

Politique des transports en cours

N° 4 | 2023 Session d'hiver des Chambres fédérales, du 04 au 22 décembre 2023

Berne, le 28 | 11 | 2023

Chers membres, chères lectrices et chers lecteurs,

Prendre le train n'a jamais été aussi populaire ! La demande de trafic ferroviaire de passagers se maintient sans faiblir et a atteint un record absolu au [troisième trimestre 2023](#). La branche des TP s'est avérée résistante à la crise en parvenant à s'adapter, et elle a fourni un excellent travail au cours des derniers mois. Ces valeurs records illustrent la motivation de la branche des TP à poursuivre l'amélioration de l'attractivité des TP et à attirer encore plus de personnes dans les moyens de transport de masse. Nous pouvons ainsi nous réjouir des [nouveautés](#) dans l'horaire 2024 ou de l'intégration de l'aéroport de Genève dans le [réseau SWISS Air Rail](#).

Les chiffres actuels des utilisateurs sont d'autant plus réjouissants que les défis à relever dans la branche des TP restent nombreux. Le déraillement d'un train de marchandises dans le [tunnel de base du Saint-Gothard](#), par exemple, affecte considérablement le principal axe nord-sud pour la Suisse et pour l'Europe. Dans diverses entreprises de transport, la recherche de personnel qualifié entraîne déjà des [restrictions ponctuelles](#) de l'offre de TP. En outre, la hausse du niveau des prix augmente les coûts de l'industrie des TP et des entreprises de TP, lesquelles sont parallèlement soumises à la pression des pouvoirs publics pour faire des économies. En tant que partie de la solution pour la mobilité du futur, les TP doivent continuer à être suffisamment promus. Nous, la LITRA, nous engageons à cette fin !

La situation du trafic ferroviaire de marchandises est moins réjouissante. L'incident du tunnel de base du Saint-Gothard, le ralentissement économique en Europe et la qualité structurellement plus faible avec des coûts plus élevés dans le trafic ferroviaire de marchandises transalpin ont eu pour effet de briser la tendance à l'augmentation de la part du rail sur l'axe nord-sud pour la première fois depuis 2008. À la LITRA, nous suivrons de près, lors de la parution prochaine du rapport de la Confédération sur le transfert, les mesures que le Conseil fédéral entend prendre pour contrer ce phénomène.

Enfin, au début de l'année prochaine, le Conseil fédéral transmettra au Parlement le message sur l'orientation future du trafic de marchandises sur le territoire. Du point de vue de LITRA, le trafic combiné de marchandises et le trafic ferroviaire de marchandises doivent impérativement être renforcés, notamment par une modernisation complète du matériel roulant. Il sera en outre nécessaire de mettre en place une offre de réseau viable dans le transport par wagons complets isolés (TWCI), avec un financement limité dans le temps ainsi que des lignes directrices claires permettant une concurrence équitable sur le rail.

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 :

- Adaptation des étapes d'aménagement du réseau ferroviaire et perspective Rail 2050
- Loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024
- Indemnités de la Confédération pour le trafic régional 2024
- Programme Trafic d'Agglomération : quatrième génération
- Financement durable des CFF
- Navigation : deux conventions internationales
- Renforcement de l'axe ferroviaire Lausanne-Genève

Politique des transports en cours, session d'hiver 2023

Adaptation des étapes d'aménagement du réseau ferroviaire et perspective Rail 2050

Le Confédération entend poursuivre le renforcement du rail. C'est pourquoi le Conseil fédéral a adopté le message sur l'état et les modifications des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que sur la perspective Rail 2050. Lors de la session d'hiver, le Conseil des États se penchera sur la question en tant que premier conseil.

La Suisse ne cesse de développer son réseau et son offre en termes de chemins de fer. Les étapes d'aménagement décidées par le Parlement et financées par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) en constituent la base. En août 2023, le Conseil fédéral a transmis au Parlement le message sur l'état et les modifications des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que sur la perspective Rail 2050. Le message porte principalement sur des adaptations des étapes d'aménagement déjà convenues. En outre, la perspective Rail 2050 porte à la connaissance du Parlement la stratégie à long terme de la Confédération pour les chemins de fer.

