

Politique des transports en cours

N° 3 | 2023 Session d'automne des Chambres fédérales, du 11 au 29 septembre 2023

Berne, le 05 | 09 | 2023

Chers membres, chères lectrices et chers lecteurs,

Avec notre nouvelle publication « [Les transports en chiffres 2023](#) », nous publions une base de données appréciée de tous pour la politique suisse des transports. Les principales données relatives au trafic ont été mises à jour et sont présentées dans des graphiques attrayants. Nous souhaitons poursuivre cette publication à l'avenir et mettre en même temps davantage de données à disposition sur le [portail de données](#) de la LITRA.

La [demande en trafic ferroviaire de passagers](#) a été très réjouissante : un nouveau record absolu a été atteint au deuxième trimestre ! Nous devons absolument profiter de cet élan dans les mois à venir et unir nos forces pour attirer encore plus de personnes dans les TP. La situation du trafic de marchandises reste mitigée : le 10 août, le déraillement d'un wagon de marchandises a provoqué un événement catastrophique dans le [tunnel de base du Saint-Gothard](#). En outre, il existe des défis majeurs en matière de stabilité opérationnelle en Allemagne ainsi qu'en raison de la faiblesse conjoncturelle en Europe. L'[Office fédéral des transports, OFT, a heureusement déjà réagi](#).

Au cours des mois à venir, la politique fédérale devra se pencher sur quelques projets essentiels pour les TP. Dans ce contexte, le financement des TP nous occupera de plus en plus, par exemple pour le transport régional de voyageurs (TRV), pour la convention sur les prestations 2025-2028, pour le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) ou pour l'étape d'aménagement ferroviaire actualisée. En automne, nous devrions également commencer à discuter de la réorganisation du trafic intérieur de marchandises. Comme nous l'avons mentionné à plusieurs reprises, ce projet est d'une importance capitale pour une logistique suisse durable.

Il faut éviter que l'essor réjouissant des TP ne soit freiné par des mesures d'économie non ciblées. Ainsi, l'offre de TP ne doit pas faire l'objet d'une réduction disproportionnée des prestations pour les clientes et clients. Au contraire, les améliorations de l'offre prévues doivent être mises en œuvre. La conversion des flottes de bus et de navigation à des propulsions écologiques, comme le prévoit la loi révisée sur le CO₂, doit également être accélérée.

Nous aussi, le secteur des TP, devons apporter notre contribution à l'amélioration de l'efficacité du système des TP après l'important soutien politique pendant la pandémie de coronavirus. Cela nécessite des approches innovantes, en collaboration avec l'industrie et la science. La LITRA continuera à s'engager dans ce sens.

Bonne lecture et merci pour votre soutien aux transports publics.



Martin Candinas, Président
Président du Conseil national
2022|2023

Cet aperçu contient des informations relatives aux thèmes suivants :

- Nouvelle version de la loi sur le CO₂ révisée au Conseil des États
- Programme Trafic d'Agglomération : quatrième génération
- Renforcement du trafic ferroviaire international avec l'UE
- Navigation : deux conventions internationales
- Davantage d'offres de mobilité novatrices et climatiquement neutres
- Infrastructure ferroviaire : proportionnalité dans le maintien de la qualité

Politique des transports en cours, session d'automne 2023

Nouvelle version de la loi sur le CO₂ révisée au Conseil des États

La révision partielle de la loi sur le CO₂ vise à fixer les conditions-cadres de la protection du climat en Suisse jusqu'en 2030. Cela concerne également les TP. Le Conseil des États débattera de la révision en tant que premier conseil lors de la session d'automne. Le dossier a été préavisé par la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des États (CEATE-E).

L'objectif de cette révision : la Suisse doit réduire de moitié ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 par rapport à 1990. À cette fin, des mesures de soutien devraient notamment être introduites dans le domaine du bâtiment et des transports. L'adaptation de la loi sur le CO₂ intervient en complément de la nouvelle [loi sur le climat et l'innovation](#), laquelle régit les objectifs climatiques à long terme de la Suisse (zéro émission nette d'ici 2050). Le peuple a accepté cette dernière le 18 juin 2023.

