

Politique des transports en cours

N° 3 | 2024 Session d'automne des chambres fédérales, du 9 au 27 septembre

Berne, le 03 | 09 | 2024

Chers membres, chères lectrices et chers lecteurs,

Les finances fédérales auront une influence notable sur les dossiers de politique des transports dans les mois à venir. Pour la LITRA, cela signifie que nous allons devoir redoubler d'efforts pour assurer le financement des TP. Grâce au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), la sécurité de planification est assurée depuis 2016 pour l'entretien et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Cela vaut également pour les routes grâce au Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Nous avons tout intérêt à garantir les deux systèmes et leurs instruments de financement respectifs sur le long terme et de ne pas les affaiblir par des mesures d'économie à court terme, et ce notamment parce que le maintien de la substance des infrastructures nécessitera des moyens supplémentaires. En plus de l'entretien des infrastructures, qui doit rester la priorité, des aménagements ciblés supplémentaires seront nécessaires.

Le financement des offres de TP commandées dans le transport régional de voyageurs (TRV) compte parmi les dépenses non liées de la Confédération. En raison de l'augmentation des prix ainsi que de la quasi-absence de mesures d'efficacité supplémentaires, il n'est guère surprenant que les visions du Conseil fédéral et de la branche divergent dans le cadre de la procédure de consultation sur le crédit d'engagement du TRV. Même si les fonds TRV initialement requis ont pu être légèrement réduits grâce aux chiffres d'affaires élevés, l'extension de l'offre et l'électrification des flottes de bus déjà décidées entraînent, pour les entreprises, des coûts supplémentaires qui ne peuvent pas être compensés aussi facilement. C'est pourquoi la LITRA s'engagera en faveur d'une augmentation modérée du crédit TRV, notamment pour éviter un appauvrissement de l'offre de TP.

La révision de la loi sur le transport de marchandises et ainsi, entre autres, le soutien pour la transformation indispensable du transport ferroviaire de marchandises par wagons complets isolés, est sur la bonne voie. Une majorité de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États soutient le projet du Conseil fédéral pour des modernisations techniques dans le transport de marchandises. La LITRA compte continuer à s'engager activement en faveur de ce dossier, lequel devrait être en grande partie financé par le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Dans notre Politique des transports en cours, nous aborderons également les autres mesures prévues par le Parlement pour le transport international de marchandises.

Les TP suisses sont devenus un facteur d'implantation essentiel pour notre économie et notre société, justement grâce à l'horizon de planification à long terme. Un horizon qu'il convient de ne pas affaiblir par des mesures d'économie à court terme. La branche doit elle aussi apporter sa contribution en attirant encore plus de personnes dans les TP et en gagnant ainsi en efficacité. La LITRA continuera à s'engager sans réserve dans ce sens.

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

Cet aperçu contient des informations relatives aux thèmes suivants :



Martin Candinas, Conseiller national
Président

- Davantage de moyens pour l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire
- LCFF : assurer le financement à long terme des CFF
- Pousée de modernisation pour le transport ferroviaire de marchandises
- Aménagement de la ligne d'accès à la NLFA sur la rive gauche du Rhin
- Stabilisation du transport combiné sur l'axe nord-sud par des voies tampons
- Soutien supplémentaire pour le trafic de marchandises sur les distances moyennes
- LICa : contrôler l'état de la mise en œuvre de la loi sur les installations à câbles

Davantage de moyens pour l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire

Pour les années 2025 à 2028, le Conseil fédéral veut mettre à disposition un plafond de dépenses de 16,4 milliards de francs pour l'exploitation et la rénovation du réseau ferroviaire existant, des installations ferroviaires et des gares. En outre, le Conseil fédéral propose, pour la même période, un crédit d'engagement de 185 millions de francs pour des contributions d'investissement aux installations privées du trafic de marchandises. Le Conseil national se penchera sur ce dossier en tant que premier conseil lors de la session d'automne.

