

Présentation de la politique des transports en cours

N° 4/16 Session d'hiver des Chambres fédérales / du 28 novembre au 16 décembre 2016



Chers membres, cher lecteur, chère lectrice

L'ancien conseiller aux États Peter Bieri a présidé notre organisation pendant 17 ans, dont huit en tant que rédacteur de notre présentation des objets parlementaires. Il a présenté sa démission de la générale du 29 septembre 2016. Au cours de son mandat, Peter Bieri a fait de LITRA une organisation au service des transports publics de Suisse respectée dans tout le pays, une évolution que nous devons à son énorme

engagement, à sa nature réfléchie et sérieuse ainsi qu'à sa passion pour la LITRA. Il a profondément marqué notre service d'information et son nom en est vite devenu indissociable. Nous tenons donc à adresser nos plus sincères remerciements à notre ancien président Peter Bieri pour son travail inlassable en faveur de notre association.

Dans cette présentation, nous vous donnons des informations sur les thèmes de politique des transports suivants :

Financement de l'infrastructure ferroviaire 2017-2020

Message sur le trafic aérien

Initiative cantonale contre le transport du chlore

Motion portant sur la concurrence entre les services de transport

Je profite de cette occasion pour remercier également nos membres de m'avoir élu comme nouveau président. La LITRA est une plate-forme importante et respectée dont nous devons prendre soin et que nous devons continuer à développer dans un sens positif. C'est pleinement conscient de cette mission et avec grand plaisir que j'ai débuté ma nouvelle activité. Nous avons maintenant l'occasion de continuer à faire avancer la LITRA ensemble sur la voie du succès. Dans cette optique, je suis ouvert à toute nouvelle idée ou opinion.

Ces prochaines semaines, le thème principal en matière de politique des transports sera le **fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)**. La session d'automne a permis aux deux chambres d'aplanir leurs dernières divergences grâce à un compromis typiquement helvétique; elles ont finalement toutes deux approuvé le projet à une large majorité. L'objet est donc finalisé et peut dès lors être soumis au peuple. La campagne pour la votation populaire du 12 février 2017 a d'ores et déjà débuté.

Le FORTA est un outil de financement élaboré pour le trafic sur les routes nationales et dans les agglomérations. Ce trafic a quasiment doublé depuis 1990. De ce fait, l'élimination de goulets d'étranglement et la réalisation de travaux d'extension sont devenus indispensables et l'entretien des routes coûte désormais plus cher. De plus, la vignette autoroutière et l'impôt sur les huiles minérales n'ont plus été adaptés au renchérissement depuis le milieu des années 90. Une augmentation modérée de la surtaxe sur les huiles minérales, le transfert des revenus de l'impôt sur les véhicules automobiles dans le fonds, une taxe sur les véhicules électriques dès 2020 et une part plus importante des recettes de l'impôt sur les huiles minérales permettront d'assurer à long terme le financement de ce surcoût.

Avec le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, le réseau de routes nationales pourra rester opérationnel sur un marché de la mobilité en forte croissance. Les routes ne sont pas seulement essentielles pour

le trafic automobile, mais aussi pour les transports publics qui empruntent principalement le réseau routier. Comme pour le trafic ferroviaire, des travaux d'extension du réseau des routes nationales seront planifiés par étapes.

Entre 9 et 12 % des dépenses du FORTA doivent être affectés au trafic d'agglomération. Les **projets d'agglomération** comprennent des mesures pour les bus, les trams, les voitures, les vélos et les piétons et sont ouverts aux innovations technologiques. 70 % du trafic et plus de 90 % des embouteillages ont lieu dans les villes et leur périphérie. Les projets d'agglomération permettent de garantir que les ressources du FORTA seront investies là où le besoin d'agir est le plus pressant et où les effets se feront le plus sentir.

L'**arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales** sera lui aussi mis en œuvre grâce à la nouvelle base de financement. Ainsi, près de 400 km de routes cantonales existantes seront intégrées au réseau des routes nationales. Avec les travaux d'extension prévus, l'arrêté fédéral permettra de concevoir un réseau de routes nationales qui couvrira l'ensemble du territoire et qui reliera entre eux tous les cantons ainsi que les régions de montagne et les zones périphériques.

La LITRA s'implique activement au sein du comité de campagne en faveur du OUI au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. Le comité est chapeauté par routesuisse et regroupe des associations automobiles, des associations communales, la LITRA et l'UTP. La campagne de vote sera lancée le 15 décembre avec une conférence de presse de la conseillère fédérale Doris Leuthard. Le 18 janvier 2017, la LITRA et l'UTP convieront à leur tour les médias.



