

Présentation de la politique des transports en cours

N° 1/17 Session de printemps des Chambres fédérales / du 27 février au 17 mars 2017



Chers membres,
Chers lecteurs,

LITRA s'est fortement engagée il y a quatre ans pour le financement de l'infrastructure ferroviaire, à savoir le projet FIF. C'est pourquoi elle a résolument

lutté ces derniers mois en faveur du projet FORTA de financement de l'infrastructure routière. LITRA s'efforce de promouvoir une vision globale des infrastructures, indépendamment du mode de transport.

L'acceptation sans équivoque du fonds routier par le peuple le 12 février est un signe clair en faveur d'un financement équilibré de l'infrastructure routière helvétique. La Suisse a besoin d'un réseau de routes performant pour relier les régions si diverses qui forment notre pays. Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) en assure le fondement financier et donc également le succès des programmes d'agglomération de nos villes. En effet, deux tiers de tous les trajets des transports publics ont lieu sur les routes. Les programmes d'agglomération mettent l'accent sur une vision globale du système des transports. Ils se concentrent essentiellement sur des projets concernant les TP puisque ceux-ci présentent un très bon rapport coût/utilité du point de vue de la résolution des problèmes de trafic. Principalement dans les agglomérations densément peuplées, les TP sont la forme la plus efficace de gestion du trafic. Le fonds FORTA garantit à ces programmes d'agglomération près de 400 millions de recettes par an. LITRA interprète donc le oui au FORTA comme un OUI aux transports publics.

La session de printemps 2017 des chambres se concentrera sur le crédit d'engagement pour le **trafic régional de voyageurs (TRV)**. Le Conseil fédéral a demandé un crédit d'engagement de 3960 millions de francs pour le TRV sur la période 2018 à 2021 ; ce montant comprend 155 millions de francs de participation de la Confédération aux surcoûts prévus pour 2017. Selon la Confédération, le besoin de financement résiduel de 727 millions doit être couvert par les cantons et les entreprises de transport. LITRA réfute cette répartition des surcoûts, car elle risque d'entraîner de nouvelles augmentations de tarif dans les transports publics. L'association est d'avis que ces frais doivent être partagés en trois parts égales à charge des entreprises de transport, de la Confédération et des cantons. Selon cette répartition des surcoûts, le crédit d'engagement de la Confédération doit être augmenté à 4104 millions de francs, soit une hausse de 144 millions. La majorité des membres de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats soutient cette proposition de répartition équitable des frais supplémentaires. Le Conseil des Etats traitera ce point le 8 mars.

Martin Candinas, conseiller national et président LITRA

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

Crédit d'engagement pour le trafic régional des voyageurs

Organisation de l'infrastructure ferroviaire

Révision partielle de la loi sur la navigation intérieure

Motion Pas de discrimination des bus des transports publics sur les autoroutes et semi-autoroutes

Motion Moins d'embouteillages aux heures matinales

Crédit d'engagement pour le trafic régional des voyageurs

Il faut accorder plus de sécurité de planification au financement du trafic régional de voyageurs (TRV) à partir de 2018. Le Conseil fédéral propose de fixer désormais les contributions étatiques sur une période de quatre ans dans le cadre d'un crédit d'engagement. Le point contesté est avant tout le montant du crédit. La Commission des transports du Conseil des Etats propose à sa chambre de mettre plus de moyens à disposition pour ces indemnités.

La Confédération comme les cantons participent à raison de 50% aux indemnités en faveur du trafic régional de voyageurs. Pour la période 2018 - 2021, les frais de TRV non couverts s'élèvent à 4,3 milliards de francs, soit plus d'un milliard par an. Un élargissement conséquent de l'offre est prévu durant ce temps, avec notamment les lignes Mendrisio-Varese, Genève-Annemasse, l'extension du réseau de RER zurichois et un nouveau matériel roulant pour les RhB et les RBS.

En tout, ce réaménagement prévu de l'offre entraîne un besoin accru de 882 millions de francs d'indemnités pour la période 2018 à 2021. Le Conseil fédéral propose de reporter 50% de ces moyens supplémentaires sur les entreprises de transport. La Confédération, quant à elle, participera à hauteur de 155 millions de francs (18%). Le Conseil fédéral part du principe qu'une partie de ces besoins supplémentaires peut être couverte par des gains d'efficacité de la part des entreprises de transport.

Un regard en arrière montre toutefois que le TRV n'a cessé de gagner en efficacité et d'augmenter son financement propre ces dernières années et ce malgré une offre en constante croissance et une augmentation annuelle de la demande de 4 à 5%. Les indemnités par kilomètre-voyageur n'ont cessé de diminuer depuis 2008. Les cantons ont souvent dû vérifier les offres commandées. Et le délai jusqu'à l'exploitation régulière était souvent si court que le risque était porté principalement par les entreprises de transport. Avec pour conséquence logique des augmentations de tarifs. Depuis 2007, ceux-ci ont augmenté chaque année de plus de 1%, et plus encore si l'on tient compte de l'inflation.

