
Politique des transports en cours

N° 1|19 Session de printemps des Chambres fédérales, du 4 au 22 mars 2019



Chers membres,
chères lectrices et chers lec-
teurs,

Durant la première session de l'année électorale, le parlement doit prendre des décisions concernant les transports qui sont déterminantes pour l'avenir des infrastructures ferroviaire et routière. En plus de la discussion sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire, d'une grande importance pour la LITRA, le 3^{ème} paquet des projets d'agglomération ainsi que le projet de développement stratégique «routes nationales» feront débat. Ces dernières affaires sont au programme du Conseil national. L'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en revanche, fait partie de l'ordre du jour du Conseil des États.

Le parlement prend ainsi, pendant la session de printemps, des décisions sur des aménagements vastes et importants dans l'infrastructure de transport. Les goulets d'étranglement doivent être éliminés dans les transports publics et individuels et des capacités doivent être créées pour l'avenir. Les générations futures profiteront de ces investissements. C'est aussi la génération qui lutte activement pour la protection du climat et mobilise avec succès la population dans les villes. Il ne se passe pas un jour sans que l'on ne lise et n'entende parler du CO₂, de la fonte des glaciers et de modes de voyager plus durables. Conformément à l'esprit du temps, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a adopté, début janvier, un postulat intitulé «Aider les modes de transport non fossiles à faire une percée dans les transports publics routiers» à l'attention du Conseil national.

Mi-février, une délégation des Commissions des transports et des télécommunications du Conseil national et du Conseil des États s'est rendue à Berlin pour trois jours. La Deutsche Bahn nous a appris que la stagnation de l'investissement dans l'infrastructure ferroviaire sera progressivement résorbée les années à venir. Des projets d'une valeur de 90 à 95 milliards de francs sont actuellement en phase de réalisation. Les travaux de construction sont enfin en cours, notamment sur les tronçons à destination et en provenance de la Suisse. Nous avons rencontré, au Bundestag allemand, des représentants de la Commission des transports et de l'infrastructure numérique, notre commission sœur en Allemagne. L'échange a été passionnant et a clairement démontré que les deux pays sont confrontés à des problèmes de capacité similaires dans le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises. Les responsables politiques des transports allemands et la direction de la Deutsche Bahn se sont prononcés pour la première fois en faveur de la garantie des capacités du réseau convergeant vers la NLFA pour le transport ferroviaire de marchandises et de leur augmentation progressive dès la phase transitoire.

Je vous souhaite une agréable lecture de la politique des transports en cours.

Martin Candinas, conseiller national et président de la LITRA

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

Infrastructure ferroviaire. Étape d'aménagement 2035

Postulat. Encourager le passage des véhicules de transport public aux énergies propres

Motion. Modèle de coopération au lieu de l'ouverture du service international de transport ferroviaire de voyageurs

Postulat. Redéfinition du trafic de voyageurs indemnisé

Infrastructure ferroviaire étape d'aménagement 2035 (EA 2035)

Le débat parlementaire relatif à l'étape d'aménagement ferroviaire 2035 a été lancé début février par la Commission des transports du Conseil des États (CTT-E). À l'issue des délibérations détaillées, la Commission a demandé que l'étape d'aménagement soit relevée à 12,8 milliards de francs, afin de permettre notamment la construction d'une liaison directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds.

Pendant les délibérations détaillées, la CTT-E a complété la proposition du Conseil fédéral par un certain nombre de projets. Les projets présentant de grands avantages économiques devraient être privilégiés et la planification des futurs grands projets devrait être assurée sans interruption. La Commission demande à l'unanimité à son Conseil de construire une nouvelle liaison directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Le Conseil fédéral avait prévu uniquement la modernisation de la ligne existante. Ce projet représente environ deux tiers des 919 millions de francs demandés de manière supplémentaire par la Commission.

