

Politique des transports en cours

N° 1|2024 Session de printemps des Chambres fédérales, du 26 février au 15 mars

Berne, 20 | 02 | 2024

Chers membres, chères lectrices et chers lecteurs,

L'important engagement commun en faveur des transports publics a porté ses fruits : jamais autant de personnes n'ont pris les TP que l'année dernière ! Le fait que des chiffres records ont été enregistrés durant chacun des quatre trimestres de 2023 ([selon le Rapport trimestriel](#)) est particulièrement réjouissant. Au dernier trimestre 2023, la croissance s'est certes quelque peu ralentie par rapport au même trimestre de l'année précédente, mais les 5,6 milliards de voyageurs-kilomètres transportés par le rail étaient encore supérieurs de plus de 8 % aux valeurs de l'année précédente.

En politique, il faut poser les jalons de manière à ce que cet élan puisse se poursuivre au cours des prochains mois. C'est pourquoi il est juste et important de continuer à améliorer et à développer de manière ciblée les infrastructures de TP sur le rail et la route. Le potentiel d'attirer encore plus de personnes dans les TP reste important, en particulier pour les voyages de loisirs. Actuellement, la branche des TP tente par exemple avec succès d'attirer encore plus d'amateurs de sports d'hiver dans les TP en proposant des offres de trains directs plus flexibles le weekend.

En même temps, la politique doit impérativement garantir que les infrastructures des TP restent bien entretenues. Le Conseil fédéral adoptera cette année le message relatif au financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire pour les années 2025 à 2028. La LITRA a déjà pris clairement position [dans le cadre de la procédure de consultation](#) : la Confédération doit mettre à disposition plus de moyens que prévu pour pouvoir assurer la qualité et la fiabilité élevées de l'infrastructure ferroviaire à l'avenir également. Richard Lutz, président du directoire de la Deutsche Bahn, nous a montré l'ampleur des défis à relever pour le réseau haute performance, par exemple en Allemagne, dans [une contribution d'invité](#).

L'évolution du trafic ferroviaire de marchandises, dont les chiffres ont baissé au cours des cinq derniers trimestres, nous préoccupe de plus en plus. En conséquence, la part du rail dans le transport de marchandises à travers les Alpes a, pour la première fois, légèrement diminué. Le transport de marchandises de transit par le rail devra encore être renforcé. Une accélération de la modernisation du trafic marchandises en import-export et en trafic intérieur est impérative.

Dans le trafic voyageurs comme dans le trafic de marchandises, il s'agira non seulement de développer l'infrastructure, mais aussi et surtout de renforcer l'efficacité, d'introduire plus d'intelligence et de flexibilité dans le système, et d'améliorer encore l'attractivité pour les clients. À une époque où les budgets sont de plus en plus serrés, ces facteurs gagnent en importance. La branche et l'industrie des TP seront encore sollicités à l'avenir.

Je vous souhaite une bonne lecture et vous remercie de votre soutien aux transports publics.



Martin Candinas, Conseiller national
Président

Cet aperçu contient des informations relatives aux thèmes suivants :

- [État d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et de la perspective RAIL 2050](#)
- [Soutien à l'infrastructure de chargement des automobiles](#)
- [Révision partielle de la loi sur le CO₂ pour l'après 2024](#)
- [Fiabilité sur la ligne ferroviaire Lausanne – Genève](#)
- [Assurer le raccordement des régions rurales](#)

Politique des transports en cours, session de printemps 2024

État d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et de la perspective RAIL 2050

L'automne dernier, 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. Après l'adoption du projet proposé par le Conseil fédéral lors de la session d'hiver 2023 par le Conseil des États, le Conseil national débattera du sujet lors de la session de printemps. Les deux Chambres veulent clore le dossier au cours de la même session.

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.

La vision de la perspective RAIL 2050 est d'utiliser efficacement les atouts du rail et d'augmenter la part du rail dans le transport de passagers et de marchandises. L'espace de vie et la place économique suisses doivent être renforcés en même temps. Lors de la poursuite de l'extension du réseau ferroviaire, l'accent doit porter sur les courtes et moyennes distances. Le trafic national et international doit en outre 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.

