

Politique des transports en cours

N° 3|19 Session d'automne des Chambres fédérales du lundi 9 au vendredi 27 septembre 2019



Chers membres,
Chères lectrices et chers lecteurs,

Seule une petite divergence subsiste entre le Conseil national et le Conseil des États concernant les projets d'agglomérations de 3e génération.

Si les deux conseils parviennent à un accord sur ce point, lors de la session d'automne, ce paquet de mesures importantes d'infrastructures sera également adopté.

Avec l'étape d'aménagement des routes nationales et de l'infrastructure ferroviaire 2035, les projets d'agglomérations comptent parmi les premiers projets d'infrastructure, depuis le vote populaire, à fournir de nouveaux financements pour le transport par rail et par route (Fonds d'infrastructure ferroviaire FIF et Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA). Avec ces décisions importantes, la législature 2015-2019 touche à sa fin. Un bref regard sur le début de la législature, il y a quatre ans, montre, qu'à l'époque déjà, FIF et FORTA étaient déjà les grands thèmes de la politique des transports. Avant les élections fédérales et lors de la première session parlementaire de décembre 2015, il y eut un débat animé sur les détails du FORTA, en particulier sur l'arrêté sur le réseau et l'augmentation de la surtaxe des huiles minérales.

Mais que s'est-il encore passé en matière de politique des transports depuis les élections de 2015?

La législature avait bien commencé bien à deux égards. D'une part, le tunnel de base du Saint-Gothard a été inauguré le 1 juin 2016, un chantier historique qui renforce durablement la cohésion de la Suisse et le transport ferroviaire de marchandises à travers les Alpes. D'autre part, les citoyens et les cantons ont voté, en juin 2016, en faveur de ladite initiative vache à lait. Peter Bieri, mon prédécesseur à la présidence de la LITRA, avait mis en garde avant le vote dans sa Politique des transports en cours: «Ce que nous sommes en train de négocier avec le vote populaire à venir ne restera pas sans effet sur la politique des transports.» La LITRA s'engagea donc. Elle mena, avec l'aide de l'Union des transports publics (UTP), la campagne du «non» et réussit à convaincre l'électorat. L'initiative vache à lait, qui visait à investir tous les revenus du trafic routier national dans le trafic routier et à priver ainsi le budget fédéral d'environ 1,5 milliard de francs suisses par an, a été clairement rejetée par l'électorat suisse à 70,8 pour cent. Cela a été également positif pour les transports publics: Le mécanisme de financement actuel est ainsi garanti.

En 2017, la LITRA a, entre autres, s'est intéressée au financement du trafic régional de voyageurs. Le Conseil fédéral souhaitait répercuter une partie des coûts supplémentaires non couverts sur les entreprises de transport, bien que celles-ci augmentent leur efficacité depuis plusieurs années. La LITRA s'est engagée avec succès à répartir équitablement les coûts supplémentaires entre les entreprises de transport, la Confédération et les cantons.

Vous trouverez dans cet aperçu des informations relatives aux thèmes suivants concernant la politique des transports:

Projets d'agglomérations de 3e génération

Consultation: Réforme du trafic régional de voyageurs

Loi sur les services d'identification électronique

L'UTP et la LITRA exigent des mesures fortes pour des transports plus respectueux du climat

Motion: Transfert de la compétence pénale au gouvernement fédéral en cas d'accidents d'avion et d'incidents graves

L'interruption de la ligne ferroviaire à Rastatt, en Allemagne, à l'automne 2017, a également eu une grande importance. Le fret ferroviaire à travers les Alpes en a, en particulier, souffert, la part du fret ferroviaire diminuant massivement à court terme. Les pays voisins du corridor Nord-Sud ont adopté plusieurs mesures pour offrir, à l'avenir, des itinéraires de contournement en cas d'événements similaires et pour renforcer la coordination entre les entreprises ferroviaires.

