

Politique des transports en cours

N° 4 | 2024 Session d'hiver des chambres fédérales, du 2 au 20 décembre 2024

Berne, le 25 | 11 | 2024

Chers membres, chères lectrices et chers lecteurs

Voyager en train est et reste populaire. C'est ce que soulignent aussi bien le [Rapport trimestriel des chemins de fer](#) que les dernières [statistiques européennes](#) des transports ferroviaires. Au troisième trimestre 2024, le transport ferroviaire de voyageurs a atteint un nouveau record trimestriel avec 5,82 milliards de passagers-kilomètres (+0,5 %). C'est le quatorzième record trimestriel consécutif ! Et comme les statistiques actuelles en Europe l'indiquent : une fois encore, dans aucun autre pays européen le train n'a utilisé aussi souvent et sur d'aussi longues distances qu'en Suisse. Concrètement, chaque habitant a parcouru en moyenne 2 466 passagers-kilomètres par rail et il a utilisé 68 fois le train en 2023.

Nous pouvons être fiers de ce titre de champion d'Europe, mais nous ne devons pas nous reposer sur nos lauriers. Des TP bien développés coûtent de l'argent. Et il n'y a guère d'autre sujet qui suscite actuellement autant de discussions dans la Berne fédérale que le budget. Les transports tant routiers que ferroviaires ne sont pas épargnés par les mesures d'économie proposées par la Confédération. Le secteur des transports est en effet le troisième poste de dépenses de la Confédération. La branche des TP veut apporter sa contribution financière en premier lieu en attirant davantage de personnes dans les TP et en améliorant constamment son efficacité. Parallèlement, nous devons veiller à ce que des mesures d'économie à court terme n'affaiblissent pas à long terme notre système de TP de qualité. Il suffit de jeter un coup d'œil au-delà de nos frontières pour voir où cela peut mener : les voyageurs ferroviaires sont confrontés à d'innombrables chantiers, retards et suppressions de trains.

Outre le financement durable du transport de voyageurs, la LITRA accorde une attention particulière au transport de marchandises. En effet, si l'évolution positive du transport de voyageurs est réjouissante, [les chiffres actuels du trafic de marchandises](#) nous laissent songeurs. Il est d'autant plus important que la révision de la loi sur le transport de marchandises, visant à soutenir le trafic ferroviaire de marchandises, soit adoptée dans les meilleurs délais, afin d'éviter un nouveau transfert de trafic du rail vers la route. Après que le Conseil des États a clairement accepté le projet lors de la session d'automne, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) recommande également l'acceptation de l'objet. La LITRA s'est engagée activement en faveur de cet objet, lequel sera financé par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

Pour la LITRA, les TP ne se limitent toutefois pas au rail. L'exemple des Interfaces multimodales des aéroports nationaux de Bâle, Genève et Zurich montre de manière particulièrement impressionnante le rôle central de la multimodalité. Dans le cadre de [l'évènement des membres de la LITRA](#), nous avons eu à la mi-novembre, grâce à des visites guidées exclusives, un aperçu unique de l'aéroport de Zurich et avons pu voir de près quelle fonction importante le trafic aérien occupe dans le système suisse des TP.

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

Cet aperçu contient des informations relatives aux thèmes suivants :



- Davantage de moyens pour l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire
- La planification financière du Conseil fédéral prévoit des coupes dans les transports publics
- Poussée de modernisation pour le transport ferroviaire de marchandises
- Charger davantage le fret ferroviaire sur le plan juridique formel ?
- Un billet climatique suisse sur le modèle autrichien
- Les pistolets à impulsion électrique devraient être autorisés pour la police des transports
- Nouvelle loi sur les données des passagers aériens pour lutter contre le terrorisme

Martin Candinas, Conseiller national
Président

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

Le Conseil fédéral veut mettre à disposition un plafond de dépenses de 16,4 milliards de francs pour les années 2025 à 2028 pour l'exploitation et la rénovation du réseau ferroviaire existant, des installations ferroviaires et des gares. Il demande en outre un crédit d'engagement de 185 millions de francs pour des contributions d'investissement aux installations privées de transport de marchandises. Après l'adoption du projet par le Conseil national lors de la session d'automne, le Conseil des États traitera l'objet lors de la session d'hiver.

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 la charge élevée du trafic. La future qualité du système ferroviaire suisse doit être garantie par des investissements appropriés dans le maintien de la substance.

Le Conseil fédéral veut renforcer l'infrastructure ferroviaire sur le long terme

Le plafond de dépenses demandé de 16,4 milliards de francs est d'environ 2 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 sans obstacles afin que les personnes en situation de handicap puissent en principe utiliser les TP de manière autonome.