Le Conseil fédéral veut poursuivre le renforcement du rail

Dans son message, le Conseil fédéral propose également au Parlement d'adapter des projets déjà décidés. Il s'agit notamment de l'extension à quatre voies entre Zurich et Winterthur (tunnel de Brütten) ou du tunnel de base du Zimmerberg II. À cela s'ajoutent de nouveaux projets qui doivent être intégrés à l'étape d'aménagement 2035. Le Conseil fédéral propose ainsi l'élargissement du tunnel de base du Lötschberg à deux voies sur toute sa longueur ou la construction du tunnel 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 FIF par rapport aux crédits accordés jusqu'à présent. Avec les projets déjà décidés dans le cadre des différents programmes d'aménagement (développement de l'infrastructure ferro-

viaire, étape d'aménagement 2025, étape d'aménagement 2035), la Confédération investira ainsi plus de 27 milliards de francs dans l'aménagement du réseau ferroviaire d'ici 2035.

Ce qu'en disent les commissions et les Chambres

Le Conseil des États a adopté le projet du Conseil fédéral lors de la session d'hiver 2023 et l'a complété par quelques projets supplémentaires. La décision du Conseil des États comprend en outre un investissement préalable dans la bifurcation du tunnel de base du Zimmerberg II pour le tunnel de Meilibach (qui sera construit ultérieurement), ainsi que divers aménagements de gares. Par ses décisions, le Conseil des États a augmenté de 350 millions de francs les crédits de 2,6 milliards de francs proposés par le Conseil fédéral.

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) recommande à son conseil de suivre les décisions du Conseil des États. Seule l'inclusion de projets supplémentaires en Suisse romande (augmentation du crédit de 100 millions de francs) n'a pas fait l'unanimité au sein de la commission, pour des raisons de politique financière et de contenu. À une courte majorité de 12 voix contre 9 et 2 abstentions, elle propose toutefois d'approuver également cette augmentation de crédit. Lors de la session de printemps, le Conseil national se penchera en premier lieu sur le dossier. Les deux Chambres veulent éliminer les éventuelles divergences au cours de la même session.

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 de printemps 2024

Soutien à l'infrastructure de chargement des automobiles

Le chargement des automobiles au Lötschberg, à Furka et à Vereina nécessite d'importants investissements de renouvellement. Pour y faire face, le Conseil fédéral veut soutenir financièrement le chargement des automobiles et adapter son modèle de financement. Après que le Conseil national a suivi la demande lors de la session d'hiver 2023 avec un complément, le Conseil des États débattera du projet lors de la session de printemps. L'affaire pourrait être conclue au cours de la même session.

Le chargement des automobiles au Lötschberg, à Furka et à Vereina n'est pas seulement important pour l'accessibilité des régions, il revêt également une importance nationale car il n'existe aucune alternative directe pour le trafic routier à travers la montagne. Il contribue ainsi à éviter les longs détours et le passage de cols. D'importants investissements de rénovation sont toutefois prévus dans les années à venir.

Le Conseil fédéral veut soutenir le chargement des automobiles

Le Conseil fédéral veut soutenir l'infrastructure routière de chargement des automobiles au Lötschberg, à Furka et à Vereina avec 40 millions de francs supplémentaires.

Il adapte en outre le financement du chargement des automobiles :

- Les exploitants doivent financer le matériel roulant pour le chargement des automobiles par des crédits bancaires, comme c'est le cas pour le transport régional de voyageurs. Dans la mesure où l'on peut s'attendre à des coûts d'exploitation non couverts pour l'exploitation, une indemnité d'exploitation annuelle peut être convenue entre la Confédération et les exploitants.
- L'infrastructure routière doit être financée comme jusqu'à présent par le financement spécial du trafic routier.
- L'infrastructure ferroviaire restera financée par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Les exploitants du chargement des automobiles paieront en outre le prix habituel du sillon, lequel couvre les coûts marginaux.

Ce qu'en disent les commissions et les Chambres

Le Conseil national a approuvé le projet du Conseil fédéral lors de la session d'hiver 2023 en y apportant un complément : alors que le Conseil fédéral voulait exclure le char-

gement des automobiles à travers le Simplon des investissements de renouvellement par la Confédération (car il complète la route du col maintenue ouverte toute l'année), le Conseil national veut également soutenir le chargement au Simplon. Il a donc augmenté le crédit de 6 millions de francs pour le porter à 46 millions de francs.