Le projet d'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI) a également occupé de manière intense les commissions des transports et les deux Conseils. L'objectif du projet était de développer davantage le système ferroviaire et de donner à toutes les entreprises ferroviaires un accès égal à l'infrastructure ferroviaire. Le Conseil national chargea le Conseil fédéral de rédiger divers rapports. Le va-et-vient entre le parlement et administration a retardé le projet jusqu'à l'été 2018. En particulier, la poursuite du développement de CFF Cargo, la compétence lors de la détermination des tarifs et les droits des passagers ont fait l'objet de controverses. Finalement, des dispositions sur les concessions d'autocars grandes lignes ont également été intégrées dans le projet. La LITRA s'y était fortement engagée. En 2017, le Conseil national s'est exprimé en faveur d'une libéralisation complète du transport longue distance par autocar en Suisse. En revanche, le Conseil des États a toujours insisté sur la nécessité de disposer d'un service d'autocar grandes lignes sous concession. La LITRA et l'UTP ont plaidé avec succès en faveur d'exigences plus strictes lors de l'attribution de concessions d'autocars grandes lignes.

En 2019, le débat sur le climat s'est également étendu à la politique des transports, tout d'abord avec le rejet de la loi sur le CO₂ par le Conseil national. Les transports sont responsables de 35% des émissions de gaz à effet de serre, soit plus que l'industrie. Il est nécessaire d'agir car les émissions de CO₂ provenant des transports n'ont jusqu'à présent pas encore diminué. Les transports publics doivent également contribuer à une meilleure protection du climat, notamment grâce à des véhicules à empreinte climatique neutre et à une production d'électricité optimisée. En outre, les entreprises de transport doivent continuer à accroître leur efficacité. Parmi les domaines d'action obligatoires figurent la réduction de la consommation d'énergie et l'augmentation des taux de charge. De plus, les émissions de CO₂ dues aux transports ne peuvent être réduites que si le transport public gagne en importance. C'est pourquoi la LITRA a adopté une prise de position sur un transport plus respectueux de l'environnement. Pour en savoir plus, lisez à la page 5.

Je vous remercie pour votre collaboration et votre confiance! Et j'espère que la nouvelle législature 2019-2023 sera placée sous le signe de l'engagement et de la créativité!



Martin Candinas, Conseiller national et Président de la LITRA

Projets d'agglomérations de 3e génération

Lors de la session d'été 2019, le Conseil des États a approuvé les mesures proposées par le Conseil fédéral ainsi que la quasi-totalité des amendements du Conseil national relatifs aux projets d'agglomérations de 3e génération.

Les projets d'agglomérations visent à améliorer la situation du trafic dans les communes suisses densément peuplées. Suite aux décisions parlementaires les plus récentes, 35 projets de 3e génération seront subventionnés. Dans les grandes agglomérations, la plupart des fonds fédéraux sont alloués aux transports publics. Dans les moyennes et petites agglomérations, elles vont à l'amélioration de la gestion du transport routier. Les projets d'agglomérations seront financés avec les sommes réservées provenant du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). La LITRA a toujours souligné et défendu l'importance des projets d'agglomérations pour une politique globale des transports dès la phase de consultation sur le FORTA.

Les deux Conseils ont salué les mesures proposées par le Conseil fédéral pour améliorer le trafic d'agglomération et ont complété le projet sur certains points. Le parlement a ainsi également intégré les projets Argovie est, Delémont et Lugano et il a augmenté la contribution fédérale accordée pour les projets du Grand Genève et de Bulle.

Une petite divergence sera encore à corriger lors de la session d'automne 2019, le contournement d'Oberburg (BE). Le Conseil national soutient le projet. Pour le Conseil des États, en revanche, les conditions de financement requises ne sont pas remplies et l'inclusion dans le projet serait contraire à l'égalité de traitement des projets sur l'ensemble du territoire. Lors de la session d'automne, cette dernière différence sera corrigée et la 3e génération des projets d'agglomérations pourra être mise en œuvre.

Base de données des objets parlementaires

Curia Vista

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

Consultation concernant la réforme du trafic régional de voyageurs (TRV)

La réforme du trafic régional de voyageurs (TRV) prévoit de simplifier la procédure complexe de commande dans le transport régional de voyageurs et d'asseoir la planification sur des bases plus solides.

L'offre et la demande dans le transport régional de voyageurs en Suisse ont fortement augmenté au cours des dix dernières années. Environ 35% des performances du transport public en Suisse sont à mettre au compte du TRV. Les transports régionaux sont utilisés plus de deux millions de fois par jour. Cela souligne l'importance de développer le système de transport public au niveau régional et de l'exploiter à l'échelle nationale. La Confédération et les cantons commandent les prestations du TRV à plus de 120 entreprises de transport.