Perspective Rail 2050

La vision de la [perspective Rail 2050](#) est d'utiliser efficacement les atouts du rail et de contribuer à l'objectif climatique 2050 en augmentant la part du rail dans le transport de passagers et de marchandises. L'espace de vie et le site économique suisse doivent être renforcés et le développement du rail doit être coordonné avec les objectifs du développement territorial. Les orientations se concentrent sur le développement du rail sur les courtes et moyennes distances. Le trafic national et international sur de longues distances doit être développé là où le rail n'est pas encore compétitif par rapport au trafic routier et aérien. Dans le domaine du trafic de marchandises, l'accent porte sur l'accès au rail via des plateformes de transbordement et des installations de logistique urbaine.

Adaptations des étapes d'aménagement (EA) déjà convenues

Par ce message, le Conseil fédéral propose en même temps au Parlement d'adapter les étapes d'aménagement adoptées et les crédits d'engagement associés. Les adaptations concernent des projets déjà convenus tels que, par exemple, l'aménagement à quatre voies entre Zurich et Winterthur (tunnel de Brütten) ou le tunnel de base du Zimmerberg II. À cela s'ajoutent de nouveaux projets qui devront être intégrés à l'EA 2035. Le Conseil fédéral propose par exemple l'élargissement complet du tunnel de base du Lötschberg à deux voies sur toute sa longueur ainsi que la construction du tunnel de Morges-Perroy pour augmenter la capacité sur l'axe Genève-Lausanne.

Au total, le Conseil fédéral propose au Parlement de prélever 2,6 milliards de francs supplémentaires sur le fonds d'infrastructure ferroviaire par rapport aux crédits accordés jusqu'ici. Avec les projets déjà convenus dans les programmes d'aménagement en cours (Développement de l'infrastructure ferroviaire ZEB, EA 2025, EA 2035), la Confédération investira ainsi plus de 27 milliards de francs dans l'aménagement du réseau ferroviaire d'ici 2035.

Consultation au Parlement et perspectives

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) a procédé à l'examen préalable du dossier. Elle est en principe d'accord avec les propositions du Conseil fédéral, mais propose à son conseil de procéder à de nouvelles adaptations des étapes d'aménagement avec une augmentation correspondante des crédits d'engagement. Ainsi, la planification du désenchevêtrement de Pratteln doit être poursuivie dans le cadre de l'EA 2025 (+25 millions de francs). En ce qui concerne l'EA 2035, la CTT-E demande d'inclure explicitement l'aménagement de la gare d'Ebikon en tant que mesure (+100 millions de francs), de réaliser le Morgartenring (+15 millions de francs), de projeter l'aménagement de la double voie à Tiefenwinkel et de procéder à des études sur la Suisse occidentale (+10 millions de francs). À une faible majorité, elle se prononce en faveur de l'inclusion d'autres projets en Suisse romande afin d'éviter des dégradations de l'horaire (+100 millions de francs). Le Conseil des États débattera du dossier en tant que premier conseil lors de la session d'hiver.

Le Conseil fédéral a en outre annoncé un nouveau message pour 2026, avec la prochaine grande étape d'aménagement. On peut finalement s'attendre à un nouveau message en 2030.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[23.055 État d'avancement et modification des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et nouvelle stratégie à long terme « Perspective Rail 2050 »](#)

Politique des transports en cours, session d'hiver 2023

Loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024

La révision partielle de la loi sur le CO₂ fixe les conditions-cadres pour la protection du climat en Suisse jusqu'en 2030. La révision concerne également les TP. Le Conseil des États a traité l'objet lors de la session d'automne 2023. Le Conseil national s'en occupera lors de la session d'hiver.

La révision a pour objectif de réduire de moitié les émissions de gaz à effet de serre de la Suisse d'ici 2030 par rapport à 1990. 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 suisse a accepté cette dernière par votation le 18 juin 2023.

Les TP sont une partie importante de la solution pour la protection du climat dans le domaine de la mobilité. Ils sont prêts à aller de l'avant. Dans le cadre de la présente révision, cela nécessite également des mesures d'encouragement.