Dans le cadre de son [message concernant l'infrastructure ferroviaire](#), le Conseil fédéral note que l'infrastructure ferroviaire suisse est dans un « état suffisant à bon » malgré une densité élevée du trafic. À l'avenir, la qualité du système ferroviaire suisse doit être garantie par des investissements appropriés dans le maintien de la substance.

Le Conseil fédéral veut poursuivre le renforcement de l'infrastructure ferroviaire

Le plafond de dépenses demandé de 16,4 milliards de francs est d'environ deux milliards supérieur à celui de la période en cours, et de 1,3 milliard supérieur au plafond de dépenses proposé par le Conseil fédéral lors de la procédure de consultation. L'augmentation a pour objectif principal de compenser le renchérissement. Mais en même temps, les chemins de fer disposeront de plus de moyens pour la mise en œuvre, par exemple, de projets prêts à être construits pour l'accès des personnes ayant un handicap.

Parallèlement au plafond de dépenses, le Conseil fédéral définit également les objectifs en matière d'exploitation, de maintien et de développement technique de l'infrastructure ferroviaire. Il attend des chemins de fer qu'ils assurent la sécurité sur le réseau ferroviaire et assurent la performance de l'infrastructure ferroviaire. Il les charge en outre de garantir une exploitation optimale des capacités, de veiller au maintien de la valeur à long terme et d'assurer une productivité élevée.

Le transfert du trafic de marchandises sur le rail doit encore être encouragé

Dans le même projet, le Conseil fédéral demande un crédit d'engagement de 185 millions de francs pour des contributions d'investissement aux installations privées du trafic de marchandises pour les années 2025 à 2028, par exemple pour des terminaux ou des voies de raccordement. Il entend ainsi poursuivre la promotion du trafic ferroviaire de marchandises et le transfert modal du trafic de marchandises à travers les Alpes.

En outre, le crédit-cadre existant pour les contributions d'investissement aux installations privées du trafic de marchandises doit être prolongé d'un an. Ainsi, les projets importants prévus lors de

la fixation de ce crédit-cadre qui ont pris du retard sont encore à la charge du crédit existant.

La CTT-N et la CdF-N soutiennent le projet du Conseil fédéral

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) propose à son conseil d'accepter le projet. La majorité de la commission soutient le plafond de dépenses de 16 442 millions de francs. Une minorité de la commission (par 9 voix contre 12 et 3 abstentions) a proposé d'augmenter le plafond de dépenses de 500 millions de francs pour d'autres projets prêts à être mis en œuvre. Par 17 voix contre 8, une majorité de la commission a voté contre une réduction proposée du plafond de dépenses de 2 643 millions de francs. Enfin, la commission propose, par 16 voix contre 9, de prolonger le crédit-cadre pour les contributions d'investissement aux installations privées du trafic de marchandises de deux ans, soit jusqu'à fin 2026, au lieu d'un an comme proposé par le Conseil fédéral.

La Commission des finances du Conseil national (CdF-N) soutient également le projet. La commission a rejeté, par 17 voix contre 3 et 4 abstentions, la proposition d'une augmentation du plafond de dépenses de 500 millions pour le renforcement du maintien de la substance. Par ailleurs, la CdF-N approuve, par 17 voix contre 8, le crédit d'engagement de 185 millions pour les contributions d'investissement aux installations privées du trafic de marchandises. Une minorité propose de ne pas entrer en matière sur le projet, car elle estime que le besoin du crédit d'engagement n'est pas suffisamment établi et que l'investissement serait prématuré.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[24.045 Financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, des tâches systémiques dans ce domaine et sur les contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028](#)



LCFF : assurer le financement à long terme des CFF

En adaptant la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF), le Conseil fédéral entend renforcer à long terme la situation financière et la capacité d'investissement des CFF. Après un débat au Conseil national (session d'hiver 2023) et un autre au Conseil des États (session d'été 2024), des divergences subsistent sur deux articles. Le Conseil national se penchera pour la deuxième fois sur le projet lors de la session d'automne.