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 entreprises ferroviaires qu'elles garantissent la sécurité sur le réseau ferroviaire et assurent la performance de l'infrastructure. En outre, le Conseil fédéral charge les entreprises de garantir une utilisation optimale des capacités, de veiller au maintien de la valeur à long terme et d'assurer une productivité élevée.

Un transfert plus important des marchandises sur le rail

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 de transport 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 du transfert modal du trafic de marchandises à travers les Alpes. Le financement est assuré par les fonds affectés de l'impôt sur les huiles minérales et d'autres ressources financières à affectation obligatoire. Parallèlement, le crédit-cadre existant pour les contributions aux investissements dans les installations privées

de transport de marchandises doit être prolongé. 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.

Le Conseil national et la CTT-E soutiennent le projet

Le Conseil national a adopté l'arrêté fédéral dans le cadre de la session d'automne par 192 voix contre 3 et sans abstention. Une minorité de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) souhaitait augmenter le montant de 500 millions de francs. Une proposition en ce sens a toutefois été rejetée au Conseil national par 105 voix contre 88 et 2 abstentions.

- La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) soutient également aussi bien le projet de financement du Conseil fédéral que les contributions aux investissements dans les installations privées de transport de marchandises.
- La commission se prononce à l'unanimité en faveur du plafond de dépenses de 16 422 millions de francs afin de garantir l'assainissement de l'infrastructure existante.
- Parallèlement, la CTT-E a également accepté le crédit d'engagement de 185 millions de francs pour les contributions d'investissement aux installations privées de transport de marchandises lors du vote global, par 9 voix et 3 abstentions.
- Enfin, le vote global en faveur de la prolongation de deux ans du crédit-cadre pour les contributions aux investissements dans les installations privées de transport de marchandises pour les années 2021 à 2024 a également été unanime.
- Les dépenses pour l'exploitation et le maintien de la substance de l'infrastructure ferroviaire sont entièrement financées par le fonds d'infrastructure ferroviaire de la Confédération (FIF).

Le Conseil des États se penchera sur cet objet lors de la session d'hiver.

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 contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028](#)



La planification financière du Conseil fédéral prévoit des coupes dans les transports publics

Le projet de budget du Conseil fédéral prévoit un déficit de 426 millions de francs dans le budget ordinaire. Le seuil fixé par le frein à l'endettement pour le déficit conjoncturel (- 512 millions de francs) n'est donc pas atteint. Après un examen préalable de plusieurs semaines par ses sous-commissions, la Commission des finances du Conseil national propose à son conseil un budget 2025 avec un excédent structurel de 12,3 millions de francs. La Commission des finances du Conseil des Etats propose à son conseil également un budget 2025 conforme au frein à l'endettement. Les deux commissions prévoient des dépenses de l'armée plus élevées et ont dû pour cela procéder à des compensations dans d'autres domaines de dépenses, dont les transports publics.

Une fois par an, le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale, par le biais d'un message, le budget et le plan intégré des tâches et des finances (PITF). Celui-ci présente, pour l'année budgétaire et les trois années suivantes, les charges et les dépenses d'investissement prévues, les revenus et les recettes d'investissement estimés, les dépenses totales et les recettes totales estimées.

Le Conseil fédéral prévoit diverses coupes dans les TP

Après l'annonce des chiffres du budget 2025 par le Conseil fédéral en été 2024, le « [Message sur le Budget 2025 assorti d'un plan intégré des tâches et des finances 2026–2028](#) » est désormais disponible. Dans ce document, le Conseil fédéral prévoit des réductions suivantes dans le domaine des transports publics.

Entre autres, la suppression des mesures destinées à promouvoir le transport international ferroviaire des voyageurs, la suppression des mesures destinées à promouvoir les systèmes de propulsion alternatifs pour les bus et les bateaux, des réductions des apports, la réduction des apports au FIF et FORTA, l'augmentation du taux de couverture des coûts du transport régional des voyageurs, ainsi que la réduction des contributions aux aéroports régionaux dans une mesure adaptée aux intérêts de la Confédération.

En revanche, il n'est pas prévu de donner suite à la proposition contenue dans le rapport du groupe d'experts mis en place par le Conseil fédéral « [Réexamen des tâches et des subventions : le Conseil fédéral approuve le rapport du groupe d'experts](#) » qui visait à supprimer la promotion du fret ferroviaire.

