

Politique des transports en cours

N° 2|19 Session d'été des Chambres fédérales du 3 au 21 juin 2019



Chers membres,
Chères lectrices et chers lecteurs,

La prochaine session d'été sera entièrement consacrée aux transports. Alors que le Conseil des États a débattu au printemps des prochains

investissements à réaliser dans l'infrastructure ferroviaire, le Conseil national en a fait de même, mais sur la base des investissements nécessaires à réaliser dans l'infrastructure routière. Au cours de la session d'été, les soumissions seront présentées au deuxième conseil. Toutes les divergences éventuelles entre les conseils doivent être réglées au plus tard à la session d'automne et donc résolues avant la fin de la présente législature. De quoi s'agit-il exactement?

Tous les quatre ans, le Parlement décide des investissements à faire dans les infrastructures routières. Environ 13 milliards de francs seront investis, dont plus de 8 milliards pour l'exploitation, la maintenance et l'aménagement du réseau routier national. Le Conseil national a été trop ambitieux au cours de la session de printemps et a surchargé le texte. Le Conseil des États apportera les corrections nécessaires.

Tous les quatre ans également, le Parlement décide des contributions aux projets d'agglomérations. En l'occurrence, les développements qui permettent d'obtenir le meilleur effet au meilleur prix sont réalisés, que ce soit pour les transports privés, publics, à vélo ou le trafic piétonnier. Ceux-ci résultent d'une vision neutre du mode de transport, en tenant compte du fait que la mobilité est un système global et que les ressources financières - environ 1,5 milliard de francs font l'objet de discussions - sont utilisées de manière efficace et efficiente.

Et puis viennent ensuite les investissements dans l'infrastructure ferroviaire. 12,9 milliards de francs doivent être investis d'ici 2035. Des cadences d'une demi-heure et, là où cela s'avère pertinent, d'un quart d'heure seront ainsi introduites dans toute la Suisse. Compte tenu de l'augmentation du trafic de 50% attendue par le gouvernement fédéral jusqu'en 2040, ces investissements s'avèrent nécessaires de toute urgence. Avec une meilleure offre, la part des transports publics se verra augmentée dans l'ensemble du trafic. Ce qui permet de faire face à l'augmentation du trafic, mais aussi de réduire les émissions de CO₂.

La croissance de la population et de la prospérité se traduit également par une augmentation de la mobilité. La mobilité d'aujourd'hui est une réalité acquise pour presque tout le monde et un facteur de succès pour notre économie. Nous avons besoin d'un développement ciblé de la capacité, mais également d'une autre manière d'envisager le transport. Faire une chose sans pour autant négliger l'autre. Une chose est certaine: L'augmentation de la part des transports en commun profitera à tous!

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

Martin Candinas, conseiller national et président de la LITRA

Concernant la politique des transports, vous trouverez dans cet aperçu des informations relatives aux thèmes suivants:

Étape d'aménagement: Infrastructure ferroviaire 2035

Projets d'agglomérations 3e génération

Étape d'aménagement: Routes nationales 2019

Motion: Modèle de coopération en lieu et place de l'ouverture internationale du transport ferroviaire des voyageurs

Motion: Communautés tarifaires. Libre choix pour les utilisatrices et les utilisateurs

Étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire à l'horizon 2035

Le Conseil des États veut développer l'infrastructure ferroviaire d'ici 2035 dans le cadre d'une enveloppe de 12,82 milliards de francs. Il en a décidé ainsi lors de la session de printemps en tant que conseil prioritaire. Entre-temps, le dossier est arrivé sur la table de la Commission des transports du Conseil national (CCT-N). Cette dernière n'a fait que de petits ajustements.

Lors de la session de printemps, le Conseil des États a rajouté quelques points à l'étape d'extension. Les projets présentant de grands avantages économiques devraient être privilégiés et la planification des futurs grands projets devrait être assurée sans interruption. Ceci concerne surtout le centre de Bâle et la gare de Lucerne. Les travaux de conception à cet effet doivent être inclus dans l'étape d'aménagement 2035. Pour la ligne Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds, le Conseil a décidé de reconstruire au lieu de moderniser la ligne existante, comme proposé par le Conseil fédéral. Le Conseil des États a également établi une liste de projets urgents pour la prochaine étape d'aménagement. À cet effet, la liaison directe Aarau-Zurich a été ajoutée. L'extension des lignes Lausanne-Berne et Winterthour-Saint-Gall entre dans la même catégorie.

L'offre en transport ferroviaire et les infrastructures entre Zurich et Munich devraient également bénéficier des fonds destinés à l'étape d'aménagement ferroviaire 2035. La CTT-E a adopté un postulat qui propose de répondre à la question de savoir comment étendre le plus rapidement possible l'infrastructure sur cet axe. Le Conseil fédéral est prêt à examiner la question.