Les principales nouvelles mesures pour les TP

La loi sur le CO₂ ajustée doit permettre de soutenir le **trafic ferroviaire de passagers** transfrontalier, y compris les **trains de nuit**, à hauteur de 30 millions de francs par an jusqu'en 2030. Les fonds proviennent de la vente aux enchères des droits d'émission pour les aéronefs.

Dans le **trafic aérien**, une obligation d'incorporer une part de carburant durable dans le kérosène est prévue. En s'inspirant des directives de l'UE, le Conseil fédéral et le Conseil des États veulent introduire un quota autonome. La majorité de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national (CEATE-N) propose toutefois à son conseil de régler l'obligation de mélange par le biais de l'accord sur le transport aérien avec l'UE. Il s'agit ainsi de garantir que les entreprises suisses bénéficient des mêmes conditions-cadres que celles de l'UE. Ce qui n'est pas contesté, c'est que la Confédération doit pouvoir encourager le développement et la production de carburants d'aviation renouvelables. De plus, une partie des recettes de la ventes aux enchères de droits d'émission pour les aé-

ronefs doit être utilisée pour des mesures de réduction de CO₂ dans le trafic aérien. À l'avenir, les émissions de CO₂ devront en outre être indiquées sur les billets d'avion. La CTT-N propose désormais de soumettre les jets privés et les jets d'affaires de plus de 5,7 tonnes en Suisse à une taxe comprise entre 500 et 3000 francs par vol.

Dans les **TP routiers et la navigation**, plus de 5000 bus diesel et plus de 140 bateaux à moteur diesel sont encore utilisés aujourd'hui dans le trafic relevant de la concession. Le gouvernement fédéral doit soutenir le passage à des propulsions écologiques avec un financement incitatif. D'ici 2030, il est prévu d'y allouer un maximum de 47 millions de francs par an 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. De plus, la Confédération veut mettre en place un service de coordination externe à l'administration pour les modes de propulsion électriques dans les TP.

En contrepartie de cet encouragement, **le remboursement de l'impôt sur les huiles minérales** doit être supprimé pour le trafic voyageurs relevant de la concession sur la route et les eaux, corrigeant ainsi une incitation erronée en matière de politique climatique. Selon le Conseil fédéral et le Conseil des États, cela devrait être réalisé pour 2026. La CEATE-N propose de reporter la suppression à 2030, afin de laisser aux TP le temps d'effectuer la transition nécessaire et en cours vers des propulsions écologiques.

Consultation au Parlement

Le Conseil des États a traité la loi sur le CO₂ lors de la session d'automne 2023 en tant que premier conseil. Depuis lors, la CEATE-N s'est penchée sur la question. Le Conseil national traitera le dossier lors de la session d'hiver.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

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

Politique des transports en cours, session d'hiver 2023

Indemnités de la Confédération pour le trafic régional 2024

En raison des efforts d'économie du Conseil fédéral, le transport régional de voyageurs (TRV) devrait toucher moins d'indemnités de la Confédération en 2024 que cette année. Les deux commissions des transports et des télécommunications (CTT) ont par la suite proposé d'augmenter de 55 ou 60 millions de francs le crédit proposé par le Conseil fédéral. Les commissions des finances (CdF) s'y opposent toutefois et soutiennent la proposition du Conseil fédéral. Le Parlement débatera du budget lors de la session d'hiver.

Les offres de transport régional de voyageurs (TRV) sont commandées conjointement par la Confédération et les cantons et sont d'une grande importance pour la mobilité en Suisse. Les deux niveaux de l'État indemnisent les entreprises de transport des coûts non couverts prévus. Il s'agit d'environ 1560 lignes de plus de 100 entreprises de transport. Avec le budget 2024, le Conseil fédéral veut fixer les indemnités de la Confédération pour le TRV à près de 1,08 milliard de francs. Cela représente 7,8 % ou environ 90 millions de francs de moins que le budget 2023 (y compris le crédit supplémentaire).