Les TP sont une partie importante de la solution pour la protection du climat dans la mobilité. Sur la terre, leur fonctionnement est déjà respectueux du climat et efficace sur le plan énergétique. Les TP sont prêts à avancer. Des mesures de soutien sont cependant nécessaires.

Les principales nouvelles mesures pour les TP

Au moment de la clôture de la rédaction de cet aperçu, les décisions de la CEATE-E étaient disponibles sous forme de communiqué de presse, mais pas encore dans tous les détails. C'est pourquoi nous exposons ci-après, ponctuellement, ce que le Conseil fédéral a proposé auparavant dans son message.

La loi sur le CO₂ ajustée doit permettre de soutenir le **trafic ferroviaire de passagers** transfrontalier, y compris les **trains de nuit**. Le message du Conseil fédéral prévoit un soutien de 30 millions de francs par an jusqu'en 2030. Les fonds proviennent de la vente aux enchères de droits d'émission pour les aéronefs.

Un quota d'incorporation de carburants renouvelables doit désormais être appliqué dans le **transport aérien**. Le Conseil fédéral fixera le montant du quota, en se basant sur les directives de l'UE. Il doit égale-

ment pouvoir prévoir un sous-quota pour les carburants synthétiques renouvelables destinés à l'aviation. La Confédération doit pouvoir encourager le développement et la production de carburants d'aviation renouvelables jusqu'en 2029. Une partie du produit de la vente aux enchères des droits d'émission pour aéronefs doit être affectée à des mesures de réduction des émissions de CO₂ dans le trafic aérien. Les émissions de CO₂ devront désormais figurer sur les billets d'avion.

Dans les **TP routiers et la navigation**, plus de 5 000 bus diesel et plus de 140 bateaux à moteur diesel sont encore utilisés dans le trafic relevant de la concession. Le gouvernement fédéral doit soutenir le passage à des propulsions écologiques avec un financement incitatif. Selon le message du Conseil fédéral, il est prévu d'y allouer un maximum de 47 millions de francs par an d'ici 2030, sur le budget général de la Confédération. Dans le transport régional de voyageurs, le gouvernement fédéral doit prendre en charge 75 % des coûts supplémentaires liés à l'investissement dans un bus écologique, et 30 % des coûts supplémentaires dans le trafic local. De même, la Confédération doit prendre en charge 30 % des investissements supplémentaires pour la conversion ou le remplacement des bateaux diesel de la navigation relevant de la concession. Les coûts d'investissement sont pris en compte après déduction de toutes les autres subventions. Pour faciliter la conversion, la Confédération veut en outre créer un service de coordination externe à l'administration pour les modes de propulsion électrique dans les TP.

En contrepartie de cet encouragement, le **remboursement de l'impôt sur les huiles minérales** doit être supprimé à partir de 2026 pour le transport de personnes concessionnaire sur la route et les eaux.

Consultation au Parlement

La CEATE-E a terminé l'examen préliminaire le 1^{er} septembre 2023. Le Conseil des États se penchera sur la loi sur le CO₂ en tant que premier conseil lors de la session d'automne.

Le financement incitatif des propulsions écologiques pour les bus fait également l'objet d'une initiative parlementaire. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a donné suite à l'initiative en juin 2022. En août 2023, la CTT du Conseil des États a décidé de ne pas approuver l'initiative car, entre-temps, la demande a

été reprise dans le cadre de la révision de la loi sur le CO₂. L'initiative revient à la CTT-N.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[22.061 Loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024. Révision](#)

[22.452 Initiative parlementaire. Financement incitatif de la Confédération pour l'acquisition de bus dotés de moteurs écologiques dans les transports publics routiers](#)

Politique des transports en cours, session d'automne 2023

Programme Trafic d'Agglomération : quatrième génération

Au cours des prochaines années, la Confédération entend soutenir l'amélioration des infrastructures de transport dans 32 agglomérations pour un total de 1,6 milliard de francs. C'est ce que propose le Conseil fédéral avec la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération. Le Conseil national l'a approuvé lors de la session d'été, avec une petite adaptation. Le Conseil des États se penchera sur la proposition lors de la session d'automne.

Dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération, les cantons et les communes planifient ensemble des solutions adaptées à leurs problèmes de trafic. La Confédération les soutient financièrement par le biais du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Les agglomérations qui coordonnent de manière globale, efficace et performante leurs défis croissants dans le domaine des transports et le développement de l'urbanisation bénéficient de subventions fédérales. Le programme est un pilier important du développement territorial durable de la Suisse. Avec le programme en faveur du trafic d'agglomération, les trois niveaux de l'État ont investi quelque 17,5 milliards de francs dans des projets de transport depuis plus de 15 ans.

La quatrième génération du programme

La quatrième génération du programme de trafic d'agglomération est désormais à l'ordre du jour. Le Conseil fédéral propose au Parlement de soutenir les 32 projets soumis, provenant de toutes les régions du pays. La Confédération doit y participer en versant des contributions comprises entre 30 et 45 pour cent. Plus l'impact attendu du projet sur les transports, l'urbanisation, la sécurité et l'environnement est important, plus la participation est élevée. Au total, il s'agit d'investissements de 4,25 milliards de francs, dont 1,6 milliard pris en charge par la Confédération.

Les TP : un élément important

Les transports publics sont un élément central du programme de trafic d'agglomération. 30 % des contributions fédérales de la quatrième génération sont prévues pour des projets de TP. Les autres moyens se

répartissent entre les projets de mobilité piétonne et cycliste (33 %), le transport individuel motorisé (28 %) et les plateformes de transport reliant les transports privés et publics (9 %).

Par exemple, certains projets soutiennent la conversion des flottes de bus du diesel à l'électrique. Cela est nécessaire dans la mesure où de nouvelles infrastructures doivent être mises en place (par ex., une infrastructure de recharge) et parce que l'achat de véhicules électriques est aujourd'hui encore plus cher que celui de bus diesel. Une autre solution soutenue est le passage du bus au tram.

Consultation au Parlement

Le Conseil national a adopté le programme à l'unanimité lors de la session d'été. Ce faisant, il l'a complété par un projet supplémentaire d'un montant de 38 millions de francs (tunnel routier Moscia-Acapulco dans le cadre du projet d'agglomération « Locarnese »).

Le Conseil des États débattera de cet objet lors de la session d'automne. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) propose à son conseil de l'adopter. La commission rejette toutefois le projet supplémentaire ajouté par le Conseil national. La discussion au sein de la CTT-E a également porté sur la déduction possible de 5 % sur le taux de cotisation de la Confédération. Avec la voix prépondérante du président, la CTT-E a confirmé la déduction : celle-ci serait correcte lorsque des projets des générations de programmes précédentes n'ont pas été mis en œuvre ou de manière insuffisante sans motif valable.

La LITRA soutient la proposition.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[23.033 Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération](#)

Politique des transports en cours, session d'automne 2023

Renforcement du trafic ferroviaire international avec l'UE

Avec le pilier technique du 4^e paquet ferroviaire, l'UE renforce le secteur ferroviaire européen. Il uniformise entre autres les procédures d'homologation pour le nouveau matériel roulant et renforce ainsi le trafic ferroviaire transfrontalier. Pour que la Suisse puisse également y participer, des adaptations de la loi sur les chemins de fer, que le Conseil des États a approuvées lors de la session d'été 2023, sont nécessaires. La balle est maintenant dans le camp du Conseil national.