Améliorations pour la région de Bâle, renforcement du transport ferroviaire transfrontalier

La Commission des transports du Conseil des États accepte également d'intégrer dans l'étape d'aménagement 2035 l'élaboration des projets de l'élément central du RER trinational de Bâle ainsi que de la gare de passage de Lucerne. La Commission souhaite également améliorer la situation en développant les liaisons transfrontalières, notamment au niveau du Haut-Rhin, pour la liaison vers l'EuroAirport de Bâle ou vers Munich et demande, à cet effet, davantage de fonds.

À l'occasion de la séance du 18 février, la CTT-E a également chargé le Conseil fédéral d'examiner comment obtenir, de la manière la plus efficace possible, une amélioration de l'offre entre Zurich et Munich. Pour la planification et la réalisation des infrastructures nécessaires à cela, des fonds peuvent également être utilisés conformément au postulat, selon l'art. 1, al. 2, let. e, de l'Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035.

Un grand soutien pour l'étape d'aménagement 2035

En guise d'introduction à la discussion au début du mois de février, la CTT-E a entendu une délégation de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP), des représentants de l'Union des transports publics (UTP), de l'Union

des villes suisses, de l'Association des chargeurs (VAP), de IG Swissmetro NG et du Comité du tunnel du Grimsel. L'audition a confirmé ce qui s'était déjà profilé avec l'approbation massive lors de la phase de consultation. Le projet bénéficie d'un large soutien du secteur des transports publics, des cantons et des villes et communes.

Financement par le fonds d'infrastructure ferroviaire

Le projet, tel qu'il est proposé par le Conseil fédéral, contient près de 200 mesures d'infrastructure. Outre l'augmentation de la capacité du réseau ferroviaire, l'étape d'aménagement 2035 prévoit des améliorations de la stabilité, de la fiabilité et de la ponctualité du transport de voyageurs et de marchandises. La LITRA salue l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire proposée par le Conseil fédéral avec les adaptations proposées par la CTT-E. L'infrastructure de transport répond aux besoins actuels prévisibles et les goulets d'étranglement du réseau ferroviaire peuvent être éliminés. 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 adopté à l'unanimité l'arrêté fédéral relatif à l'étape d'aménagement ainsi qu'au crédit d'engagement. Le Conseil des États débattera de l'étape d'aménagement 2035 lors de la session de printemps.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[18.078](#) **Projet de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire. Étape d'aménagement 2035**

[19.3006](#) **Postulat. Développement de la liaison internationale Zurich-Munich**

Encourager le passage des véhicules de transport public aux énergies propres

Le Conseil fédéral doit montrer comment il veut promouvoir des bus respectueux de l'environnement et à empreinte climatique neutre dans le trafic routier public. Ceci est exigé par un postulat de la Commission des transports du Conseil national (CTT-N). L'acquisition de tels bus échoue souvent en raison de leur prix encore trop élevé. Le passage du diesel aux véhicules à empreinte climatique neutre progresse trop lentement dans les transports publics.

Les bus diesel sont aujourd'hui les plus gros émetteurs de CO₂ dans les transports publics. Et ils sont encore dominants: en Suisse, près de 90% de la flotte de bus des transports publics routiers fonctionnent avec des combustibles fossiles. La consommation totale d'énergie est également élevée par rapport aux trains: la flotte de bus actuelle consomme près d'un tiers de toute l'énergie du secteur des transports publics. En comparaison: environ 10% du trafic de voyageurs est assuré par les bus et les autocars (sans tramway).

Problème de financement

De nombreuses villes ont reconnu l'air du temps et visent à remplacer à moyen terme leur flotte de bus bus fonctionnant au diesel ou au gaz naturel. Leur but est de contribuer à la réalisation des objectifs et de stratégie énergétique de la Confédération et d'éviter les émissions de CO₂ dans les zones à forte densité de population. Plusieurs entreprises municipales de transports sont sur le point de lancer un projet pilote de bus individuels avec des flottes plus importantes. Ces dernières années, de grands progrès ont été réalisés dans le développement de bus respectueux de l'environnement, tout d'abord avec des autobus à motorisation électrique, et les avantages sont connus: les bus sont silencieux, n'expulsent pas ou très peu de carburant et consomment deux à trois fois moins d'énergie que les bus à moteur diesel ou au gaz naturel équipés de moteurs à combustion. Le problème est le financement. En raison du petit nombre produits à ce jour, les bus électriques sont actuellement presque deux fois plus chers que les bus diesel classiques. A cela s'ajoutent les coûts des infrastructures de recharge nécessaires.