Pour les deux commissions des transports et des télécommunications (CTT), le Conseil fédéral va trop loin avec cette économie à court terme : de leur point de vue, des coupes entraînant une réduction de l'offre de transports publics ne devraient pas avoir lieu. Ils ont donc demandé aux deux CdF de prévoir 55 à 60 millions de francs supplémentaires pour le TRV. Les majorités des deux CdF rejettent toutefois cette proposition en raison des finances fédérales et du frein à l'endettement. Le Conseil national et le Conseil des États discuteront et décideront du budget 2024 lors de la session d'hiver.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[23.041 Budget 2024 assorti du plan intégré des tâches et des finances 2025-2027](#)

Politique des transports en cours, session d'hiver 2023

Programme Trafic d'Agglomération : quatrième génération

Avec la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération, la Confédération doit soutenir l'amélioration des infrastructures de transport dans 32 agglomérations à hauteur de 1,6 milliard de francs. Le Conseil national et le Conseil des États sont d'accord, mais doivent encore régler une petite divergence.

Dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération, les cantons et les communes planifient ensemble des solutions à leurs problèmes de trafic. La Confédération les soutient avec des fonds provenant 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.

Pour la quatrième génération du programme, le Conseil fédéral propose au Parlement de soutenir les 32 programmes déposés. Au total, il s'agit de 4,25 milliards de francs, dont 1,6 milliard qui devrait être pris en charge par la Confédération. 30 % des subventions fédérales sont prévues pour des projets de TP.

Le Conseil national a adopté le programme lors de la session d'été 2023 et l'a complété par un projet supplémentaire (tunnel routier Moscia-Acapulco, lequel fait partie du projet d'agglomération « Locarnese »). Le Conseil des États a donné son accord lors de la session d'automne, mais a rejeté le projet supplémentaire. Le Conseil national a alors décidé que le projet tessinois devait être soumis au Parlement par un message séparé. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) propose maintenant à son conseil de suivre le Conseil national. Si le Conseil des États l'approuve lors de la session d'hiver, le dossier pourra être définitivement adopté lors du vote final.

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'hiver
2023

Financement durable des CFF

La situation financière des CFF s'est aggravée suite à la pandémie de coronavirus. Dans ce contexte, les CFF ont mis en place des mesures d'économie. En outre, le Parlement a adopté une motion visant à apporter un soutien financier aux CFF. En conséquence, le Conseil fédéral a soumis au Parlement un message visant à renforcer la capacité d'investissement des CFF et à clarifier les instruments de financement de la Confédération. Le Conseil national débattera du projet en tant que premier conseil lors de la session d'hiver.

Avant la pandémie de coronavirus, les CFF enregistraient des résultats commerciaux positifs. L'endettement net a néanmoins augmenté en raison de nombreux importants investissements. Dans le cadre des mesures prises pour endiguer la pandémie, les CFF ont subi à partir de 2020 des pertes importantes dans le trafic longues distances, qu'ils exploitent de manière autonome. Par rapport au bénéfice d'exploitation avant amortissements, intérêts et impôts (EBITDA), à partir de 2020, l'endettement des CFF a nettement dépassé l'objectif de $6,5 \times$ EBITDA fixé par le Conseil fédéral. C'est pourquoi les CFF ont annoncé des mesures de coûts et d'efficacité à hauteur d'environ 6 milliards de francs. Le message du Conseil fédéral qui vient d'être présenté contient trois mesures. Le Conseil fédéral veut ramener l'endettement net des CFF portant intérêts au niveau de l'objectif fixé d'ici 2030.

Propositions du Conseil fédéral

Les CFF ne peuvent s'endetter qu'auprès de la Confédération. À cette fin, la Confédération accorde aux CFF des prêts de trésorerie remboursables pour couvrir leurs besoins en investissements. Ces **prêts** entraînent une augmentation de l'endettement de la Confédération au-delà du frein à l'endettement. Le Conseil fédéral propose qu'à partir d'un certain niveau d'endettement, la Confédération ne puisse plus accorder de prêt aux CFF que par le biais du budget fédéral (seuil prévu : le montant de l'endettement net des CFF au moment de l'entrée en vigueur de la présente modification de loi). Ces prêts via le budget fédéral sont soumis au frein à l'endettement de la

Confédération. Selon les estimations, de tels prêts seraient nécessaires au plus tôt à la fin de la décennie en cours.

