

---

# Politique des transports en cours

---

N° 4|18 Session d'hiver des Chambres fédérales, du 26 novembre au 14 décembre 2018



Chers membres,  
Chères lectrices et chers lecteurs,

Il y a un an, le 29 septembre 2017, le DETEC publiait un communiqué de presse intitulé: «Aménagements du réseau ferroviaire à

hauteur de 11,5 milliards de francs d'ici à 2035». Les groupes d'intérêt concernés, ainsi que les organismes publics et les différents partis avaient jusqu'au début de l'année 2018 pour se prononcer sur les 200 interventions sur l'infrastructure dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035. De nombreux entretiens entre les cantons, l'OFT et les entreprises de transport ont permis de clarifier la situation. Depuis la fin octobre, le projet (dont le budget a entre-temps été estimé à 11,9 milliards de francs) peut faire l'objet d'un débat parlementaire. La LITRA soutient fermement le projet du Conseil fédéral. La LITRA se félicite également que l'aménagement ferroviaire du tunnel de base du Lötschberg soit pris en compte dans le projet. Elle l'avait en effet exigé dès la phase de consultation. Mais nous sommes conscients que les souhaits de certaines régions restent insatisfaits et qu'ils devront attendre la prochaine étape d'aménagement. Les délibérations parlementaires montreront dans quelle mesure l'étape d'aménagement ferroviaire, pour l'instant équilibrée, sera modifiée. Nous profiterons du colloque du 12 décembre pour donner des informations de première main à nos invités et examinerons les prochaines étapes de mise en œuvre des projets d'infrastructure prévus.

Vous trouverez dans cette édition des informations sur les thèmes suivants en matière de politique des transports:

Étape d'aménagement ferroviaire 2035

Projets d'agglomération et PRODES routes nationales

Initiative parl. Ne pas entraver la fluidité du trafic sur les grands axes

Une chose est sûre: avec l'étape d'aménagement 2035 et le nouveau mécanisme de financement sous-jacent dont bénéficie l'infrastructure ferroviaire, la conseillère fédérale Doris Leuthard s'est fortement impliquée dans la politique des transports en Suisse durant ces dernières années et l'a marquée de son empreinte. Elle s'est engagée à poser une base solide pour le financement ainsi que pour la maintenance et l'entretien du système de transport du pays. De plus, en collaboration avec le secteur, elle a su faire basculer les transports publics dans l'ère du numérique et impulser des mesures visant à favoriser une exploitation plus efficace des infrastructures. En tant que président de la LITRA, je remercie la conseillère fédérale Doris Leuthard pour une collaboration fructueuse et pour sa politique des transports à la fois engagée et durable, menée avec une juste vision des choses.

Mais revenons à la dure réalité. Le système de transport suisse continuera de faire face à de nombreux défis, même sous la nouvelle direction du DETEC. Depuis 1970, le trafic sur les routes et le rail a doublé. C'est ce que montre une [récente série de données, publiée par l'Office fédéral de la statistique](#). Mais la progression (un trafic multiplié par deux) ne s'est pas faite de manière uniforme, comme le laisse supposer, à première vue, la série chronologique. La part du trafic en transports publics et celle du trafic en transport individuel motorisé sont approximativement du même ordre au début et à la fin de la série, soit respectivement environ 20% et 75% du trafic. Mais entre les deux, la part du transport individuel motorisé a considérablement augmenté, avec un pic à 83% en 1984. Depuis 2007, la répartition modale des TP franchit à nouveau la barre des 19% (hors mobilité douce) et retrouve son niveau du début des années 70, même avec un volume du trafic en nette hausse. De plus, le transport ferroviaire ainsi que celui des trams et des bus poursuivent leur progression. La LITRA présente cette évolution comme indicateur de mesure pour la tendance générale du trafic des TP dans un [rapport trimestriel](#).

---

La LITRA présentera la dernière évolution de la répartition modale des TP dans une prochaine publication, actuellement en cours d'élaboration. Nous y étudions précisément l'utilisation des TP en Suisse, expliquons les différences régionales et présentons les principaux facteurs qui influencent le choix du mode de transport. La publication sortira vraisemblablement au début du mois de mars 2019.