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) est également favorable à la prise en compte du Simplon et propose à son conseil de suivre le Conseil national. Le Conseil des États se penchera sur le sujet lors de la session de printemps. Pour autant qu'il n'y ait pas de divergences avec le Conseil national, l'objet est décidé.

En complément du présent objet, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a déposé en novembre 2023 une initiative parlementaire pour des cautionnements solidaires en faveur du chargement des automobiles (23.477). Selon cette initiative, la Confédération doit pouvoir accorder un cautionnement lors d'investissements dans le domaine des transports d'une entreprise. Cela doit contribuer à ce que les exploitants du chargement des automobiles puissent profiter de coûts de financement plus bas (frais d'intérêts).

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) a également approuvé l'initiative. Elle considère que le cautionnement solidaire de la Confédération déjà en vigueur dans le transport régional de voyageurs est un instrument approprié pour réduire les coûts de financement et qu'il doit être étendu au chargement des automobiles dans le sens d'une égalité de traitement des entreprises de transport. La CTT-N peut ainsi élaborer un projet d'acte législatif correspondant.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[23.054 Renouvellement de l'infrastructure routière destinée au chargement des automobiles. Crédit additionnel](#)

[23.477 Cautionnements solidaires en faveur du chargement des automobiles](#)



Politique des transports en cours, session de printemps 2024

Révision partielle de la loi sur le CO₂ pour l'après 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. Après que le Conseil national a débattu de l'objet en tant que deuxième conseil lors de la session d'hiver 2023, les deux Chambres veulent éliminer leurs divergences et clore l'affaire lors de la session de printemps.

La révision partielle de la loi sur le CO₂ 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.

Le Conseil fédéral prévoit des mesures pour les TP

Les TP constituent une partie importante de la solution pour la protection du climat. En conséquence, le Conseil fédéral prend en compte dans la révision partielle de la loi sur le CO₂, parmi d'autres domaines, différentes mesures concernant directement ou indirectement les TP.

Ce qu'en disent les commissions et les Chambres

En ce qui concerne les mesures touchant aux TP, le Conseil national et le Conseil des États ne sont pas encore d'accord sur tous les points :

- Les Chambres s'accordent sur le fait que le transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs, y compris les trains de nuit, doit être soutenu jusqu'en 2030 avec un maximum de 30 millions de francs par an. Les fonds proviennent de la vente aux enchères des droits d'émission du secteur aérien.
- Dans le trafic aérien, une obligation d'incorporer une part de carburant durable dans le kérosène est prévue pour les carburants renouvelables. Le Conseil des États voulait introduire une obligation indépendante. Le Conseil national veut régler l'obligation d'incorporer une part de carburant durable dans le kérosène via l'accord sur le transport aérien avec l'UE et la prévoir également pour les carburants à faibles émissions. La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des États (CEATE-E) propose à son conseil de se rallier au Conseil national. Il est incontestable que la Confédération doit pouvoir encourager le développement et la production de carburants d'aviation renouvelables. De plus, une partie du produit de la vente aux enchères des droits d'émission de l'aviation doit être utilisée pour des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le trafic aérien. À l'avenir, les émissions de gaz à effet de serre devront en outre être indiquées sur les billets d'avion.

- Dans les TP routiers et la navigation, plus de 5000 bus diesel et 140 bateaux à moteur diesel sont encore utilisés aujourd'hui dans le trafic relevant de la concession. Selon les deux Chambres, la Confédération doit soutenir le passage des bus et bateaux dotés de moteurs écologiques par un financement incitatif : jusqu'en 2030, 47 millions de francs par an au maximum provenant du budget général de la Confédération.
- Le remboursement de l'impôt sur les huiles minérales pour les entreprises de TP concessionnaires doit être supprimé. Contrairement au Conseil des États, le Conseil national ne veut pas que le remboursement prenne fin dès 2026, mais à partir de 2030. Il souhaite également accorder le remboursement à la navigation au-delà de cette date. La majorité de la CEATE-E propose au Conseil des États de supprimer le remboursement dans le trafic local à partir de 2026 et d'autoriser des exceptions pour les bus en dehors du trafic local jusqu'à fin 2029 pour des raisons topographiques.
- En ce qui concerne la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), dont les recettes alimentent en grande partie le fonds d'infrastructure ferroviaire, le Conseil des États n'a pas voulu procéder à des modifications. Cela signifie que les véhicules à propulsion électrique doivent rester exonérés de la RPLP. Le Conseil national veut en revanche introduire une réduction de la RPLP différenciée selon la technologie pour les véhicules qui fonctionnent à l'électricité ou avec des carburants renouvelables : la réduction doit être valable jusqu'au 31.12.2030 pour 8 ans à compter de la première mise en circulation (ensuite, plein tarif). La majorité de la CEATE-E approuve ce tarif réduit, mais il ne doit s'appliquer que pendant 8 ans à compter de l'entrée en vigueur de la modification de la loi.