Martin Candinas, conseiller national et président LITRA

Financement de l'infrastructure ferroviaire 2017 - 2020

Grâce à l'approbation par le peuple en février 2014 du financement de l'infrastructure ferroviaire, le réseau ferroviaire suisse dispose désormais d'un fonds à durée indéterminée pour financer son agrandissement, son exploitation, son entretien et ses nouveautés. Par le présent message, le Conseil fédéral propose comment et par quels moyens l'exploitation et le maintien de la qualité doivent être financés ces quatre prochaines années. De plus, il donne des informations sur l'état des investissements, l'utilisation et l'occupation de l'infrastructure ferroviaire.

Depuis la première grande réforme du rail en 1999, le financement de l'exploitation et de l'entretien est réglé par une enveloppe budgétaire de quatre ans ainsi qu'un contrat de prestations entre la Confédération et les CFF. Depuis 2011, un procédé identique est appliqué aux chemins de fer privés. Avec l'introduction du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), l'agrandissement de l'infrastructure ferroviaire est aussi financé par ce fonds depuis cette année. Il s'agit en premier lieu de l'exploitation et du maintien de la qualité et, dans un deuxième temps, de projets d'agrandissement. 38 entreprises de chemins de fer en profitent à ce jour. Pour la période 2017-2020, le message du Conseil fédéral prévoit un montant de 13,232 milliards de francs pour le remboursement des frais prévus non couverts consacrés à l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire ainsi que pour le financement des rénovations. Par rapport à la période de quatre ans qui se termine, l'augmentation est donc de 2,377 milliards de francs. Les moyens supplémentaires sont justifiés par les besoins accrus en matière de routes, d'accès aux trains et d'ouvrages d'art. Près de trois quarts des ressources mises à disposition sont prévus comme investissements (rénovations). Sur les sommes déjà définies, les CFF recevront 7,6 milliards et les chemins de fer privés 4,9 milliards de francs. Le Conseil des États a été la première chambre à débattre de la question. Il a approuvé le projet tel quel au cours de la session d'automne 2016. La commission des transports du Conseil national s'est

ralliée à cette décision et a recommandé à son conseil par 16 voix pour, 0 contre et 9 abstentions d'accepter l'enveloppe budgétaire telle que proposée. Le Conseil national devra trancher durant la session d'hiver. Afin que les crédits nécessaires puissent être mis à disposition en 2017, les deux chambres doivent avoir définitivement entériné le projet au cours de la session d'hiver.

Curia vista – Base de données des objets parlementaires

16.040 Message relatif au financement de l'exploitation et au maintien de l'infrastructure ferroviaire dans les années 2017 à 2020.

Loi sur l'aviation. Révision partielle 1+

Le 31 août 2016, le Conseil fédéral a approuvé le message et le projet de loi concernant la révision partielle 1+ de la loi sur l'aviation. Il s'agit de la deuxième d'une série de révisions partielles prévues qui vise essentiellement à régler des questions d'ordre technique. On peut citer notamment l'amélioration de la sécurité, de nouveaux instruments de prévention des attaques terroristes contre l'aviation civile ainsi que des procédures d'autorisation et conditions cadres plus efficaces pour la coopération entre Skyguide et d'autres prestataires de services de navigation aérienne.

La révision 1+ de la loi sur l'aviation transpose les réglementations européennes encadrant la collecte et le financement des données aéronautiques. Elle simplifie le processus d'autorisation des obstacles à la navigation aérienne. Au chapitre de la sûreté de l'aviation, la loi introduit de nouvelles mesures destinées à mieux prévenir les infractions dirigées contre le trafic aérien de même que de nouveaux instruments améliorant les contrôles de sûreté sur les aérodromes. Par exemple, le contournement des contrôles de sûreté sera plus sévèrement puni. Les transporteurs aériens pourront en outre être tenus de mettre les listes de passagers à la disposition des autorités de poursuite pénale compétentes. La révision vise par ailleurs à interdire, par le biais d'une modification de la loi sur les télécommunications, les appareils susceptibles de perturber les signaux des systèmes de navigation par satellite. Les conditions dans lesquelles Skyguide délègue des services de navigation aérienne à des prestataires étrangers ou fournit ces services dans le cadre d'une collaboration internationale sont également réglées dans le projet de révision. Enfin, la loi concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales doit elle aussi être modifiée afin de permettre une plus grande flexibilité dans la répartition des fonds tirés du Financement spécial du trafic aérien.