Avant la pandémie de Covid-19, les CFF enregistraient régulièrement des résultats commerciaux positifs. La situation financière s'est aggravée pendant la pandémie à la suite d'importantes pertes dans le trafic longue distance que les CFF exploitent pour leur propre compte. Par rapport au bénéfice d'exploitation avant amortissements, intérêts et impôts (EBITDA), l'endettement des CFF a par conséquent dépassé l'objectif de $6,5 \times$ EBITDA fixé par le Conseil fédéral au cours des dernières années.

Le Conseil fédéral veut renforcer les CFF sur le long terme

L'entreprise elle-même a déjà annoncé des mesures de réduction des coûts et d'efficacité. Parallèlement, le Conseil fédéral propose des adaptations légales visant à réduire l'endettement net soumis à intérêts des CFF à l'objectif fixé d'ici 2030.

- Pour la mise en œuvre de la [motion transmise par le Parlement au Conseil fédéral \(22.3008\)](#), le Conseil fédéral propose d'octroyer aux CFF une subvention unique en capital de 1,15 milliard de francs. Celle-ci est calculée selon les pertes subies dans le trafic longue distance entre 2020 et 2022. Elle permet de réduire les dettes et d'améliorer la capacité d'investissement des CFF.
- Les CFF sont autorisés à s'endetter uniquement auprès de la Confédération. Celle-ci leur octroie des prêts de trésorerie remboursables pour couvrir leurs besoins d'investissement, ce qui entraîne 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 nouveaux prêts aux CFF que par le biais du budget fédéral. Ces prêts seraient ainsi soumis au frein à l'endettement.
- Enfin, pour améliorer davantage la situation financière des CFF, la Confédération peut leur accorder une baisse du prix du sillon pour le trafic longue distance. 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. C'est pourquoi 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 au niveau approprié.

La CTT-N ne veut pas de prêt budgétaire

Après un débat au Conseil national et un autre au Conseil des États, les divergences dans la discussion sur la RPLP concernant le niveau des réserves ont pu être éliminées. Lors de la session d'été, le Conseil des États a suivi la proposition du Conseil national de fixer ce niveau de réserves à 300 millions de francs. Les deux conseils restent en désaccord sur la question de l'organisation des prêts.

- Le Conseil des États souhaite concevoir les instruments de financement de la Confédération en faveur des CFF de manière à ce que l'octroi de prêts de trésorerie de la Confédération en faveur des CFF soit possible uniquement dans le respect d'une limite supérieure définie. Tout prêt dépassant ce montant serait soumis au frein à l'endettement. Le Conseil des États suit ainsi la proposition du Conseil fédéral. La majorité de la CTT-N reste toutefois d'avis que la situation de concurrence avec d'autres dépenses fédérales due au changement de système des instruments de financement n'est pas souhaitable en ce qui concerne l'offre de transports publics et propose à son conseil, par 12 voix contre 11, de rester sur sa décision initiale.
- Il existait en outre une différence par rapport à la distribution de la subvention unique en capital. Là encore, la majorité de la commission propose à son conseil, par 13 voix contre 12, de s'en tenir à la décision initiale, laquelle prévoit une subvention unique en capital de 1,15 milliard de francs en faveur des CFF. La majorité de la commission souhaite ainsi renforcer la situation financière des CFF à long terme.

Les deux Chambres souhaitaient éliminer d'éventuelles divergences lors de la session d'automne.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

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



Poussée de modernisation pour le transport ferroviaire de marchandises

Le Conseil fédéral veut renforcer le trafic ferroviaire de marchandises et la navigation à marchandises. Pour ce faire, il souhaite notamment soutenir financièrement le transport par wagons complets isolés pendant une période transitoire et mettre en place des incitations pour que l'ensemble du système de transport de marchandises devienne plus performant. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) est également entrée en matière à l'unanimité sur le projet, mais réclame quelques ajustements. Le Conseil des États se penchera sur le dossier en tant que premier conseil lors de la session d'automne.