Lors de la session de printemps, le Conseil des États traitera l'objet en premier. Les divergences restantes devraient être éliminées lors de la même session.

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 de printemps 2024

Fiabilité sur la ligne ferroviaire Lausanne – Genève

Deux motions de même teneur du Conseil national et du Conseil des États demandent au Conseil fédéral de prendre des mesures pour augmenter la redondance et la capacité de la ligne ferroviaire Lausanne – Genève. Après que le Conseil des États a suivi cette requête lors de la session d’hiver 2023, le Conseil national en débattera lors de la session de printemps.

La liaison ferroviaire entre Lausanne et Genève est une ligne particulièrement sollicitée. Si des interruptions se produisent, les alternatives font défaut. Les motions de même teneur du Conseil des États et du Conseil national demandent qu’une capacité de transport accrue sur la ligne et un service plus fiable vers le reste de la Suisse puissent être garantis.

Le Conseil fédéral rejette les motions

Le Conseil fédéral propose de rejeter les deux motions. Il a déjà adopté le message relatif aux modifications des programmes d’aménagement de l’infrastructure ferroviaire (23.055), dans lequel il prévoit un nouveau tunnel entre Morges et Perroy. Les motions n’auraient donc aucun effet nouveau.

Ce qu’en disent les commissions et les Chambres

Le Conseil des États est d’avis que d’autres mesures sont nécessaires pour obtenir une augmentation significative de la redondance. C’est pourquoi il a adopté la motion de son propre conseil lors de la session d’hiver 2023. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) propose également à son conseil d’adopter la motion. Le Conseil national se saisira de l’intervention lors de la session de printemps. Une motion de même teneur émanant de ses propres rangs est également en suspens au Conseil national.

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](#)



Politique des transports en cours, session de printemps 2024

Assurer le raccordement des régions rurales

Une motion du Conseil des États demande que, dans le cadre de la perspective RAIL 2050, le raccordement des régions rurales aux agglomérations soit amélioré. Après que le Conseil national a suivi cette demande lors de la session d’automne 2023, le Conseil des États en débattera lors de la session de printemps.

Selon la motion, les régions rurales ne sont pas suffisamment prises en compte dans la perspective RAIL 2050. Chaque étape d’aménagement sur les axes de transport principaux entre les centres doit également entraîner des améliorations de la desserte fine dans les régions rurales adjacentes, que ce soit directement par les transports publics ou par un meilleur raccordement des TP au trafic privé.

Le Conseil fédéral estime que la demande est déjà satisfaite

Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion et rappelle que l’adaptation d’une meilleure desserte des régions rurales aux agglomérations pour une future extension de l’infrastructure ferroviaire est déjà inscrite dans la loi. [L’article 48a de la loi sur les chemins de fer \(LCdF\)](#) fixe déjà explicitement comme objectifs le développement du trafic régional et d’agglomération ainsi que l’amélioration de la desserte des régions de montagne et des régions touristiques.

Ce qu’en disent les commissions et les Chambres

Le Conseil national a adopté la motion en tant que premier conseil lors de la session d’automne 2023. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) recommande également à son conseil de l’adopter : lors de l’aménagement de l’infrastructure ferroviaire, les investissements nécessaires doivent également être effectués dans les régions périphériques et le potentiel de combinaison des différentes formes de mobilité doit être davantage exploité. Le Conseil des États se penchera sur cette intervention lors de la session de printemps.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[21.4584 Motion. Rail 2050. Assurer le raccordement des régions rurales](#)