D'ici la fin de l'année, le Conseil fédéral devrait soumettre en consultation le projet d'ouverture des services de mobilité dans la distribution des TP. L'année prochaine, le Conseil fédéral souhaite permettre la mise en œuvre du projet d'infrastructure Cargo sous terrain pour le transport des marchandises grâce à une nouvelle loi spéciale. Il veut également faciliter les processus de planification et d'autorisation associés. Fin septembre, le Conseil fédéral avait donné son accord pour poursuivre le travail sur ce projet. En 2019 se tiendra également une consultation à propos de la réforme du transport régional de voyageurs, évoquée en juin par la LITRA à l'occasion d'un colloque.

Je vous souhaite une agréable lecture.



Martin Candinas, conseiller national et président de la LITRA

---

## Infrastructure ferroviaire: étape d'aménagement 2035 (EA 2035)

Le 31 octobre, le Conseil fédéral a transmis le message relatif à l'étape d'aménagement ferroviaire 2035 au Parlement, précisant que l'infrastructure ferroviaire peut bénéficier d'un investissement à hauteur de 11,9 milliards de francs. Une autre «étape majeure pour l'infrastructure ferroviaire» se concrétise. La consultation qui a précédé sur l'un des plus grands projets d'infrastructure ferroviaire de Suisse a généré 481 avis. On constate qu'une infrastructure ferroviaire conçue pour supporter une demande croissante en transport de voyageurs comme de marchandises suscite encore et toujours un grand intérêt. Les projets d'aménagement proposés sont généralement bien accueillis et bénéficient d'un large soutien.

La LITRA se félicite du projet d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire proposé par le Conseil fédéral. L'organe exécutif assure ainsi une base solide pour répondre d'ici une vingtaine d'années aux exigences aujourd'hui prévisibles de l'infrastructure et résoudre les difficultés que connaît le réseau. On ne peut que se réjouir de la volonté du Conseil fédéral d'aménager les voies ferrées du tunnel de base du Lötschberg suite à une forte adhésion manifestée lors de la consultation. De plus, il a intégré au message des mesures supplémentaires pour la valorisation du nœud de Saint-Gall, ainsi que pour des améliorations entre Bâle, le Pied-du-Jura et Genève. Ces initiatives ne figuraient pas encore dans le projet de consultation.

### Des horaires à densifier

L'aménagement de l'infrastructure permet de densifier considérablement les offres de transport ferroviaire, pour le trafic national et régional. Ainsi dans toute la Suisse, on pourra bientôt circuler un peu partout, en cadence semi-horaire le plus souvent, via un réseau de transports publics parfaitement fiable. D'ici 2025, le réseau devrait même assurer la liaison entre les grands centres à raison d'un train toutes les 15 minutes. Concernant le transport de marchandises, il est prévu d'améliorer l'attractivité sur les axes ouest-est et nord-sud grâce à un renforcement des capacités et à la création d'un réseau express réservé au fret de marchandises. La LITRA est convaincue que ces initiatives contribueront à consolider durablement le développement territorial, économique et touristique.

### Financement par le fonds d'infrastructure ferroviaire

Le financement de l'aménagement ferroviaire est assuré par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), adopté en 2015 par la population et les cantons, en même temps que le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). La Commission des transports du Conseil des États a été informée de l'étape d'aménagement lors de sa séance de la mi-novembre. Les délibérations officielles à ce sujet seront ensuite engagées début 2019 après l'allocation de l'objet par les bureaux des Conseils.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

---

[18.078](#) Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire. Etape d'aménagement 2035

---

## Aménagement des routes nationales et projets d'agglomération

Deux autres projets visant à améliorer considérablement notre infrastructure de transports seront soumis pour décision au Parlement l'année prochaine. Ils concernent l'aménagement des routes nationales et la troisième génération des projets d'agglomération. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a d'ores et déjà examiné les deux documents. Les deux affaires seront traitées au cours de la session de printemps par le Conseil national.

«Feu vert aux programmes d'aménagement et d'entretien des routes nationales et du trafic d'agglomération» titrait le communiqué de presse du 6 novembre dernier après délibération par la CTT-N.