L'étape d'aménagement 2035 comprend environ 200 mesures concernant l'infrastructure. Outre l'augmentation de la capacité du réseau ferroviaire, des améliorations de la stabilité, de la fiabilité et de la ponctualité sont prévues pour le transport des personnes et des marchandises. Le financement de l'extension ferroviaire est assuré par le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), adopté en 2014 par la population et les cantons, en même temps que le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).

La CTT-N a adopté les propositions du Conseil fédéral et les amendements du Conseil des États. Elle considère les adaptations comme significatives et tournées vers l'avenir.

Cependant, elle souhaiterait inclure deux autres projets dans la phase d'aménagement 2035 : les gares de Winterthour Grütze Nord et de Thoune Nord. La Commission justifie sa décision par des prévisions de forte croissance de ces deux zones en termes de population et d'emploi. Un développement significatif des deux agglomérations devrait donc être rendu possible. Les demandes augmentent le volume d'investissement de 69 millions de francs supplémentaires, à 12,89 milliards de francs.

La phase d'aménagement 2035 doit être définitivement adoptée lors de la session d'été par les deux chambres.

Base de données des affaires parlementaires Curia Vista

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

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

Projets d'agglomérations 3e génération

Le Conseil national a approuvé les mesures proposées par le Conseil fédéral de la 3e génération relatives aux projets d'agglomérations et a débloqué les fonds. Il a augmenté le montant demandé par le Conseil fédéral, de 145 millions de francs à un total de 1,49 milliard de francs.

À la demande de la CTT-N, le Conseil national a également inclus les programmes des trois agglomérations d'Argau-Ost, Delémont, Luganèse et le contournement d'Oberburg (BE) lors de la session de printemps dans la troisième génération des projets d'agglomérations. Il a également augmenté le taux de contribution fédéral pour les projets du Grand Genève et de Bulle.

L'une des raisons pour lesquelles le Conseil fédéral n'a pas tenu compte de ces projets est que toutes les mesures des projets d'agglomérations précédents n'ont pas encore été mises en œuvre dans ces régions et qu'il est donc difficile de savoir si elles peuvent avoir un impact. Toutefois, la majorité des membres du Conseil national n'était pas d'accord avec la prise en compte de la mise en œuvre dans l'évaluation des programmes et a appelé à l'égalité de traitement de tous les programmes.

Le 5 avril, la Commission des transports du Conseil des États a traité de ce crédit d'engagement. Cette dernière ne veut pas adopter une attitude négative à cause des retards des projets dans le passé. Elle soutient la décision du Conseil national et propose d'ajouter les trois programmes d'agglomération Aargau-Ost, Delémont et Luganèse à la liste des projets de l'arrêté fédéral et d'augmenter le taux de la contribution fédérale aux programmes du Grand Genève et de Bulle. Pourtant, concernant le contournement d'Oberburg, il existe une différence : Selon la Commission, il est clair que ce projet individuel ne répond pas aux exigences de financement définies. Une admission dans la 3e génération des projets d'agglomérations constituerait également une violation de l'égalité de traitement de tous les projets dans le pays.

Les projets d'agglomérations ont pour objectif d'améliorer la situation du trafic dans les zones densément peuplées de la Suisse. La Confédération évalue les mesures prises par les cantons et y participe

en fonction de l'impact général des projets, à hauteur de 30 à 50% du financement. 35 projets d'agglomérations doivent être financés après décision du Conseil national, dans le cadre de la 3e génération.

La soumission sera traitée lors de la session d'été par le Conseil des États et, idéalement, les dernières divergences seront également lissées.

Base de données des affaires parlementaires Curia Vista

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

Étape d'aménagement 2019 des routes nationales

Afin de maintenir le bon fonctionnement du réseau routier national, des accroissements de capacité ciblés sont nécessaires. À cette fin, le Conseil fédéral a élaboré le Programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES routes nationales).

Selon les prévisions du trafic de la Confédération, environ 385 km, soit environ 20% du réseau routier national suisse, seront régulièrement surchargés d'ici 2040 si aucune mesure de prévention n'est prise. Sur 160 kilomètres, il y aura une congestion routière ou des bouchons tous les jours pendant deux à quatre heures. Les grandes villes et les agglomérations seront les plus durement touchées par les goulets d'étranglement.

Le Conseil fédéral prévoit 2,567 milliards de francs pour la phase d'aménagement 2019 et la planification de projets non encore arrêtés. Il demande que les trois projets suivants soient affectés à cette étape d'aménagement:

1. Extension de capacité Crissier
2. Contournement de Lucerne, y compris les extensions sud (Kriens-Hergiswil) et nord (extension de capacité Rotsee-Buchrain)
3. ainsi que le contournement du Locle

Lors de la session de printemps, le Conseil national a ajouté deux autres projets, à savoir les contournements de La Chaux-de-Fonds et de Näfels. En outre, il a également inclus la Bodensee-Thurtal-Strasse, le bouclage autoroutier de l'autoroute oberlandaise de Zurich et le tunnel de Muggenberg dans le décret fédéral.