La CdF-N veut renforcer le transport régional de voyageurs

Entre-temps, les deux commissions des finances du Conseil national et du Conseil des Etats ont également examiné le budget. La Commission des finances du Conseil national (CdF-N) présente à son conseil un budget 2025 avec différentes propositions de modification concernant les transports publics.

- D'une part, la CdF-N propose, par 14 voix contre 11, d'augmenter de 7,7 millions de francs les contributions fédérales au trafic régional de voyageurs (TRV), qui passent ainsi de 1'126,8 millions de francs à 1'134,5 millions de francs.
- D'autre part, la CdF-N propose, par 13 voix contre 12, de lever le blocage des crédits destinés au transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs (29,6 millions de francs).
- En revanche, la CdF-N a rejeté par 13 voix contre 12 une proposition visant à lever le blocage des crédits pour les systèmes de propulsion alternatifs pour les bus et les bateaux (46,3 millions de francs).

La CdF-E veut économiser dans le fret ferroviaire

La Commission des finances du Conseil des Etats (CdF-E) s'est également penchée sur le budget du Conseil fédéral et s'est exprimée sur deux objets touchant aux transports publics.

- D'une part, la CdF-E propose à l'unanimité une réduction de 15,3 millions de francs pour les systèmes de propulsion alternatifs pour les bus et les bateaux et donc une réduction du soutien de 46,3 millions de francs initialement à 31 millions de francs.
- D'autre part, la CdF-E propose à l'unanimité de réaliser des économies de 10,3 millions de francs dans le domaine des installations de transport de marchandises et des rénovations techniques en transport marchandises, et de réduire le soutien financier de 72,3 millions de francs à 62 millions de francs.

Les commissions des finances des deux Chambres soutiennent l'arrêté fédéral concernant les prélèvements sur le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) d'un montant de 5'188,8 millions de francs. Une réduction des apports au FIF n'est pas encore prévue pour le budget 2025.

Les deux Chambres traiteront ce dossier lors de la session d'hiver.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[24.041 Budget 2025 assorti du plan intégré des tâches et des finances 2026-2028](#)



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 cela, il veut soutenir financièrement le trafic par wagons complets isolés pendant une période transitoire et mettre en place des incitations pour que l'ensemble du système du trafic de marchandises devienne plus performant et que la sécurité d'approvisionnement reste garantie dans toutes les régions. Après que le Conseil des États a adopté l'objet lors de la session d'automne, le Conseil national traitera la loi sur le transport de marchandises lors de la session d'hiver.

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, le trafic ferroviaire de marchandises devrait devenir plus simple, plus rapide et plus économique grâce à l'attelage automatique numérique (DAC). 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. Celui-ci remplit certes déjà des fonctions importantes dans la logistique, mais il n'est pas rentable dans sa forme actuelle. C'est pourquoi le Conseil fédéral prévoit de soutenir financièrement le TWCI pendant une période limitée, pour lui permettre d'atteindre une rentabilité propre.

Renforcer le fret ferroviaire

Outre le soutien au trafic ferroviaire de marchandises, le Conseil fédéral veut également renforcer la navigation sur le Rhin par différentes mesures d'encouragement et créer les bases légales pour la promotion des propulsions sans carburants fossiles dans la navigation de marchandises. La navigation et le transport ferroviaire de marchandises devraient ainsi à l'avenir pouvoir contribuer encore davantage à la sécurité de l'approvisionnement en Suisse. L'interaction entre le rail, le bateau et la route dans la logistique doit être encore renforcée et servira finalement aussi au transfert du transport de marchandises de la route vers le rail et le bateau.

Cependant, cette promotion du transfert modal ne doit pas alourdir le budget de la Confédération. Le Conseil fédéral entend en effet compenser intégralement les dépenses. 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), sera utilisée à cette fin.

Le Conseil des États et la CTT-N soutiennent le paquet de réformes

Après que le Conseil des États a adopté le paquet de réformes proposé par le Conseil fédéral dans le cadre de la session d'automne par 35 voix contre 3 et 3 abstentions, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) recommande également à son conseil d'accepter cet objet. La

majorité de la commission est d'avis qu'il est important d'adopter rapidement un projet de soutien au transport de marchandises afin de garantir l'adaptation nécessaire des conditions-cadres dans un délai utile.

Le transfert du trafic marchandises doit être renforcé

Par 13 voix contre 12, la CTT-N propose en outre d'inscrire dans les objectifs de la loi que la part des transports de marchandises par rail, par voie d'eau et par câble dans l'ensemble du trafic de marchandises doit être augmentée. En outre, la commission est unanimement d'avis que le concept de transport de marchandises doit également prendre explicitement la navigation intérieure en compte.