Pour mettre en œuvre la motion transmise par le Parlement au Conseil fédéral (22.3008), le Conseil fédéral propose d'octroyer aux CFF **un apport unique en capital** de 1,15 milliard de francs, dont le montant est calculé en fonction des pertes subies par les CFF dans le trafic longues distances entre 2020 et 2022. Cela permettrait de réduire la dette des CFF et d'améliorer leur capacité d'investissement.

Enfin, pour améliorer encore la situation financière des CFF, la Confédération peut leur accorder une baisse du prix des sillons pour le trafic longues distances. Cela entraîne toutefois une charge plus importante pour le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Le Conseil fédéral souhaite garantir la **liquidité du FIF** et assurer ainsi le financement des projets d'infrastructure ferroviaire prévus. Il propose que la part maximale de deux tiers du produit net de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) soit versée au FIF si les réserves de ce dernier sont inférieures à la réserve appropriée.

Consultation au Parlement

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) soutient l'apport unique en capital et la mesure visant à garantir les liquidités du FIF. Pour ces dernières, elle demande que le montant de la réserve appropriée (300 millions de CHF) soit explicitement défini dans la loi. En revanche, la majorité de la CTT-N rejette le changement de système pour les prêts de la Confédération et souhaite s'en tenir au droit en vigueur : le changement de système entraînerait une situation de concurrence avec d'autres dépenses fédérales, ce qui n'est pas souhaitable pour le développement de l'offre de TP. Le Conseil national en débattira lors de la session d'hiver en tant que premier conseil.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[23.063 Loi sur les Chemins de fer fédéraux \(LCFF\). Modification](#)

Politique des transports en cours, session d'hiver 2023

Navigation : deux conventions internationales

Le Conseil fédéral propose au Parlement d'approuver deux conventions internationales dans le domaine de la navigation : l'une sur les questions de responsabilité pour la navigation intérieure européenne et l'autre sur l'amélioration de la protection environnementale des eaux intérieures. Le Conseil national se penchera sur la question en tant que deuxième conseil lors de la session d'hiver.

La **Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012)** est une nouvelle édition qui tient compte, entre autres, de l'évolution de l'inflation au cours des 30 dernières années. Lors de la session d'automne 2023, le Conseil des États a décidé d'approuver la convention et d'autoriser le Conseil fédéral à déclarer l'adhésion de la Suisse à la convention.

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. Lors de la session d'automne 2023, le Conseil des États a décidé d'approuver les modifications et d'autoriser le Conseil fédéral à les ratifier.

Le Conseil national examinera les conventions lors de la session d'hiver. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) propose à son conseil de suivre le Conseil des États dans les deux cas.

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'hiver
2023

Renforcement de l'axe ferro- viaire Lausanne-Genève

Deux motions identiques du Conseil national et du Conseil des États demandent des mesures pour augmenter la redondance et la capacité de la ligne ferroviaire Lausanne-Genève. Les mesures doivent être intégrées dans les programmes d'aménagement ferroviaire en cours. Lors de la session d'hiver, le Conseil des États débattrà de la motion issue de ses rangs.

La liaison ferroviaire Lausanne-Genève est une ligne particulièrement sollicitée. En cas d'interruption, les alternatives disponibles sont insuffisantes. Toute interruption a des répercussions sur l'économie et l'approvisionnement de la région et au-delà. Les objectifs des motions sont une augmentation de la capacité de transport sur la ligne et une exploitation fiable dans le reste de la Suisse.

En août 2023, le Conseil fédéral a adopté le message sur l'état et les modifications des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que sur la Perspective Rail 2050 (voir l'article ci-dessus). Pour la ligne Lausanne-Genève, il propose un nouveau tunnel entre Morges et Perroy afin de créer un itinéraire alternatif. Il propose donc de rejeter les motions pour des raisons formelles.

Du point de vue de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E), le tunnel mentionné n'est qu'une première étape. Elle propose donc à son conseil d'adopter la motion déposée au Conseil des États. Le Conseil des États se penchera sur la question lors de la session d'hiver. Le Conseil national traitera la motion déposée dans son conseil lors de cette ou d'une prochaine session.

Base de données des objets parlementaires Curia
Vista

[23.3668 Motion. Redondance et fiabilité pour l'axe ferroviaire Lausanne-Genève](#)

[23.3725 Motion. Redondance et fiabilité pour l'axe ferroviaire Lausanne-Genève](#)