Comme l'examen des trois derniers projets d'extension n'est pas encore achevé et que ni le contenu ni les coûts des projets ne sont connus de manière définitive, la Commission des transports du Conseil des États (CTT-E) a classé les trois projets comme non encore prêts à être inclus dans la phase d'aménagement actuelle. Pour cette raison la CTT-E demande à son Conseil de supprimer ces trois projets de la soumission. Le Conseil des États examinera la soumission lors de la session d'été en tant que deuxième conseil.

Base de données des affaires parlementaires Curia Vista

[18.066](#) Étape d'aménagement 2019 des routes nationales et crédit d'engagement

Transport ferroviaire international des voyageurs

Le Conseil des États appuie le modèle dit des coopérations pour le trafic ferroviaire transfrontalier. Il a approuvé une motion de la CTT-E. La chambre basse exige ainsi une décision politique quant à l'ouverture du transport ferroviaire international des voyageurs.

Le Conseil fédéral demande l'adoption de la motion. Il est prêt à soumettre en amont au Parlement une éventuelle ouverture du transport international des voyageurs. Dans un premier temps, le Conseil fédéral souhaite organiser un débat sur la question de l'ouverture du marché et débattre des différentes options. Il s'agit de savoir comment améliorer la liaison du transport ferroviaire avec les pays étrangers. Parallèlement, le Conseil fédéral met l'accent sur les réalisations obtenues par le système suisse des transports publics. En particulier, l'horaire cadencé et l'intégration tarifaire devraient être protégés, par exemple, par l'introduction d'une obligation de concession pour les nouveaux services transfrontaliers.

Lors de l'examen de la motion de cette commission, les représentants du Conseil des États ont souligné l'importance d'une décision politique d'ouvrir le marché. Avec la discussion sur l'accord-cadre institutionnel, le sujet est devenu plus actuel. En effet l'accord-cadre conduirait - du moins selon le projet - à une ouverture du transport international ferroviaire des voyageurs dans les deux ans suivant la conclusion de l'accord, l'UE reconnaissant désormais explicitement l'horaire cadencé et la souveraineté tarifaire comme acquis des transports publics suisses.

La motion sur le transport international ferroviaire des voyageurs sera soumise au Conseil national pour la session d'été.

Base de données des affaires parlementaires Curia Vista

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

Communautés tarifaires. Libre choix pour les utilisatrices et les utilisateurs

Les tarifs du trafic public doivent être normalisés au niveau national et s'appliqueront également aux communautés tarifaires. C'est ce qu'exige une motion. Aujourd'hui, les utilisateurs d'abonnements communautaires doivent souvent y mettre de leur poche, car ils ne peuvent pas faire face à la diversité des tarifs. Le Conseil fédéral estime que la demande de la motion va trop loin.

Les dispositions légales et les ordonnances doivent être adaptées à long terme afin que le client se voit toujours proposer le meilleur prix, qu'il voyage ou non avec un billet du réseau. À moyen terme, les usagers des transports publics devraient au moins avoir le choix entre le tarif du transport direct et le tarif du réseau concerné. Le système tarifaire actuel conduit à des situations absurdes, l'auteur de la motion justifie ainsi sa demande: Parfois, il s'avère qu'il est moins cher d'acheter un billet sur une plus grande distance avec une destination extérieure au réseau tarifé que d'acheter un billet pour l'itinéraire réellement envisagé dans le réseau.

Le Conseil fédéral partage l'opinion selon laquelle le système tarifaire actuel prête à confusion. Les deux systèmes, le transport direct et les communautés régionales de transport et de tarification, ont connu une croissance historique et ne sont pas suffisamment bien coordonnés. Les tarifs du trafic direct ont été calculés en fonction des kilomètres tarifaires, ceux des communautés en fonction des zones tarifaires. Le Conseil fédéral rappelle que les tarifs sont déterminés par les entreprises de transport et que le gouvernement fédéral n'interfère pas dans la définition des tarifs. Il attire également l'attention sur les efforts d'harmonisation en cours dans le secteur et considère donc que l'exigence de la motion est superflue.

La LITRA rejette également cette motion. Nous considérons inutile une réglementation fédérale sur les questions tarifaires. La discussion sur la proposition relative à l'Organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI) a montré que la souveraineté tarifaire centralisée est politiquement inapplicable. C'est pourquoi l'industrie, de même que les cantons militent en faveur d'efforts d'harmonisation: À compter du 1er janvier 2020, le trafic direct et les communautés tarifaires seront fusionnés de manière organisationnelle. En outre, les tarifs devraient être harmonisés au niveau national

dans la mesure du possible. Toutefois, les communautés tarifaires et les cantons doivent conserver leur autonomie dans la détermination des tarifs. Il y aura donc toujours des différences régionales tarifaires.

Base de données des affaires parlementaires Curia Vista

[17.3457](#) Motion sur les communautés tarifaires. Assurer le libre choix à l'usager