Le financement du trafic régional reste un défi pour la Suisse. Très précisément, ce sont surtout les

procédures de commande qui doivent être revues. L'offre en matière de TRV doit être mieux harmonisée avec des travaux sur l'infrastructure déjà décidés et intégrés à des programmes d'extension du réseau. Le financement de l'offre, tout comme celui de l'infrastructure, doivent être assurés sur le long terme. Par le dépôt de la motion de la commission du Conseil des Etats « Transport régional de voyageurs. Garantie du financement et harmonisation de la procédure de commande », le DETEC a été mandaté d'élaborer un projet de réforme qui doit être soumis à consultation d'ici fin 2018 au plus tard.

La Commission des transports du Conseil des Etats recommande à son conseil – pour éviter une augmentation des tarifs – d'augmenter le crédit d'engagement de 144 millions de francs par rapport au projet du Conseil fédéral. Les frais non couverts liés à l'extension de l'offre doivent être répartis à part égale entre la Confédération, les cantons et les entreprises de transport. LITRA s'était déjà prononcée en faveur de cette solution au cours de la procédure de consultation et s'engage maintenant à la défendre à la veille des délibérations parlementaires. Le Conseil des Etats sera la première chambre à traiter de la question du crédit d'engagement pour le trafic régional des voyageurs 2018 - 2021 lors de la session de printemps.

Curia vista – Base de données des objets parlementaires

Message concernant le transport régional des voyageurs 2018-2021. Crédit d'engagement

13.3663 Motion Transport régional de voyageurs. Garantie de financement et harmonisation de la procédure de commande.

Organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI)

Dans son projet OBI (organisation de l'infrastructure ferroviaire), le Conseil fédéral propose diverses mesures pour perfectionner le système ferroviaire et viser l'égalité de traitement de toutes les entreprises de transport par rail quant à l'accès à l'infrastructure. Une désignation et une base légale claire pour la maîtrise du système dans le domaine des transports font partie des principales nouveautés qui doivent entrer en vigueur avec le projet OBI. LITRA est convaincue que des systèmes et standards uniformes devront être exigés et imposés à l'avenir. C'est le seul moyen d'assurer l'évolution technologique efficace et orientée client du système suisse des transports publics.

La Commission des transports du Conseil des Etats est entrée en matière sur l'ébauche du Conseil fédéral par 22 voix contre 1 et 2 abstentions, mais propose à sa chambre par 14 voix contre 11 de renvoyer le projet au Conseil fédéral pour qu'il revoie les quatre points suivants :

- Premièrement, CFF Cargo doit être externalisé et transformé en holding afin de lui accorder une plus grande marge de manœuvre entrepreneuriale et renforcer le secteur du fret.
- Deuxièmement, la commission veut aussi que le projet règle la maîtrise du système pour le trafic marchandises.
- Troisièmement, des droits de participation devraient être octroyés aux cantons et aux associations du secteur des transports pour leur donner plus de pouvoir en ce qui concerne les tâches systémiques. La question de savoir qui devrait fixer les tarifs a donné lieu à des débats en commission.
- Pour le dernier point, la commission veut demander au Conseil fédéral de dissocier la question des droits des passagers du projet.

Le Conseil national sera la première instance à se pencher sur la question à la session de printemps.

Curia vista – Base de données des objets parlementaires

16.075 Message sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire

Révision partielle de la loi sur la navigation intérieure

La Suisse compte plus de 100 000 bateaux immatriculés sur ses lacs et ses fleuves. De nouvelles dispositions doivent s'appliquer à leurs détenteurs. L'élément principal de la révision est la simplification des procédures d'admission et de contrôle des bateaux.

Cette révision implique que les propriétaires devront désormais prouver, lors de transformations ou de modifications sur leur bateau, que celui-ci est conforme aux normes de sécurité en vigueur. Quant à elles, les autorités cantonales compétentes procéderont à des vérifications sporadiques. Par ce changement de paradigme, le Conseil fédéral veut réagir face au constat que nombre de bateaux sont des réalisations sur mesure et qu'une vérification standard ne peut donc pas s'appliquer.