Comme le Conseil des États, la CTT-N estime que les subventions croisées entre le trafic par wagons complets isolés (TWCI) et d'autres offres, comme le trafic de trains complets, doivent être explicitement interdites au sein des entreprises ferroviaires. La CTT-N propose toutefois, par 19 voix contre 4 et 2 abstentions, de compléter cette disposition adoptée par le Conseil des États afin que les flux financiers liés au TWCI subventionné apparaissent clairement et de manière détaillée.

Le Conseil national se penchera sur cet objet lors de la session d'hiver.

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](#)



Politique des transports en cours, session d'hiver 2024

Charger davantage le fret ferroviaire sur le plan juridique formel ?

Une motion demande que le Conseil fédéral supprime, dans l'ordonnance sur les marchés publics, le secteur partiel du transport de marchandises sur voie à écartement normal de la liste des marchés sectoriels, n'étant pas soumis à la loi fédérale sur les marchés publics (Loi fédérale sur les marchés publics LMP). Tant le Conseil fédéral que la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États recommandent de rejeter le projet. Le Conseil des États traitera la motion lors de la session d'hiver.

Depuis 2007, le trafic ferroviaire est exempté des marchés publics (LMP) dans le secteur partiel du transport de marchandises sur voie à écartement normal. Le DETEC justifie cette décision par le fait qu'il existe suffisamment de concurrence dans le domaine du trafic de marchandises par rapport au transport de personnes soumis à concession.

Les initiateurs craignent des problèmes d'application

Du point de vue des initiateurs de la motion, cette exemption ne se justifie pas. Ils demandent au Conseil fédéral de retirer le trafic de marchandises de la liste des marchés sectoriels exemptés de la LMP. Ceci parce que seul le secteur d'activité, et non l'entreprise, est exempté de la LMP. Cette distinction est difficile à comprendre et pourrait conduire à des problèmes d'exécution lorsqu'un atelier sert à des fins mixtes.

Différences dans le transport de personnes et de marchandises

Du point de vue du Conseil fédéral, ce risque n'existe pas. Dans sa prise de position, il indique que la loi fédérale sur les marchés publics prévoit, en cas de concurrence suffisante, d'exempter totalement ou partiellement les achats sur un marché spécifique de l'assujettissement à la LMP. C'est le cas du trafic ferroviaire de marchandises.

La majorité de la Conseil fédéral que la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) partage cet avis : elle rejette la motion par 7 voix contre 4 et 1 abstention. La différence de traitement entre le trafic voyageurs et le trafic marchandises en matière de droit des marchés publics est justifiée.

Le Conseil des États se penchera sur la motion en tant que premier conseil dans le cadre de la session d'hiver.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[24.3069 Soumettre à la LMP le secteur partiel du transport de marchandises sur voie à écartement normal](#)



Politique des transports en cours, session d'hiver 2024

Un billet climatique suisse sur le modèle autrichien

Le canton du Jura demande une baisse significative des prix des transports publics afin d'atteindre les objectifs climatiques. Les initiateurs prennent pour modèle le billet climatique autrichien. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États rejette l'initiative en invoquant la souveraineté tarifaire des entreprises de transport et en tenant compte de la situation financière actuelle de la Confédération. Le Conseil des États traitera l'initiative cantonale lors de la session d'hiver.

Par le biais d'une initiative cantonale, le Parlement du canton du Jura demande à l'Assemblée fédérale d'élaborer un projet de réduction significative des prix des offres des CFF. Les réductions dans les transports publics sont un moyen rapide et efficace de réduire drastiquement les émissions de CO2 par habitant en Suisse.

L'Autriche comme modèle

Le billet climatique de nos voisins de l'Est sert de modèle : l'Autriche propose depuis 2021 un abonnement général annuel pour 1 095 euros, soit environ 1 025 francs. L'objectif du billet climatique était d'inciter le plus grand nombre de personnes à passer du transport individuel aux transports publics. Le billet a rencontré un grand succès dès le début : plus de 75 000 billets ont été vendus dans les deux semaines suivant le lancement. Aujourd'hui, selon les chiffres officiels, plus de 300 000 personnes en Autriche sont en possession d'un billet climatique.

La souveraineté des prix revient aux entreprises de transport

Malgré le succès rencontré en Autriche, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) propose à son conseil, par 8 voix et 2 abstentions, de ne pas donner suite à l'initiative. La raison principale du refus de la CTT-E est que la fixation des prix des TP relève de la compétence des entreprises de transport. De plus, les cantons ont déjà la possibilité de décider de leurs propres réductions tarifaires. Après une discussion approfondie, la CTT-E est en outre arrivée à la conclusion que la mise en œuvre de l'initiative n'est pas indiquée au vu de la situation financière actuelle de la Confédération.