La LITRA salue, en principe, les propositions de réforme. Toutefois, elle propose une plus grande marge de manœuvre en cas de fonds excédentaires et souhaite un plus grand engagement dans les projets d'innovation. Elle préconise clairement la variante «optimisation». Elle rejette l'option proposée de «Dissociation partielle» car les nombreuses lignes TRV intercantionales nécessitent une commande conjointe du canton et de la Confédération. Cette collaboration est nécessaire pour pouvoir planifier et exploiter le service le plus uniformément possible dans toute la Suisse.

Il est important pour la LITRA de pouvoir augmenter la part des transports publics dans la répartition modale. Actuellement, elle stagne. Le TRV peut contribuer activement à accroître la part des transports publics. Une amélioration significative serait possible si l'offre de trafic nocturne et le trafic d'excursion pur sans fonction de désenclavement étaient également de nouveau subventionnés.

Vous trouverez les détails dans notre déclaration [ici](#).

Loi sur les services d'identification électronique

Le débat sur l'identification électronique concerne également les transports publics. Grâce à leurs offres en ligne, les entreprises de transport ont un intérêt vital à disposer de règles claires, sûres et acceptées par le grand public.

La loi fédérale sur les services d'identification électronique (loi sur la carte d'identité électronique) vise à promouvoir la sécurité des transactions commerciales électroniques entre les particuliers et les organismes publics. L'État restera responsable du contrôle officiel et de la confirmation de l'identité de la personne. La délivrance de la carte d'identité électronique et le fonctionnement du système carte d'identité électronique relèvent de la responsabilité des fournisseurs privés (Identity Provider).

Avec une carte d'identité électronique, les personnes physiques peuvent s'enregistrer, se connecter et se déconnecter de manière sûre et pratique sur des portails en ligne privés et publics, pour autant que ces derniers proposent ce service. Le projet de loi définit un cadre strict de protection des données. Il règle la finalité et les conditions préalables du traitement et de la transmission des données.

Les avantages d'une carte d'identité électronique seraient grands pour les transports publics

Les transports publics ont misé très tôt sur la numérisation. Le potentiel d'une carte d'identité électronique dans différentes applications et portails serait multiple et présenterait également de nombreux avantages pour les transports publics.

- À l'avenir, un seul login sera nécessaire pour plusieurs fournisseurs / boutiques en ligne / eGov, y compris les billets de transport public et les services de mobilité supplémentaires tels que Mobility, PubliBike, etc.
- Depuis le 26 août 2019, les clients SwissPass ont la possibilité de se connecter au site [swisspass.ch](https://www.swisspass.ch) avec SwissID.

Les deux conseils ont déjà traité la loi. Pour eux, la protection des données est une priorité absolue. En conséquence, les données devraient également rester en Suisse et y être hébergées. Toutefois, il existe encore plusieurs différences entre les chambres, par exemple en ce qui concerne la question de savoir si l'identification électronique doit être une tâche purement étatique ou, comme l'a proposé le Conseil fédéral, être partiellement privée.

Avant les vacances d'été, la Commission des affaires juridiques du Conseil national (CAJ-N) s'est à nouveau penchée de manière intensive sur le rôle de la Confédération en ce qui concerne l'identité électronique. La Commission rejette tout assouplissement des conditions d'exploitation, même si une unité administrative de la Confédération devait exploiter un système de carte d'identité électronique.

La Commission n'est pas non plus d'accord avec la possibilité pour la Confédération de participer à des sociétés privées, comme l'envisage le Conseil des États. La CAJ-N tient, en outre, à inscrire explicitement dans la loi des obligations de diligence pour les titulaires d'une carte d'identité électronique. Afin de maîtriser les coûts, les fournisseurs de cartes d'identité électroniques ne devraient pas être reconnus et contrôlés par un organe de contrôle spécial, comme l'a demandé le Conseil des États, mais comme initialement prévu par l'Unité de pilotage informatique de la Confédération.

Une minorité demande à se rallier, pour toutes ces questions, aux décisions du Conseil des États. Les dernières différences doivent être corrigées lors de la session d'automne. On peut présumer qu'une votation aura lieu et que le peuple suisse prendra la décision finale sur cette loi.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[18.049](#) Loi sur les services d'identification électronique

Des mesures fortes pour des transports plus respectueux du climat

Le réchauffement climatique inquiète fortement la population suisse. Cet automne, le Parlement se penchera à nouveau sur la nouvelle loi sur le CO₂.

