

# Politique des transports en cours

N° 3|18 Session d'automne des Chambres fédérales, 10 au 28 septembre 2018

Chers membres,  
Chères lectrices, chers lecteurs,



«Les transports publics suisses sont-ils trop chers?» s'interrogeait 20 Minutes le 14 août sur sa plate-forme en ligne et répondait lui-même du tac au tac: «C'est faux!»  
Ce titre faisait suite à notre conférence de presse consacrée à la dernière série jaune

[Offre et prix des transports publics suisses en comparaison internationale](#). Dans sa dernière étude, la LITRA a examiné le rapport entre les prix et l'offre des transports publics suisses en comparaison internationale. Les prix sont-ils trop élevés? L'offre est-elle inadaptée par rapport aux tarifs pratiqués? La réponse est non! Ce sont surtout les abonnements qui font très bonne figure en comparaison internationale. Cela explique aussi leur popularité: environ la moitié de la population suisse possède un AG, un abonnement demi-tarif ou un abonnement communautaire. Les billets ordinaires sans réductions sont toutefois comparativement chers en Suisse. Dans ce domaine, la branche peut clairement s'améliorer. De manière générale, la teneur du rapport est qu'une consolidation des prix est nécessaire après les augmentations de prix de ces dernières années.

Le financement des transports publics suisses est complexe. Aussi bien l'exploitation, et en particulier le trafic local et régional, ainsi que l'infrastructure sont d'une part financés par les fonds publics et, d'autre part, par les recettes dégagées par le trafic. La LITRA et l'UTP ont créé à ce propos un [graphique de financement](#). La somme que les pouvoirs publics sont prêts à dépenser pour les transports publics influence fortement l'horaire proposé.

À mi-août, les [transports en chiffres 2018 LITRA](#) ont été publiés. Nous avons à nouveau réuni pour vous des chiffres importants concernant les transports publics et privés suisses et européens et mettons en évidence les dernières évolutions dans le transport de personnes et de marchandises. Vous trouverez aussi quelques nouveautés dans l'édition actuelle des chiffres des transports. De plus, nous publions de nouveaux chiffres détaillés sur le transport régional des voyageurs.

Mercredi 26 septembre, j'ai l'honneur d'accueillir nos membres et les parlementaires à l'occasion de l'Assemblée des membres de la LITRA. Le conseiller fédéral Ueli Maurer sera parmi nous et fera un exposé lors du Forum des transports. Ensuite, le Prix LITRA, notre prix pour d'excellents travaux de bachelor et de master sur le thème des transports publics, va être attribué. Au préalable, je tiens à vous informer que nous n'avons jamais reçu autant de travaux que cette année et que nous nous réjouissons de découvrir quels travaux notre jury va récompenser.

Je vous souhaite une lecture passionnante de Politique des transports en cours.

Martin Candinas, Conseiller national et président de LITRA

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

Organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI)

Postulat. Nouvelle définition du trafic de voyageurs donnant droit à des indemnités

Motion. Sécurité et règlement de l'exploitation de drones

Cofinancement du Gateway Bâle Nord

---

## Organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI)

**Le projet d'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI) est de retour au Conseil national. Après le traitement d'OBI pendant la session d'été par le Conseil des États, il existe encore quelques différences dans ce projet complexe qu'il s'agit encore de peaufiner entre les deux Chambres.**

Le 10 juin 2018, les premiers bus longue distance en Suisse ont été mis en service en collaboration avec Flixbus. Parallèlement, d'autres demandes de concession pour des lignes de bus longue distance sont parvenues à l'OFT. Un concept global de transports publics pour les bus longue distance n'existe toutefois pas encore. Les bus longue distance peuvent représenter un complément efficace au système actuel. L'autorisation de trafic parallèle dans le trafic de voyageurs régional est cependant problématique. En choisissant les lignes financièrement les plus intéressantes, des revenus provenant de parcours rentables finissent dans les caisses de prestataires privés. Une augmentation du besoin en indemnités par la Confédération et les cantons ainsi qu'une diminution des prestations seraient inévitables à long terme.