Le Conseil fédéral veut renforcer le trafic de marchandises par rail et par bateau afin qu'il puisse contribuer encore davantage à la sécurité d'approvisionnement de la Suisse. Ainsi, grâce à l'attelage automatique numérique (DAC), le trafic ferroviaire de marchandises devrait devenir plus simple, plus rapide et plus économique. Le Conseil fédéral veut mettre 180 millions de francs à disposition pour l'introduction du DAC. En outre, le transport par wagons complets isolés (TWCI) doit être modernisé et transformé. Même s'il remplit d'importantes fonctions logistiques, il n'est pas rentable dans sa forme actuelle. C'est pourquoi le Conseil fédéral prévoit de promouvoir le TWCI pour une durée limitée dans le but d'atteindre l'autonomie financière.

Pas de charge supplémentaire pour le budget fédéral

Le Conseil fédéral entend compenser intégralement les dépenses afin d'éviter toute charge supplémentaire pour le budget fédéral. Une partie des recettes de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), qui serait sinon versée au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), doit être utilisée à cette fin. Le financement de l'entretien et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire via le FIF resterait assuré.

La CTT-E veut renforcer la concurrence dans le trafic de marchandises

La majorité de la CTT-E est entrée en matière sur le projet par 9 voix contre 2. Elle est d'avis que le renforcement du trafic ferroviaire de marchandises est essentiel pour le trafic de marchandises en Suisse et souhaite empêcher un report vers la route. La commission propose toutefois divers ajustements du projet du Conseil fédéral.

- Renforcement de la concurrence : par 10 voix contre 3, la majorité de la commission propose d'inscrire dans la loi que la concurrence dans le trafic de marchandises doit être renforcée.
- Dispositions concernant les distorsions du marché : la commission demande à l'unanimité que des dispositions soient explicitement prises concernant les distorsions du marché

et que des prescriptions soient fixées pour la facturation des prestations internes à l'entreprise.

- Transmission des subventions : la commission propose à l'unanimité de garantir que les subventions forfaitaires de transbordement et de chargement versées aux exploitants d'installations soient transmises aux expéditeurs et aux destinataires.
- Procédure de commande pluriannuelle : la commission propose à l'unanimité, en vue d'assurer la continuité de l'offre de trafic ferroviaire de marchandises commandée, qu'une procédure de commande pluriannuelle puisse être appliquée, dans la mesure où les cantons le souhaitent.
- Clarification de la compétence de RailCom : par 8 voix contre 5, la majorité de la commission propose de définir dans la loi une réglementation claire définissant la compétence de RailCom pour la vérification et l'application de l'offre non discriminatoire dans le transport par wagons complets isolés.
- Lignes directrices du transport de marchandises : par 10 voix contre 1 et 2 abstentions, la majorité de la commission propose de concrétiser le contenu des lignes directrices pour le transport ferroviaire de marchandises.
- Compétences accordées au Parlement : par 12 voix contre 0 et 1 abstention, la majorité de la commission propose que les compétences pour une éventuelle prolongation de la promotion du transport par wagons complets isolés (TWCI) soient décidées par le Parlement et non par le Conseil fédéral. La Commission souhaite ainsi s'assurer que la compétence financière et la décision d'une éventuelle prolongation du soutien se situent au même niveau.

Lors des votes sur l'ensemble, la CTT-N a adopté le projet par 11 voix contre 2.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[24.017 Loi sur le transport de marchandises \(Transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer ou de navigation\). Révision totale](#)



Aménagement de la ligne d'accès à la NLFA sur la rive gauche du Rhin

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N), avec une motion du Conseil fédéral, exige des mesures pour l'aménagement de la ligne d'accès à la NLFA sur la rive gauche du Rhin, afin d'éviter une stagnation du transfert modal. Le Conseil national a approuvé la demande lors de la session d'été. Après que la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) a également soutenu cette demande, le Conseil des États en débatera lors de la session d'automne.

Les nombreux chantiers en Allemagne pour le maintien et l'aménagement de l'axe ferroviaire de la rive droite du Rhin (corridor Rhin-Alpes) dureront encore des années. Afin d'éviter une stagnation, voire une régression, de la politique de transfert modal, une majorité de la CTT-N a demandé au Conseil fédéral, par 16 voix contre 6 et 1 abstention, de prendre des mesures pour l'aménagement de la ligne d'accès à la NLFA sur la rive gauche du Rhin dans les années à venir et de créer ainsi une alternative prometteuse pour le trafic ferroviaire de marchandises.