La part des transports publics dans les émissions de CO₂ de l'ensemble du trafic n'est que de 4%. Un voyage en train génère 27 fois moins de CO₂ que le même trajet en voiture et nécessite 6 fois moins d'énergie. Les transports publics ont donc un fort effet de levier lorsqu'il s'agit de rendre l'ensemble du trafic plus respectueux du climat. La LITRA et l'Union des transports publics (UTP) proposent quatre mesures pour renforcer durablement les transports publics:

Accroître la part modale et les taux de charge

L'accroissement de la part modale du TP constitue une partie de la solution. Les performances du TP ont fortement augmenté au cours des 20 dernières années mais la part du TP dans le transport total est en stagnation. Les mesures suivantes contribueront à encourager la transition et à atteindre les objectifs climatiques et de stratégie énergétique:

- accroître l'attrait des transports publics
- mieux coordonner l'aménagement du territoire et de la planification des transports
- augmenter les taux de charge du TP en dehors des périodes de pointe, par ex. par des incitations grâce à des billets moins chers

Accroître l'efficacité énergétique et soutenir les systèmes de propulsion neutres pour le climat

Dans le cadre de la stratégie énergétique de l'UTP, l'industrie des transports publics s'est engagée à accroître l'efficacité énergétique de 30% d'ici 2050. Le TP apportera une contribution majeure à la réduction des émissions de CO₂ en Suisse grâce à la conversion des moteurs à combustion fossile en systèmes de propulsion climatiquement neutres dans les transports publics routiers et en renonçant aux locomotives diesel. De plus, les entreprises de transport ferroviaire suisses n'utilisent dans leur réseau que de l'électricité produite sur la base d'énergies renouvelables, par exemple hydroélectrique.

Donner un rôle pionnier à la Suisse

La Suisse doit jouer un rôle pionnier dans la mise en œuvre des objectifs climatiques. Ceci ne se fait pas au détriment de l'économie, mais doit être considéré comme une chance pour le pôle d'activité qu'est la Suisse et pour sa qualité de vie.

Une taxe CO₂ pour tous les modes de transport

Les objectifs climatiques ne pourront être atteints sans une taxation efficace du CO₂ sur les carburants. Outre le trafic terrestre, le trafic aérien doit également apporter sa contribution. Le chemin de fer devant aussi être développés à l'avenir le transport international de voyageurs en tant qu'alternative aux vols courte distance, il existe donc des alternatives valables aux vols courtes distances.

Vous trouverez notre prise de position «Des mesures fortes pour des transports respectueux du climat» [ici](#).

Motion: Transfert de la compétence pénale au gouvernement fédéral en cas d'accidents d'avion et d'incidents graves

Cette motion vise à charger le Conseil fédéral de placer la compétence pénale des accidents aériens et des incidents graves sous la responsabilité de la Confédération et d'adapter la loi sur l'aviation à cette fin.

Aujourd'hui, les infractions commises à bord d'un aéronef sont soumises à la juridiction pénale fédérale. Les cantons sont compétents pour toutes les autres infractions punissables en droit aérien, en particulier, celles impliquant du personnel du contrôle aérien.

Compte tenu de l'expérience des dernières années, il serait souhaitable d'étendre la juridiction pénale fédérale aux employés du contrôle aérien. Les avantages sont nombreux:

- Les enquêtes pénales dans le secteur de l'aéronautique sont complexes, plutôt rares et nécessitent des connaissances particulières. La compétence fédérale ferait augmenter le nombre de dossiers. Les connaissances techniques nécessaires seraient regroupées en un seul endroit.
- Une doctrine unique, et ainsi une sécurité juridique, seraient garanties pour les enquêtes.
- Les procédures seraient plus rapides et plus efficaces parce que l'autorité compétente serait impliquée plus tôt.

Le Conseil fédéral soutient cette motion. Le Conseil national l'a déjà approuvée. La Commission des transports du Conseil des États (CTT-E) recommande également à l'unanimité son adoption à son Conseil. Le Conseil des États prendra une décision lors de la session d'automne.

Base de données des objets parlementaires Curia
Vista

[18.3700](#) Transfert de la compétence pénale au gouvernement fédéral en cas d'accidents d'avion et d'incidents graves
