national et président de la LITRA

Initiative populaire «Pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres» et contre-projet direct «concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres»

L'initiative vélo, comme on l'appelle, est une initiative populaire fédérale. Elle demande que le vélo soit encouragé de la même manière que la randonnée. La Confédération aurait ainsi la compétence de définir les conditions cadres de la promotion du vélo et d'aider les cantons et communes dans la mise en œuvre des mesures définies. Durant la session d'hiver, en tant que premier conseil, le Conseil des États examinera l'initiative vélo ainsi qu'un contre-projet direct proposé par le Conseil fédéral.

L'importance des chemins et sentiers pédestres est inscrite dans la Constitution fédérale depuis 1979. Depuis, un réseau très dense de chemins et sentiers bien entretenus et signalés a vu le jour dans tous les cantons. Les initiateurs aimeraient compléter l'article existant de la Constitution consacré aux chemins et sentiers pédestres (art. 88 Cst.) par une série de dispositions sur les voies cyclables.

Le Conseil fédéral propose un contre-projet direct

Le Conseil fédéral propose d'opposer un contre-projet direct à l'initiative. La Confédération devrait se limiter, comme pour les chemins et sentiers pédestres, à une simple législation de principe et à des missions subsidiaires.

Au travers de ce contre-projet direct, le Conseil fédéral souligne notamment le fait qu'il:

- juge utile et judicieux, en termes de politique de transport, de mettre les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres sur un pied d'égalité;
- ne remet pas en question la compétence des cantons et communes dans la planification, la construction, l'entretien et l'utilisation des réseaux de voies cyclables mais est également prêt, pour ces réseaux, à jouer un rôle de coordination et d'assistance à la mise en œuvre des mesures.

Pour ces raisons, le Conseil fédéral recommande de rejeter l'initiative populaire et propose aux Chambres fédérales d'adopter le contre-projet.

Encourager encore davantage l'intermodalité

Le contre-projet va aussi tout à fait dans le sens de la mobilité intermodale. Après l'adoption du fonds

pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), il est désormais possible, dans les agglomérations, de concevoir simultanément des infrastructures destinées au trafic lent, aux transports publics routiers et au transport individuel motorisé.

Il apparaît que 65 % des ménages suisses possèdent au moins un vélo (source: microrecensement 2015). Comme la grande majorité des Suisses n'utilisent pas un seul moyen de locomotion mais combinent un grand nombre de moyens de locomotion différents, ces derniers doivent être vus comme des éléments distincts d'un système global.

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États recommande à l'unanimité à son conseil de rejeter l'initiative populaire et d'adopter le contre-projet direct. Le projet sera examiné durant la session d'hiver au Conseil des États.

Banque de données des objets parlementaires
Curia Vista

[17.051](#) Initiative populaire pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (initiative vélo)

Motion «Numérisation. La voie est libre pour les véhicules automatisés et autonomes»

Dans sa motion, le groupe libéral-radical demande que l'admission et la circulation de véhicules automatisés et autonomes puissent être réglées à l'échelon de l'ordonnance. Les bases légales nécessaires à cette fin devraient être créées dans la loi fédérale sur la circulation routière. L'objectif est de donner au Conseil fédéral la flexibilité réglementaire nécessaire en matière de véhicules automatisés et autonomes à l'échelon de l'ordonnance.

Les progrès techniques réalisés dans le domaine des véhicules autonomes sont fulgurants. Outre une meilleure sécurité du trafic, les systèmes numériques promettent aussi d'importantes avancées dans l'efficacité des véhicules et du trafic. Ces progrès techniques amènent cependant une série de questions en matière de responsabilité et d'enregistrement des données. Dans divers domaines du droit relatif à la circulation routière, il apparaît nécessaire de procéder à des adaptations qui doivent être conformes à l'évolution du droit international, notamment à la Convention de Vienne.

Afin que la Suisse reste juridiquement compatible avec le reste du monde et puisse profiter des avantages techniques de la numérisation, la législation doit pouvoir être adaptée rapidement et avec flexibilité dans le domaine des véhicules autonomes. Le Conseil fédéral a déjà examiné la possibilité d'éclaircir une série de questions juridiques liées aux véhicules autonomes par voie d'ordonnance dans son rapport [«Conduite automatisée - Conséquences et effets sur la politique des transports»](#) du 21 décembre 2016.

Dès lors, le Conseil fédéral soutient la motion du groupe libéral-radical, le Conseil national l'ayant approuvée pour sa part en date du 16 juin 2017. Le Conseil des États statuera sur cette motion durant la session d'hiver.

Banque de données des objets parlementaires Curia Vista

[17.3049](#) Motion Numérisation. La voie est libre pour les véhicules automatisés et autonomes

Motion «Véhicules autonomes. Définir au plus vite le cadre législatif»

La motion déposée par le conseiller national PDC Fabio Regazzi demande également que soient clarifiées au plus vite des questions fondamentales liées au trafic des véhicules autonomes et aux adaptations qu'il y a lieu d'apporter à cet égard aux lois en vigueur régissant la circulation routière.