Aménagement de la ligne d'accès à la NLFA Metz-Strasbourg-Bâle

La Commission veut charger le Conseil fédéral de prendre les mesures nécessaires pour que le goulet d'étranglement sur la ligne d'accès à la NLFA Metz-Strasbourg-Bâle puisse être aménagé en un corridor de quatre mètres pour le transport combiné (TC). Pour ce faire, le Conseil fédéral doit également offrir à la France la perspective d'un soutien financier. Cela correspond à l'approche adoptée par la Suisse dans le cadre de projets antérieurs similaires.

Renouvellement et électrification Wörth-Strasbourg

Par cette même motion, la commission entend inciter le Conseil fédéral à œuvrer, en collaboration avec la France, la région Grand Est et l'Allemagne, à la suppression du goulet d'étranglement que constitue la ligne d'accès à la NLFA au sud de la vallée du Rhin. Cet objectif devait être atteint par la rénovation et l'électrification de la ligne Wörth-Strasbourg d'une longueur de 71 kilomètres sur la rive gauche du Rhin.

Le Conseil national ayant suivi cette demande lors de la session d'été, la CTT-E recommande également à son conseil d'entrer en matière sur le projet par 9 voix contre 3 et 1 abstention.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[24.3389 Motion Faire avancer le projet de ligne d'accès à la NLFA sur la rive gauche du Rhin dans l'intérêt du transfert modal](#)



Stabilisation du transport combiné sur l'axe nord-sud par des voies tampons

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a demandé par motion au Conseil fédéral la création de voies tampons pour le trafic ferroviaire de marchandises sur l'axe nord-sud, afin de stabiliser rapidement le trafic combiné. Le Conseil national a approuvé la demande lors de la session d'été. Après que la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) a également soutenu cette demande, le Conseil des États en débatera lors de la session d'automne.

Selon la CTT-N, l'instabilité du trafic, notamment en Allemagne, entraîne l'annulation de nombreux trains dans le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes. Des perturbations sur l'axe nord-sud provoquent des blocages des centres de transbordement, ce qui empêche la réception et l'expédition, nationale comme internationale, d'autres marchandises.

Aménagement de la capacité de voies à l'aide de voies tampons

Afin d'éviter à l'avenir de tels retards dans le trafic ferroviaire de marchandises et de stabiliser le trafic combiné sur l'axe nord-sud, une majorité de la Commission de la CTT-N a demandé, par 17 voix contre 6, au Conseil fédéral d'augmenter la capacité de voies le long du corridor nord-sud avec ce que l'on appelle des voies tampons pour le trafic combiné (TC).

20 à 30 voies tampons au nord et au sud

La possibilité de garer temporairement les trains bloqués sur des voies tampons de 700 mètres, jusqu'à ce que la perturbation soit éliminée et qu'une reprise sûre du trajet sur les réseaux en aval puisse être garantie, permet d'éviter les retards. Selon la CTT-N, cela implique la mise à disposition de 15 à 20 voies tampons au nord (Offenburg, Bâle, Dottikon) et de 6 à 10 voies tampons au sud (Chiasso, Bellinzona, Domodossola) et, le cas échéant, un ajustement du financement des aménagements correspondants.

Le Conseil national ayant suivi cette demande lors de la session d'été, la CTT-E recommande également à son conseil d'entrer en matière sur le projet par 11 voix contre 2.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[24.3390 Stabilisation du transport combiné sur l'axe nord-sud par la mise à disposition de voies tampons](#)



Soutien supplémentaire pour le trafic de marchandises sur les distances moyennes

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a demandé par motion au Conseil fédéral de renoncer à un transfert des subventions pour le trafic combiné et de mettre à disposition 15 millions de francs supplémentaires pour les distances moyennes. Le Conseil national ayant suivi cette demande lors de la session d'été, le Conseil des États débattera du projet lors de la session d'automne. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) recommande le rejet du projet à son conseil.