### **Intégrer de façon optimale les bus longue distance dans le système des transports publics**

Le Conseil des États veut fixer des règles du jeu claires pour tous les exploitants de transports publics en modifiant l'art. 9f de la loi sur le transport des voyageurs. La décision du Conseil des États va moins loin que la formulation refusée initialement au Conseil national. Il faut éviter la mise en danger des ayants droit aux indemnités du transport des voyageurs régional. Le but est d'avoir une base légale claire qui n'empêche pas l'existence des bus longue distance, mais qui les intègre de façon optimale dans le système actuel de transports publics. La commission du Conseil national a encore une fois légèrement édulcoré cette proposition. De cette manière, la voie vers un compromis devrait être toute tracée. L'UPT et la LITRA vont continuer de s'engager pour des règles du jeu claires et peuvent vivre avec la nouvelle formulation de la commission du Conseil national en guise de compromis.

### **Domaine de responsabilité de l'attribution des sillons**

Pendant sa session de printemps 2018, le Conseil national a accepté une requête de sa commission des transports qui prévoit que le service d'attribution des sillons n'est plus autorisé à mandater les entreprises de chemins de fer pour l'établissement

de l'horaire. Pendant la session d'été, le Conseil des États s'est opposé à la décision du Conseil national de séparer l'établissement de l'horaire de la direction de l'exploitation. Le service d'attribution des sillons doit continuer de pouvoir mandater une entreprise de chemins de fer ou un exploitant d'infrastructure afin d'établir l'horaire. L'établissement de l'horaire du réseau de lignes le plus utilisé d'Europe est un processus qui fonctionne parfaitement dans lequel différents facteurs doivent être pris en ligne de compte de même que la capacité des voies, les coûts et la planification de travaux ainsi que la ponctualité des trains, a argumenté le Conseil des États.

L'importance de la participation de toutes les parties concernées dans le processus d'établissement de l'horaire semble évidente. La demande qu'une participation des transporteurs et opérateurs pour la commande de sillons soit garantie par la loi a toutefois été refusée au Conseil des États. La commission du Conseil national propose maintenant à l'unanimité d'inscrire dans la loi une réglementation de la participation des entreprises de chemins de fer, des transporteurs et des opérateurs. La nouvelle formulation pourrait représenter un autre compromis entre les deux Chambres.

Une autre différence entre les deux Chambres concerne la composition du conseil d'administration du service d'attribution des sillons et la publication du contrat pour la création des horaires.

Le Conseil national va encore une fois délibérer le projet OBI pendant la session d'automne. La question de savoir si les différences vont pouvoir être complètement gommées pendant la session d'automne reste ouverte.

Base de données parlementaire Curia Vista

---

[16.075](#) Organisation de l'infrastructure ferroviaire

---

## Nouvelle définition du trafic de voyageurs donnant droit à des indemnités

La Confédération et les cantons dépensent chaque année près de deux milliards de francs pour le trafic régional. Au niveau national et cantonal, il existe des dispositions qui fixent quelles offres peuvent être cofinancées et lesquelles ne peuvent pas l'être. Celles-ci ne répondraient plus aux besoins de mobilité actuels, peut-on lire dans l'argumentaire d'un postulat. Les dispositions pour le transport des personnes donnant droit à des indemnités par le biais de subventions fédérales devraient donc être modifiées.

Les dispositions de la loi sur le transport des voyageurs, de l'ordonnance sur le transport des voyageurs et la disposition sur l'indemnisation du transport des voyageurs régional prévoient des indemnités au transport de voyageurs régional dans les cas suivants:

- Il existe une fonction de desserte
- Il n'y a pas de trafic nocturne
- Il n'existe pas de véritable trafic local
- Il y a une rentabilité minimale à la base
- Le trafic est assuré toute l'année

Deux types d'offres ne rentrent clairement pas dans cette définition: l'offre de nuit et le trafic d'excursion. Entretemps, il existe dans toute la Suisse 25 réseaux de bus nocturnes, de Capriasca Express au Nachstern Zentralschweiz, en passant par le Noctambus dans le canton du Jura. L'offre pour le trafic d'excursion est aussi satisfaisante: dans 15 régions de montagne circulent ce qu'on appelle les parcours de bus alpin et ils desservent des régions telles que la Greina, la Lombachalp bei Habkern ainsi que le Jura vaudois.