Fin octobre, la commission des transports du Conseil national a décidé à l'unanimité d'entrer en matière sur le projet. Dans le cadre de la délibération détaillée, une majorité de la commission a approuvé un certain nombre de demandes de modification

afin qu'elles soient traitées par le Conseil national. Une plus grande importance doit notamment être accordée à la garantie des droits acquis pour les aéroports nationaux, surtout lorsque les installations aéroportuaires entrent en conflit avec les dispositions sur la protection des sites marécageux. En plus, une majorité de la commission propose de renoncer à créer une réglementation sur la gestion des données aéronautiques. Dans le but de trouver une solution durable au financement des services de navigation aérienne, la majorité de la commission a décidé de supprimer la limitation dans le temps actuellement en vigueur. Ainsi, la Confédération pourra aussi à l'avenir verser à Skyguide une indemnisation financière pour les services fournis dans les espaces aériens délégués. Lors du vote global, la commission a adopté le projet par 21 voix contre 0 et 1 abstention.

Le Conseil national est la première chambre à délibérer et débatter de la question lors de sa session d'hiver. Au début de la nouvelle année, la Commission des transports du Conseil des États se penchera sur ce projet de sorte que l'objet puisse être mené à terme durant la première moitié de l'année 2017.

Curia vista – Base de données des objets parlementaires

16.040 Message concernant la révision partielle 1+ de la loi fédérale sur l'aviation

Autres affaires de politique des transports : initiative cantonale Stop au transport de chlore et motion sur la concurrence entre les services de transport

Transport de chlore en Suisse – Le canton de Genève demande dans une initiative cantonale une interdiction du transport de chlore par convoi ferroviaire et l'obligation pour les entreprises de le produire sur place. Le Conseil des États débattera de cette initiative au cours de la session d'hiver. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États a décidé à l'unanimité de ne pas donner suite à l'initiative. La Déclaration conjointe II signée fin septembre 2016 par des représentants de l'industrie et les CFF sous l'égide de l'OFEV devrait permettre de trouver des solutions adéquates en matière de transport de marchandises dangereuses. C'est l'avis défendu par la commission consultative.

La Déclaration conjointe II comprend des mesures et objectifs pour la réduction des risques lors du transport de chlore. La Fédération de l'industrie chimique, CFF Cargo et la VAP ont également participé à son élaboration. Après le paquet de mesures de la Déclaration conjointe effectif jusqu'en 2011, de nouvelles mesures de diminution des risques lors du transport des marchandises dangereuses ont été introduites par les CFF fin 2015, avec notamment un ralentissement des trains munis de wagons-citernes de chlore dans les régions de Genève et de Lausanne. De plus, l'industrie s'engage à étudier dans quelle mesure elle pourrait acheminer le chlore en provenance de l'étranger sur des trajets plus courts et à travers des régions moins peuplées.

Chaque année, quelque 350 wagons-citernes de 60 tonnes environ circulent par le rail entre la France et les usines chimiques de Monthey et de Viège, en passant par Genève.

Curia vista – Base de données des objets parlementaires

15.3040 Initiative cantonale du canton de Genève. Stop au transport de chlore pour protéger la population et permettre la construction de logements.

Le conseiller national PLR valaisan Philippe Nantermod demande dans une motion que les taxis et autres services de transport (soit le transport régulier et professionnel de personnes) soient désormais soumis aux dispositions ordinaires de la loi sur la circulation routière, à la législation sur le travail et au code des obligations. À ce jour, ceux-ci sont soumis à l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2). L'ordonnance actuelle préconise que les chauffeurs de taxi doivent installer un tachygraphe dans leur véhicule, se procurer un permis pour le transport professionnel de personnes et respecter des temps de repos.

Comme l'explique Philippe Nantermod dans sa motion, ces prescriptions datent de l'époque précédant les GPS et les nouvelles technologies de l'information. Ces mesures ne répondent plus aux objectifs de sécurité attendus, mais créent une concurrence faussée en faveur de nouveaux services de transport tels qu'Uber qui ne sont pas tenus de respecter ces prescriptions spéciales. En cas d'acceptation de la motion, les cantons, les villes et les communes garderaient la possibilité d'octroyer des concessions pour l'usage de leur domaine public.

Le Conseil fédéral et le Conseil national ont accepté la motion. Le Conseil des États doit maintenant en débattre lors de sa session d'hiver.

Curia vista – Base de données des objets parlementaires

16.3066 Motion Taxis, VTC et Uber. Pour une concurrence plus loyale. Nanthermod Philippe (PLR/VS)