Dans son [rapport sur le transfert du trafic 2023](#) dans le trafic lourd transalpin, le Conseil fédéral constate que la part du transfert dans le transport combiné est nettement plus faible pour les distances inférieures à 600 kilomètres que pour les distances supérieures à 600 kilomètres. Parallèlement, les subventions par transfert sont plus élevées pour les distances moyennes. C'est dans la nature des choses : plus la distance est courte, moins le transfert est rentable.

Empêcher un report du trafic dans le trafic combiné

Le Conseil fédéral propose de réaffecter une partie des subventions pour les longues distances en faveur des moyennes distances. Du point de vue de la CTT-N, un tel transfert de fonds est dangereux. La majorité de la commission a par conséquent décidé, par 17 voix contre 6, de demander au Conseil fédéral de renoncer à une telle réaffectation des subventions. Des subventions supplémentaires de 15 millions de francs doivent être mises à disposition pour que les distances de transport moyennes puissent être davantage transférées.

Le trafic sur longues distances qui traverse le réseau allemand souffre particulièrement des déficits de qualité du trafic combiné. Parallèlement, le trafic longue distance est également soumis à la pression des bas prix du transport routier. La CTT-N craint qu'une répartition des subventions ne vienne entraîner un report du trafic ferroviaire de marchandises vers la route.

La CTT-E refuse des fonds d'encouragement supplémentaires

Le Conseil national ayant suivi cette demande lors de la session d'été, la CTT-E recommande à son conseil, par 7 voix contre 3 et 3 abstentions, de rejeter le projet en se référant à l'utilisation efficace des moyens financiers existants.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[24.3391 Encouragement du transfert vers des distances de transport moyennes](#)



LICa : contrôler l'état de la mise en œuvre de la loi sur les installations à câbles

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) demande par postulat au Conseil fédéral de procéder à une évaluation globale de la mise en œuvre de la loi de 2006 sur les installations à câbles. Cette évaluation consiste notamment à examiner la mise en œuvre, aux niveaux fédéral et cantonal, de l'obligation des propriétaires d'installations à câbles de démanteler les installations définitivement fermées et de discuter des mesures possibles. Le Conseil national traitera le postulat lors de la session d'automne.

Dans le cadre de l'examen préalable de [l'initiative parlementaire 23.440](#), laquelle demande la création d'un fonds pour le démantèlement des installations de remontées mécaniques hors service, la CTT-N est arrivée à la conclusion qu'une évaluation globale de la [loi sur les installations à câbles \(LICa\)](#) devait être réalisée. C'est pourquoi elle a adopté un postulat de commission par 15 voix contre 9.

Responsabilités entre la Confédération et les cantons

Le Conseil fédéral est invité à examiner, aux niveaux fédéral et cantonal, les mesures adoptées dans le cadre de la [loi sur les installations à câbles](#), entrée en vigueur il y a bientôt vingt ans. Il s'agit notamment d'analyser si la législation répond aux défis qui se posent aujourd'hui en rapport avec ces installations et dans quelle mesure les propriétaires d'installations de remontées mécaniques respectent leur obligation.

Le Conseil fédéral ne voit aucune nécessité

Le Conseil fédéral recommande le rejet du postulat. Dans sa prise de position, il retient que la loi sur les installations à câbles de 2006 a globalement fait ses preuves et que son application s'est bien établie. L'article 19 de la loi sur les installations à câbles comprend déjà une obligation de démantèlement pour les propriétaires d'installations de remontées mécaniques définitivement hors service. Sur les quelque 660 installations de remontées mécaniques disposant d'une concession fédérale, 12 sont actuellement hors service, parfois temporairement. Le Conseil fédéral ne sait pas combien d'installations autorisées par les cantons sont hors service. Le démantèlement prévu par la loi de ces installations de remontées mécaniques définitivement hors service relève de la compétence des autorités cantonales compétentes en la matière.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[24.3468 État des lieux de la mise en œuvre de la loi sur les installations à câble](#)