Une deuxième nouveauté importante par rapport au droit actuel prévoit des tests d'alcoolémie par l'haleine constitutifs de preuves, à l'instar de ce qui se pratique pour la circulation routière. A ce jour, une prise de sang est indispensable pour vérifier la capacité de conduire. Première chambre à étudier la question, le Conseil des Etats a demandé une modification importante au projet : l'idée d'un registre centralisé de tous les conducteurs de bateaux, mis sur pied par la Confédération, et financé et tenu par les cantons, n'a toutefois pas trouvé de soutien. Au cours de la consultation, plusieurs cantons s'étaient pourtant prononcés en faveur d'un registre centralisé et surtout en faveur d'un contrôle dépassant les cadres des cantons. Une proposition de financement du registre par la Confédération a échoué à une courte majorité au Conseil des Etats. La Commission des transports du Conseil national a elle aussi décidé de biffer de la loi les nouvelles dispositions visant à instaurer un registre centralisé. Le Conseil national se penchera à son tour sur la révision de la loi sur la navigation intérieure durant la session de printemps.

Curia vista – Base de données des objets parlementaires

15.3040 Loi fédérale sur la navigation intérieure. Révision partielle

Motion « Pas de discrimination des bus des transports publics sur les autoroutes et semi-autoroutes »

L'image est peu commune : certains bus des transports publics empruntent pour une partie de leur parcours des autoroutes ou semi-autoroutes. Or, contrairement aux autocaristes ou aux bus longue distance, les bus des transports publics ne peuvent dépasser une vitesse de 80 km/h. Martin Candinas, conseiller national et président de LITRA, demande dans une motion de supprimer cette restriction.

Sont concernées par ces limitations de vitesse entre autres les lignes de cars postaux Coire-Bellinzone, Zurich-Affolten am Albis ou Yverdon-Vallorbe, ainsi que la ligne Lucerne-Altendorf d'Auto AG Uri. Selon Martin Candinas, la réglementation actuelle entraîne des coûts supplémentaires et un désavantage concurrentiel pour les entreprises de transports publics offrant un haut niveau de qualité. Pour les autocars, la limite de vitesse est fixée à 100 km/h. Bien que le port de la ceinture soit obligatoire, il est néanmoins possible de se déplacer à l'intérieur d'un car, par exemple pour se rendre aux toilettes ou se servir un café.

Dans les bus de ligne, les places debout sont explicitement autorisées et les passagers n'ont pas l'obligation de s'attacher. Au lieu de la solution restrictive actuelle, il serait envisageable que les entreprises de transports publics veillent dorénavant en roulant sur l'autoroute à ce que tous les passagers soient assis et qu'ils soient priés d'attacher leur ceinture de sécurité.

Le Conseil fédéral rejette la motion. Le gain d'efficacité que procure une limite supérieure de la vitesse autorisée est en effet trop faible, puisque les trajets qu'effectuent les bus sur l'autoroute sont toujours courts. De plus, il serait très difficile d'imposer l'obligation de s'asseoir et de porter la ceinture sur ces tronçons. Le Conseil national sera la première instance à débattre de la motion lors de la session de printemps.

Curia vista – Base de données des objets parlementaires

15.4039 Motion Pas de discrimination des bus des transports publics sur les autoroutes et semi-autoroutes

Motion « Moins d'embouteillages aux heures matinales »

Aujourd'hui déjà, les poids lourds peuvent transporter des denrées périssables ou des produits médicaux toute la nuit. A l'avenir, tous les autres transports par camion doivent pouvoir débiter à 4 heures du matin, au lieu de 5 aujourd'hui. C'est ce que demande le conseiller national tessinois Fabio Regazzi dans sa motion « Moins d'embouteillages aux heures matinales ».

Le projet a pour objectif de fluidifier le trafic sur les routes aux heures matinales, l'idée étant que si les poids lourds se mettent en route plus tôt le matin, ils n'entraveront pas le trafic pendulaire. Le Conseil national a approuvé la motion par 98 voix contre 93.

LITRA s'est engagée avec l'UTP contre cette motion. Cette nuisance sonore supplémentaire aux premières heures du jour perturberait considérablement la tranquillité nocturne. Par ailleurs, l'impact sur la fluidification du trafic n'est pas clair. Même l'industrie des véhicules utilitaires émet des réserves quant à un assouplissement de l'interdiction de circuler, car elle ne voit pas de besoin de prolonger les heures de conduite. Cela d'autant plus que des exceptions existent aujourd'hui pour de nombreux secteurs.

Le motionnaire demande l'assouplissement des horaires pour les transports nationaux uniquement. L'interdiction de circuler la nuit est cependant ancrée dans l'accord sur les transports terrestres signé avec l'UE et s'applique donc aussi au trafic de transit, aux importations et aux exportations. De gros efforts ont par ailleurs été entrepris surtout dans le transit alpin des marchandises pour transférer le transport sur les rails – avec des résultats considérables. Ces efforts seraient remis en question par un assouplissement de l'interdiction de circuler la nuit. A l'unanimité, la Commission des transports du Conseil des Etats recommande à sa chambre de refuser la motion. Le Conseil des Etats traitera de la question à la session de printemps.

Curia vista – Base de données des objets parlementaires

15.3185 Motion Moins d'embouteillages aux heures matinales