Le développement des offres est réjouissant mais son financement est compliqué: en ce qui concerne le trafic nocturne, le droit aux indemnités lacunaire a eu pour conséquence des offres financées différemment en fonction des régions sans vue d'ensemble des suppléments de nuit. Cette inégalité de traitement des besoins en mobilité pendant la nuit ne peut plus être justifiée sur le fond selon le texte du postulat.

Selon la définition actuelle, la fonction de desserte manque par contre au trafic d'excursion. Des offres touristiques de bus ou de téléphériques vers des destinations d'excursions doivent être actuellement supportées par les cantons, les

communes ou les sociétés seules et souvent elles ne sont tout simplement pas réalisées. Elles sont toutefois très importantes pour des régions structurellement faibles et elles sont très appréciées. Pour ces raisons, l'offre de base dans le trafic des voyageurs régional dans le domaine nocturne et d'excursion doit être élargie.

Le Conseil fédéral recommande d'accepter le postulat. Au Conseil national, il a toutefois été annoncé qu'il y aura de l'opposition contre le mandat d'examen au Conseil fédéral. On votera donc au Conseil national sur le postulat lors de la session d'automne.

La LITRA soutient cette proposition. Un élargissement du trafic des voyageurs régional est important et indiqué pour l'attractivité des transports publics dans le trafic de loisirs.

Base de données parlementaire Curia Vista

[18.3043](#) Postulat. Nouvelle définition du trafic de voyageurs donnant droit à des indemnités.

---

## Sécurité et règlement de l'exploitation de drones

**Le nombre de drones augmente rapidement en Suisse. Étant donné qu'il manque une immatriculation obligatoire, il n'existe actuellement que des estimations du nombre de drones en circulation. L'automne dernier, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a communiqué qu'il n'a plus la capacité de gérer le nombre élevé de demandes et requêtes concernant les drones avec les ressources actuelles. Par le biais d'une motion, le Conseil fédéral a reçu le mandat de renforcer la surveillance et le contrôle des drones.**

Le but est une utilisation contrôlée des drones. Dans l'agriculture, la santé et dans les services de sauvetage, les drones pourraient être utilisés de façon sensée. De plus, la Suisse occupe une position de leader au niveau international dans l'utilisation sécurisée de drones qu'il s'agit de conserver. Parallèlement, la sécurité de l'aviation traditionnelle doit être à tout moment garantie. La motion propose une série de mesures dans ce but.

D'une part, il s'agit de créer les bases légales pour identifier les drones dans l'espace aérien et de pouvoir les éloigner d'infrastructures importantes, des secteurs d'habitation et des zones naturelles par le biais d'un U-Space. De plus, les détenteurs de drones doivent avoir l'obligation de les enregistrer et d'être formés pour les utiliser. Les modèles réduits traditionnels ne devraient toutefois pas être touchés par les nouvelles réglementations.

Le Conseil fédéral s'est prononcé en faveur de la motion. L'OFAC a déjà soutenu Skyguide lors de la mise en place et de l'introduction d'un U-Space en Suisse. Les premiers services devraient être à disposition encore en 2018. L'enregistrement et le contrôle sécurisé des drones font aussi partie de la mise en place de l'U-Space. Par ailleurs, les prescriptions pour l'utilisation des drones doivent être accélérées au niveau international et des exigences pour les formations introduites. La surveillance et le contrôle par le biais de l'aviation numérique par l'OFAC doivent être renforcés. Il faut de plus contrôler si et dans quelle mesure des ressources supplémentaires sont mises à disposition de l'OFAC et de l'OFCOM (ressources des fréquences) ou alors quelles ressources actuelles doivent être prioritaires différemment.