Le Conseil des États se penchera sur l'initiative cantonale dans le cadre de la session d'hiver.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[23.314 Transports publics plus attractifs](#)



Politique des transports en cours, session d'hiver 2024

Les pistolets à impulsion électrique devraient être autorisés pour la police des transports

La sécurité des clients et des collaborateurs des TP doit continuer à bénéficier de la plus haute priorité. Une motion demande que les collaborateurs de la police des transports puissent à l'avenir porter des pistolets à impulsion électrique afin d'améliorer la sécurité dans les transports publics. Le Conseil fédéral recommande d'accepter la motion et le Conseil national l'a également approuvée lors de la session d'automne.

Avec la campagne « [Voyager ensemble dans le respect](#) » des CFF et des partenaires sociaux SEV, VSLF et transair, un signe est actuellement donné en faveur d'un comportement respectueux des voyageurs et des collaborateurs.

En plus de cette campagne, une motion demande au Conseil fédéral de prendre des mesures pour que les policiers, qui assurent la sécurité des passagers et des collaborateurs dans les TP, puissent utiliser des pistolets à impulsion électrique en plus des moyens auxiliaires autorisés par l'article 4 de l'[Ordonnance sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics \(OOST\)](#). Les dispositions relatives à l'utilisation des armes et aux conditions d'utilisation restent du ressort de la police des transports.

Le Conseil fédéral et le Conseil national soutiennent la requête

Dans sa prise de position, le Conseil fédéral fait preuve de compréhension pour l'objet de la motion et recommande de l'accepter. L'examen de l'adéquation et de la proportionnalité doit être effectué dans le cadre de la réalisation de la motion. Le Conseil national a également suivi la requête dans le cadre de la session d'automne et a adopté la motion par 132 voix contre 60 et 1 abstention.

La majorité de la CTT-E veut renforcer la police des transports

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) recommande à son conseil, par 7 voix contre 2, de donner également suite à cette requête. La majorité de la commission souhaite que la police des transports puisse réagir de manière plus flexible à certaines situations afin de garantir au mieux la sécurité des voyageurs.

Le Conseil des États devrait se saisir de la motion dans le cadre de la session d'hiver.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[23.4291 Offrir à la police des transports les moyens d'adapter sa réponse aux situations concrètes](#)



Politique des transports en cours, session d'hiver 2024

Nouvelle loi sur les données des passagers aériens pour lutter contre le terrorisme

Le Conseil fédéral veut créer une nouvelle loi sur les données relatives aux passagers aériens qui permettra à la Suisse de mettre en place un système national PNR (Passenger Name Records). La nouvelle loi doit contribuer à la lutte contre le terrorisme et à la protection de la place économique suisse. Parallèlement, le Conseil fédéral a adopté un projet de mandat de négociation pour des accords PNR avec des États non membres de l'UE.

La nouvelle loi sur les données des passagers aériens régit la communication des données des passagers aériens par les compagnies aériennes suisses et étrangères aux autorités, ainsi que le traitement de ces données dans le but de lutter contre le terrorisme et autres formes de grande criminalité. À l'avenir, ces données « Passenger Name Records » seront transmises à la Passenger Information Unit (PIU), laquelle doit être créée au sein de l'Office fédéral de la police (fedpol). L'accès à ces données et leur utilisation sont strictement réglementés.

L'UE, les États-Unis et le Canada ont déjà des systèmes PNR

Aujourd'hui, 70 pays, dont tous les États membres de l'UE, les États-Unis et le Canada, ont déjà mis en place un système PNR national, conformément aux directives internationales de l'ONU et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Sans son propre système PNR, la Suisse pourrait devenir une faille de sécurité en Europe.

La CPS-N salue la création d'un système PNR

La Commission de la politique de sécurité du Conseil national (CPS-N) propose également à l'unanimité à son conseil d'entrer en matière sur la loi sur les données des passagers aériens. La commission souligne que sans son propre système PNR, la Suisse subirait des inconvénients considérables en matière de politique économique, de transport et de politique étrangère. Plusieurs membres critiquent cependant le peu de cas qui est fait des droits fondamentaux individuels. Une proposition de renvoi du projet au Conseil fédéral a toutefois été rejetée par 22 voix contre 3.

Le Conseil national devrait se pencher sur le dossier en tant que premier conseil dans le cadre de la session d'hiver.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[23.079 Loi sur les données relatives aux passagers aériens](#)