La Suisse est tributaire d'un trafic ferroviaire transfrontalier qui fonctionne bien. Celui-ci est central pour les passagers, l'économie suisse et le transfert sur le rail du trafic de marchandises à travers les Alpes. Avec ses nombreuses lignes ferroviaires transfrontalières et son corridor nord-sud, la Suisse joue un rôle important dans le trafic ferroviaire européen.

Participation Suisse limitée jusqu'à fin 2023

En 2016, l'UE a adopté son 4^e paquet ferroviaire. Ce paquet comprend un pilier dit technique qui, entre autres, harmonise et simplifie au niveau européen les procédures d'homologation jusqu'ici nationales pour le nouveau matériel roulant sur le rail. Depuis la mi-juin 2019, l'Agence ferroviaire européenne (ERA) est compétente pour les homologations de matériel roulant destiné au trafic transfrontalier.

La participation à ces procédures est dans l'intérêt de la Suisse. Les fabricants et les entreprises de Suisse peuvent participer aux procédures européennes unifiées grâce à une solution transitoire limitée à fin 2023.

Première étape : l'adaptation de la loi au niveau national

Selon le Conseil fédéral, la Suisse devrait adopter la solution de l'UE de manière autonome et durable. Dans un premier temps, cela implique des règles équivalentes au niveau national. C'est pourquoi le Conseil fédéral a transmis au Parlement sa proposition d'adaptation de la loi sur les chemins de fer. L'adaptation de la loi doit créer les conditions pour

des procédures d'homologation simplifiées pour le secteur ferroviaire, permettre des prescriptions harmonisées communes en matière d'interopérabilité technique et de normes de sécurité et constituer la base pour la participation de la Suisse au développement de la numérisation des chemins de fer prévu par l'UE.

Solution en suspens avec l'UE

Le Conseil fédéral estime qu'il est opportun de créer, en Suisse dans un premier temps, les bases permettant de participer aux procédures simplifiées. L'adaptation nationale de la loi n'est toutefois pas suffisante. Pour une participation durable et complète de la Suisse aux procédures européennes, une solution commune avec l'UE est nécessaire : une adaptation de l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'UE. Actuellement, l'adaptation de l'accord sur les transports terrestres n'est pas possible dans la mesure où des questions institutionnelles d'ordre supérieur ne sont pas résolues entre la Suisse et l'UE. La Commission européenne a clairement indiqué que l'adaptation de l'accord sur les transports terrestres dépendait des progrès réalisés sur ces questions institutionnelles.

Consultation au Parlement

Le Conseil des États a adopté la modification de la loi fédérale sur les chemins de fer lors de la session d'été 2023, en tant que premier conseil, sans procéder à des adaptations. Le Conseil national s'en occupera lors de la session d'automne.

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) propose à son conseil de l'accepter. Elle s'est également penchée sur les conséquences de la modification de la loi sur le droit de recours des associations de personnes handicapées. La majorité de la CTT-N estime qu'il est assuré que le droit à l'utilisation autonome des transports publics, qui va au-delà du droit européen, continue d'être garanti par des dispositions complémentaires suisses dans l'accord européen. De même, il doit rester possible pour les associations de recourir à la voie judiciaire par le biais du droit de recours individuel pour les personnes concernées.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[23.024 Loi fédérale sur les chemins de fer. Modification \(Mise en œuvre du volet technique du 4^e paquet ferroviaire de l'UE\)](#)

Politique des transports en cours, session d'automne 2023

Navigation : deux conventions internationales

Le Conseil fédéral propose au Parlement d'approuver deux conventions internationales dans le domaine de la navigation. Il s'agit de questions de responsabilité pour la navigation intérieure européenne ainsi que d'une amélioration de la protection environnementale des eaux intérieures. Lors de la session d'automne, le Conseil des États se penchera sur la question en tant que premier conseil.