Cofinancement temporaire exigé

Dans son postulat, la Commission exige du Conseil fédéral qu'il présente un rapport sur les mesures envisageables concernant un financement initial pour l'acquisition de bus à empreinte climatique neutre. La Confédération devra prendre en charge une partie des coûts supplémentaires existants et contribuer à accélérer la mise en œuvre de moteurs de propulsion alternatifs. Selon le texte du postulat, le soutien doit être limité dans le temps, car on suppose que les coûts diminueront lorsque la quantité de tels véhicules augmentera.

L'Union des transports publics (UTP), l'Union des villes suisses et la LITRA se sont engagés de manière importante dans l'examen des possibilités de financement par la Confédération bien avant la discussion qui a eu lieu au sein de la CTT-N et ont plaidé en ce sens lors de l'audition devant la Commission.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[19.3000](#) Postulat. Encourager le passage des véhicules de transport public aux énergies propres

Modèle de coopération au lieu de l'ouverture du service international de transport ferroviaire de voyageurs

Le Parlement doit pouvoir donner son avis dans l'évolution du développement du service international de transport ferroviaire de voyageurs. Ceci est exigé par une motion par la Commission des transports du Conseil des États (CTT-E). La Commission justifie sa motion en affirmant que les changements visés par le Conseil fédéral sont décisifs et qu'il est opportun qu'elle puisse donner son avis.

Quelques mots sur le contexte: dès l'automne 2017, le Conseil fédéral a, dans le [«Rapport sur le transport international de voyageurs \(train/autocar\)»](#) présenté ses plans pour le service international de transport ferroviaire de voyageurs. Aujourd'hui, ces liaisons ferroviaires sont généralement exploitées selon des modèles de coopération impliquant deux ou plusieurs entreprises ferroviaires nationales. Le rapport du Conseil fédéral conclut également que ce modèle dominant a permis de développer de bonnes liaisons entre la Suisse et les carrefours importants des pays voisins (par ex., Francfort, Milan, Paris, etc.), tout en garantissant l'intégration des services dans le trafic intérieur.

Néanmoins, le Conseil fédéral envisage l'ouverture du service international de transport ferroviaire de voyageurs, comme cela sera annoncé dans le rapport. Son objectif est de permettre aux entreprises ferroviaires étrangères de proposer des services en Suisse et, en contrepartie, de garantir aux trains nationaux l'accès au réseau ferroviaire étranger. Avec cette étape, une directive du 3ème paquet ferroviaire européen serait reprise. Selon le Conseil fédéral, cette possibilité inciterait les coopérations ferroviaires actuelles à développer des services davantage tournés vers le client.

Une situation épineuse?

Le projet a été concrétisé l'année dernière et diverses auditions avec des entreprises de transport et des groupes d'intérêt ont eu lieu. Et cela n'est pas resté sans conséquences: la CTT-E s'oppose avec sa motion aux projets du Conseil fédéral visant à développer l'ouverture du service international de transport ferroviaire de voyageurs. Elle exprime de grandes réserves: les offres des entreprises ferroviaires étrangères seraient difficiles à intégrer dans le système de transports publics suisses. L'horaire cadencé, le paysage tarifaire et

les dispositions en vigueur en matière de protection des travailleurs seraient notamment mis sous pression sans qu'il soit possible d'améliorer de manière pertinente la diversité des offres et la qualité.

Pas besoin d'agir grâce au modèle de coopération avéré

La CTT-E souligne que le modèle de coopération actuel entre les CFF et les entreprises ferroviaires étrangères fonctionne bien. De nouvelles lignes et de nouvelles offres à destination de Munich, Milan, Bologne et Gênes sont prévues d'ici 2023. En outre, la flotte sera renouvelée sur de nombreuses lignes internationales dans les années à venir et le service sera amélioré afin de renforcer le service de transport ferroviaire de voyageurs en concurrence avec les bus longue distance et les liaisons aériennes.