Le Conseil national a accepté la motion. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) de propose à son

tour, à l'unanimité, à son conseil d'adopter la motion. Elle partage l'avis du Conseil fédéral et du Conseil national selon lequel les bases nécessaires à la sécurité et à la bonne utilisation des drones doivent être posées, afin de permettre à la Suisse de conserver sa position de leader international dans l'utilisation de ces engins volants. Le sujet va maintenant être traité pendant la session d'automne au Conseil des États.

La réponse de l'administration à une interpellation concernant la protection de la personnalité autour de l'utilisation des drones par des privés est encore en suspens. La question est de savoir comment des violations de la sphère de la personnalité peuvent être combattues avec succès et combien de condamnations ont été prononcées pour des cas dans lesquels les drones ont été utilisés de façon abusive. Étant donné qu'il manque une obligation d'immatriculation, la traçabilité et la sanction pour abus devraient être difficiles, indique l'auteur de l'interpellation.

Base de données parlementaire Curia Vista

[18.3371](#) Motion. Sécurité et règlement de l'exploitation de drones

[18.3397](#) Interpellation. Réglementation de l'utilisation privée de drones

---

## Cofinancement du Gateway Bâle Nord

**La Confédération veut soutenir la première étape du Gateway Basel Nord avec 83 millions de francs. L'Office fédéral des transports (OFT) en a décidé ainsi. Dans une première étape du projet, un nouveau terminal pour le transbordement de containers, de conteneurs interchangeable et de semi-remorques entre le trafic ferroviaire et routier devrait être construit.**

En acceptant la loi sur le transport de marchandises en 2015, une base pour des subventions fédérales à des terminaux combinés transport fluvial/ferroviaire et routier a été créée pour la première fois et les ports du Rhin suisse reconnus comme infrastructure de transport nationale. De cette manière, les modes de transport voies ferrées / eau / route sont traités de façon équitable en ce qui concerne le cofinancement de l'infrastructure. Le montant des subventions de la Confédération est fixé en fonction de l'efficacité du projet et est aligné sur les objectifs de la Confédération en matière de politique énergétique, des transports et de l'environnement.

La première étape de Gateway Basel Nord pose les conditions préalables afin que des containers dans le trafic d'importation et d'exportation puissent être transbordés sur des trains d'une longueur allant jusqu'à 750 mètres. De plus, le grand terminal permet une concentration et une fine répartition des marchandises pour le trafic domestique sur le train. Le terminal aura une capacité de transbordement de 240 000 TEU (container standard). En 2017, le transbordement des containers sur les navires dans les ports du Rhin suisses se montait à 137 529 TEU et a augmenté de quelque 40% depuis 2010.

Les fonds de la Confédération sont liés à ces conditions. Ainsi, pendant les dix premières années d'exploitation, environ 1,9 million de containers doivent être transbordés. Parmi ceux-ci, 45% puis 50% doivent être redistribués sur les voies ferrées en Suisse. De plus, les entreprises liées à Gateway Basel Nord, Contargo, Hupac et CFF Cargo ne devraient avoir aucun avantage concurrentiel. Toutes les entreprises de logistique doivent pouvoir utiliser l'infrastructure aux mêmes conditions que les propriétaires actuels.

Le terminal de containers pour le transbordement entre la route et le rail n'est que la première étape

de l'agrandissement. Dans des étapes ultérieures, le terminal va être agrandi pour le chargement de transports fluviaux et un nouveau bassin va être construit dans le port.

Avec l'acceptation du financement par la Confédération, Gateway Basel Nord n'est par ailleurs pas encore prêt pour les travaux. Les plans n'ont pas encore été acceptés et plusieurs oppositions sont pendantes. Le terminal doit entrer en exploitation à fin 2020. Il comprend entre autres six voies de chargement pour des trains allant jusqu'à 750 mètres, trois grues pour le port, des aires de stockage et un entrepôt pour produits dangereux. L'infrastructure est reliée à l'axe principal nord-sud des chemins de fer et à l'A2.

Dans le cadre du voyage d'information de la LITRA de cette année qui s'est déroulé le 16 mai, nos membres et nos invités ont pu se faire une idée du projet de terminal de containers dans le port de Bâle et de la gestion du transport de marchandises vers et à travers la Suisse.