Selon le motionnaire, les véhicules autonomes entraînent une véritable révolution qui remet fondamentalement en question les règles de la circulation routière actuellement en vigueur. Le cadre légal doit donc être adapté pour régler quelques points essentiels délicats. C'est le cas notamment des exigences techniques auxquelles doivent répondre de tels véhicules, des consignes de sécurité, de l'identification des véhicules par les usagers de la route ou encore de la protection des données et des questions de responsabilité. Ces questions doivent être éclaircies dans la loi fédérale sur la circulation routière et dans la loi sur le contrat d'assurance. La tendance des véhicules automatisés semble irréversible, même si personne n'est en mesure de prévoir quelle sera l'évolution de ces véhicules autonomes et quand la technologie dans ce domaine pourra être jugée fiable à tous les points de vue.

Le Conseil fédéral et le Conseil national ont accepté la motion. Le Conseil des États statuera sur la motion durant la session d'hiver.

Banque de données des objets parlementaires Curia Vista

[17.3191](#) Motion Véhicules autonomes. Définir au plus vite le cadre législatif

Interpellation «Interruption de la ligne ferroviaire près de Rastatt. Conséquences et enseignements à en tirer pour la Suisse»

Interpellation «Interruption de la ligne ferroviaire près de Rastatt. Rappeler l'Allemagne à ses obligations»

La ligne ferroviaire entre Offenbourg et Karlsruhe a été interrompue de la mi-août à début octobre. Si le transport des voyageurs a pu être assuré en grande partie au moyen de bus de remplacement, le transport ferroviaire de marchandises a subi d'importantes perturbations: au moins deux tiers des liaisons de transport ont dû être abandonnées. Et jusqu'à un tiers des transports a dû être assuré par de longues routes d'évitement. Plusieurs motions réclament à présent une évaluation des préjudices subis par le trafic ferroviaire de marchandises en Suisse.

Le conseiller aux États PLR Josef Dittli veut obtenir du Conseil fédéral des informations précises sur l'impact économique de l'interruption de la ligne sur les entreprises suisses. Le motionnaire s'interroge aussi sur les défis politiques et organisationnels que les autorités suisses ont dû relever suite à l'interruption de la ligne. L'incident a fait apparaître de graves lacunes dans la gestion de crise des entreprises ferroviaires et des organisations européennes responsables des corridors de fret ferroviaire. Il est ainsi apparu que de nombreux conducteurs de train n'ont pas pu être affectés à des transports dans les pays limitrophes en raison de compatibilités techniques ou de connaissances linguistiques insuffisantes. Une coordination internationale des horaires et des chantiers sur les routes d'évitement fait également défaut. Dans ce domaine, l'interpellation demande que des informations détaillées soient fournies sur les moyens et possibilités dont dispose la Confédération pour mieux atténuer les répercussions négatives de tels incidents. Le Conseil fédéral doit encore répondre aux questions de l'interpellation. Vous trouverez la réponse du Conseil fédéral sous le lien indiqué de Curia Vista.

Les coûts économiques de l'interruption du tronçon en particulier ne sont pas encore chiffrables. Une chose est déjà claire toutefois: l'interruption de la ligne à Rastatt a transféré du rail vers la route une partie du volume de fret vers

ou traversant la Suisse. Selon le [reporting trimestriel des chemins de fer de la LITRA](#), le volume de transport ferroviaire de marchandises

(en tonnes-kilomètres nettes) a baissé d'environ 7 % aux mois de juillet, d'août et de septembre. Parallèlement à cela, en août 2017, l'OFROU a observé une hausse de 6 % du nombre de camions dans le tunnel routier du Gothard.

En rapport avec le recul du transfert du fret, la conseillère nationale PS Martina Munz demande au Conseil fédéral de préciser comment la confiance dans le transport ferroviaire de marchandises peut être restaurée et ce que compte entreprendre le Conseil fédéral pour récupérer des parts de marché pour le transport du fret par le rail. On peut aussi se demander comment le Conseil fédéral compte mettre l'Allemagne devant ses responsabilités par rapport aux effets négatifs à long terme sur le transfert de marchandises.

Mesures immédiates prises par les entreprises ferroviaires et les pouvoirs publics

L'interruption de la ligne ferroviaire à Rastatt, qui aura finalement duré sept semaines, a affecté l'un des principaux axes d'acheminement nord-sud dans le trafic ferroviaire suisse de marchandises. Un certain nombre de mesures immédiates ont été prises pour essayer d'atténuer les conséquences opérationnelles et financières de l'interruption de la ligne. Ainsi, à l'initiative des CFF, les entreprises ferroviaires impliquées ont coordonné la planification des sillons et élaboré un concept de transfert et se sont aussi échangé des conducteurs de train. Les ressources ont par ailleurs été renforcées dans les Ports rhénans à Bâle. L'Office fédéral des transports a décidé pour sa part d'augmenter les indemnités d'exploitation pour le transport combiné, de manière à pouvoir utiliser des routes d'évitement et des trains dans le trafic transalpin.

Banque de données des objets parlementaires Curia Vista

[17.3765](#) Interpellation Interruption de la ligne ferroviaire près de Rastatt. Conséquences et enseignements à en tirer pour la Suisse

[17.3793](#) Interpellation Interruption de la ligne ferroviaire près de Rastatt. Rappeler l'Allemagne à ses obligations