Le parlement doit pouvoir donner son avis

La CTT-E exige par conséquent du Conseil fédéral qu'il implique le parlement à l'ouverture du service international de transport ferroviaire de voyageurs. Il s'agirait ici d'un changement de modèle qui ne serait pas représenté dans la législation en vigueur et qui, en outre, serait réalisé sans nécessité, c'est-à-dire sans pression de l'UE, et sans avantages visibles pour les clients du transport ferroviaire. Tout au plus, le Conseil fédéral devrait-il prévoir une modification de la loi sur les transports des voyageurs et adapter les dispositions légales concernant l'adoption de la directive européenne majeure afin d'assurer la participation du Parlement.

Le Conseil des États débattrait de la motion de la Commission lors de la session de printemps.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[18.4105](#) Motion Modèle de coopérations au lieu de la libéralisation du trafic ferroviaire international de voyageurs

Redéfinition du trafic de voyageurs indemnisé

La Confédération et les cantons dépensent près de deux milliards de francs par an pour le trafic régional de voyageurs (TRV). Au niveau national, mais aussi cantonal, il existe des dispositions légales qui indiquent quelles sont les offres pouvant être cofinancées ou pas. Selon un postulat, celles-ci ne correspondraient plus aux besoins actuels de mobilité. Il convient donc d'adapter les dispositions relatives au trafic de voyageurs indemnisé.

La loi sur les transports des voyageurs, le règlement régissant le transport des voyageurs et l'ordonnance sur l'indemnisation du transport régional de voyageurs prévoient l'indemnisation du transport régional de voyageurs dans les cas suivants:

- Un désenclavement en résulte.
- Un trafic de nuit n'est pas proposé.
- Un trafic purement local n'existe pas.
- Une rentabilité minimale est sous-jacente.
- Le trafic est proposé toute l'année.

Des suppléments de nuit complexes

Deux formes d'offre ne relèvent évidemment pas de cette définition: l'offre de trafic nocturne et le trafic d'excursion pur sans fonction de désenclavement. Il existe entre-temps 25 réseaux de bus de nuit répartis dans toute la Suisse, du Capriasca Night Express à l'étoile de nuit de la Suisse centrale et au Noctabus dans le Jura.

Le financement des offres est tout aussi compliqué que leur évolution est agréable: dans le cas du trafic de nuit, l'absence de droit à indemnisation a conduit à des offres financées différemment selon les régions, avec des suppléments de nuit complexes. Cependant, cette inégalité des besoins de mobilité durant la nuit ne peut, selon le texte du postulat, plus être justifié.

Des liaisons importantes pour le dernier kilomètre

Selon la définition actuelle, le trafic d'excursion n'assure toutefois pas la fonction de désenclavement. Aujourd'hui, les offres touristiques de bus, téléphériques et bateaux vers les destinations d'excursion, sont à la charge exclusive des cantons, des communes ou des associations et ne sont donc souvent même pas

mises en place. Il s'agit notamment de liaisons par bus dans la Greina, à l'alpage de Lombach près de Habkern et dans le Jura vaudois. Ces liaisons sont d'une grande importance pour les régions structurellement faibles et offrent aux promeneurs des liaisons sur le dernier kilomètre de leur chaîne de transport. Pour ces raisons, l'offre de base du transport régional de voyageurs dans le domaine du trafic de nuit et d'excursion doit être élargie.

Le Conseil fédéral recommande l'adoption du postulat. Le Conseil national s'oppose cependant au mandat d'examen du Conseil fédéral. Le postulat sera maintenant soumis au vote lors de la session de printemps du Conseil national.

La LITRA soutient cette initiative. Une expansion du transport régional de voyageurs est importante et justifiée pour l'attractivité des transports publics dans le trafic de loisirs.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[18.3043](#) Postulat. Redéfinition du trafic de voyageurs indemnisé.