La première convention est la **Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012)**. Il s'agit d'une nouvelle édition qui tient compte, entre autres, de l'évolution de l'inflation au cours des 30 dernières années. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) propose à son conseil d'approuver la convention et d'autoriser le Conseil fédéral à déclarer l'adhésion de la Suisse à celle-ci. La CTT-E approuve également la position du Conseil fédéral visant à exclure du champ d'application de la convention aussi bien les eaux intérieures suisses que l'adaptation de la loi sur la navigation maritime liée à la mise en œuvre.

Dans le second cas, il s'agit d'étendre la **convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI)**. En plus de l'interdiction de déverser des déchets solides et liquides dans l'eau, il est désormais prévu d'interdire le rejet de polluants volatils. La CTT-E propose à son conseil d'approuver les modifications et d'autoriser le Conseil fédéral à les ratifier.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[23.036 Approbation de la convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure et de la modification de la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse et de la modification de la convention relative aux déchets survenant en navigation rhénane et intérieure](#)

Politique des transports en cours, session d'automne 2023

Davantage d'offres de mobilité novatrices et climatiquement neutres

En Suisse, les transports sont à l'origine d'environ un tiers des émissions totales de gaz à effet de serre. Une motion veut charger le Conseil fédéral d'élaborer un plan d'action, avec la participation des cantons et des communes, pour promouvoir des offres de mobilité collective innovantes et efficaces sur le plan climatique, et pour augmenter leur taux d'utilisation. Le Conseil national a adopté la motion. Le Conseil des États se prononcera à ce sujet lors de la session d'automne.

Le plan d'action demandé doit tenir compte des critères suivants : Premièrement, les obstacles réglementaires aux nouvelles offres de mobilité efficaces sur le plan climatique doivent être supprimés (par ex. pour la « mobilité à la demande » et pour la « mobilité partagée »). Cela doit s'appliquer aussi bien aux projets pilotes qu'aux offres qui entament un service régulier. Deuxièmement, les nouvelles offres de mobilité doivent être mises en réseau avec les transports publics classiques et la mobilité douce afin de permettre des itinéraires efficaces en termes de temps et conviviaux (transport intermodal).

Le Conseil fédéral demande l'adoption de la motion. Le Conseil national a approuvé la motion lors de la session de printemps 2023. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) est en revanche d'avis, par 7 voix contre 4 et sans abstention, que la demande doit être satisfaite en premier lieu par les acteurs du secteur de la mobilité et non par un plan d'action de la Confédération. Elle propose par conséquent de rejeter la motion.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[22.3632 Motion. Plan d'action pour promouvoir des offres de mobilité novatrices et climatiquement neutres](#)

Politique des transports en cours, session d'automne 2023

Infrastructure ferroviaire : proportionnalité du maintien de la qualité

Un postulat veut charger le Conseil fédéral d'analyser l'adéquation et la proportionnalité des normes introduites ces dix dernières années dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire ainsi que leur mise en œuvre. Le rapport doit montrer quels allègements financiers pourraient être obtenus dans le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) par une suppression ou une adaptation des normes.

La Confédération finance l'exploitation, le maintien de la qualité ainsi que l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire par le biais du FIF. Le postulat déposé critique le fait que les moyens engagés pour le maintien de la qualité sont parfois inutilement élevés : de nouvelles normes et réglementations auraient un impact disproportionné sur les coûts de maintien de la qualité. Un rapport doit permettre au Conseil fédéral et au Parlement d'évaluer la suppression ou l'adaptation de telles normes. Lorsque de nouvelles normes sont inévitables, le postulat prévoit que des dispositions transitoires s'appliquent à l'infrastructure existante (protection temporaire).

Le Conseil fédéral demande au Parlement l'adoption du postulat. Le Conseil des États s'en occupera lors de la session d'automne. S'il accepte le postulat, le mandat de mise en œuvre sera transmis au Conseil fédéral.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[23.3703 Postulat. Infrastructure ferroviaire. Davantage de proportionnalité et de discernement dans les projets d'entretien et de maintien de la qualité](#)