### Aménagement et entretien des routes nationales

Outre des travaux généraux d'aménagement et d'entretien, le projet de routes nationales sur la période 2020-2023, d'étape d'aménagement 2019 pour les routes nationales et de crédit d'engagement inclut l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales (accroissement de la capacité à Crissier, contournement de Lucerne, y c. extension sud et aménagement nord, contournement du Locle) et la mise à disposition des moyens financiers destinés à la construction du second tube du tunnel routier du Saint-Gothard. La CTT-N reconnaît l'importance des routes nationales pour les infrastructures de transport de la Suisse - et de plus en plus pour les transports publics routiers - souhaite investir dans toutes les régions du pays où le besoin est le plus marqué. À une large majorité, la CTT-N propose à son conseil d'intégrer dans l'arrêté fédéral les projets de contournement de La Chaux-de-Fonds et de Näfels, déjà adoptés lors du vote sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Avec cette décision, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national demande à son conseil d'augmenter les crédits de 1 milliard de francs. Au vote sur l'ensemble, la Commission a adopté les trois arrêtés fédéraux à une large majorité.

### Projets d'agglomération

Étant donné la grande importance économique des agglomérations, la CTT-N se félicite des

mesures proposées en vue d'améliorer le trafic d'agglomération, tout en apportant quelques ajouts ponctuels au projet du Conseil fédéral. Elle propose ainsi à son conseil d'intégrer dans l'arrêté fédéral les programmes Argovie est, Delémont et Lugano, ainsi que le contournement d'Oberburg, et d'accroître le taux de subventionnement, par la Confédération, pour les programmes du Grand Genève et de Bulle. Ainsi, la Commission des transports du Conseil national s'est prononcée en faveur d'une égalité de traitement pour tous les projets déposés, sans qu'aucun des projets d'agglomération ayant subi des retards par le passé ne soit pénalisé. Avec cette décision, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national demande à son conseil d'augmenter le crédit de 150 millions de francs. Au vote sur l'ensemble, la CTT-N a adopté le projet par 22 voix contre 0, et 2 abstentions.

La LITRA a toujours soutenu les projets d'aménagement et d'entretien global de l'infrastructure de transports ferroviaires et routiers. Grâce à l'argent injecté dans ces infrastructures (tous modes de transport confondus), toutes les conditions nécessaires sont réunies pour garantir une gestion sans heurts de l'intensification du trafic.

Près des trois quarts de la population suisse vivent en agglomération. Ces zones sont les plus touchées par la saturation du trafic: 85 à 90% des embouteillages en Suisse se forment dans ces zones urbaines. Et les pics de circulation y durent plus longtemps. De plus, le problème intersectoriel entre le réseau routier à grand débit et les réseaux secondaires ne cesse de prendre de l'ampleur.

Les deux projets seront traités au cours de la session de printemps par le Conseil national.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

---

[18.065](#) **Trafic d'agglomération. Crédits d'engagement pour les contributions dès 2019**

[18.066](#) **Routes nationales sur la période 2020-2023, étape d'aménagement 2019 des routes nationales et crédit d'engagement. Plafond de dépenses**

---

## Initiative parlementaire. Ne pas entraver la fluidité du trafic sur les grands axes routiers

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national campe sur ses positions et a de nouveau approuvé une initiative parlementaire visant à fixer la vitesse à 50 km/h sur les principaux axes routiers traversant les agglomérations. Des dérogations à cette limite semblent notamment justifiées pour des raisons de sécurité et non pour la protection contre le bruit. Selon la majorité de la Commission, c'est la seule solution pour maintenir à l'avenir la fluidité du trafic sur ces axes. Les zones où la vitesse est limitée à 30 km/h, comme elle existe en partie actuellement, entravent le regroupement du trafic et augmentent les nuisances sonores dans les quartiers.

Avec sa décision, la CTT-N s'oppose à la Commission du Conseil des États. Celle-ci estime que la demande de l'initiative (limitation générale à 50 km/h de la vitesse en agglomération) est une atteinte pure et simple à l'autonomie des communes et des cantons. Il convient de pouvoir continuer à tenir compte des besoins et des différentes circonstances régionales et locales. Les communes dans lesquelles aucun itinéraire de délestage ne peut être construit doivent tout particulièrement continuer à bénéficier de cette marge de manœuvre existante.

Le Conseil national va désormais se prononcer sur l'initiative parlementaire. S'il y est favorable, l'affaire sera soumise une nouvelle fois à la Commission du Conseil des États pour examen préalable. Si la Commission reste sur ses positions et refuse, l'initiative est avortée. Sinon, le Conseil des États tranchera définitivement.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

---

[17.462](#) Initiative parlementaire. Ne pas entraver la fluidité du trafic sur les grands axes routiers