

2023

Août

foraus

Forum Aussenpolitik
Forum de politique étrangère
Forum di politica estera
Swiss Forum on Foreign Policy



Briefing de politique étrangère

Transports

Johan Sauser

Auteur

Johan Sauser

Johan Sauser occupe le poste de co-coordonateur du groupe régional foraus de Genève. Johan Sauser porte un intérêt particulier pour les thématiques croisées de la mobilité et de l'intégration européenne. Il étudie à l'Université de Genève, où il poursuit un Master en études européennes.

Transports¹

Johan Sauser

Executive Summary

- Suite à l'abandon des négociations concernant l'accord-cadre avec l'UE, les enjeux relatifs aux flux transfrontaliers de personnes et de marchandises risquent d'acquiescer une dimension fédérale au cours de la prochaine législature.
- Les plans de relance de l'UE (notamment NextGenerationEU) favoriseront les investissements de nos voisins dans la route et le rail. Parallèlement, la politique de l'UE visant à réaliser un espace ferroviaire unique continuera à confronter le marché suisse à la libéralisation progressive du secteur ferroviaire européen.
- La coordination internationale des questions environnementales et financières liées à l'électrification du trafic routier, représentera un défi de taille pour la politique suisse des transports terrestres.

¹ Cette publication fait partie de la série "Briefings de politique étrangère" du foraus, parue en août 2023. Tous les briefings sont accessibles sur foraus.ch/fr/publikationen.

Rétrospective

La politique des transports est une partie intégrante de la politique étrangère. Le fonctionnement du marché ferroviaire et le financement des infrastructures et des lignes transfrontalières ont une influence directe sur la qualité de la connexion du réseau de transports terrestres suisse avec l'étranger et nos relations avec nos voisins.

Dans ce domaine, une constante dans nos relations récentes avec l'Union européenne (UE) s'est avérée être l'ouverture du marché ferroviaire suisse aux compagnies étrangères, notamment à travers l'adoption partielle du [4ème paquet ferroviaire](#) de l'UE depuis 2013. Comparé au marché européen, le marché suisse a toutefois conservé un marché public et opère par un système d'accords ponctuels avec les compagnies étrangères. En parallèle, l'ouverture du tunnel de base du Ceneri en 2020 a marqué l'aboutissement de la NLFA ([Nouvelle ligne ferroviaire à travers les alpes](#)) et a renforcé la centralité de la Suisse dans le réseau ferré européen. Le développement des réseaux régionaux transfrontaliers a également connu des développements importants, notamment avec la mise en service complète du Léman Express en 2019 ou l'amélioration de la desserte transfrontalière Kandersteg-Domodossola.

Au niveau parlementaire, plusieurs réalisations marquantes dans le domaine des transports ont eu lieu au cours de la dernière législature. La loi sur le transport des voyageurs a été modifiée fin 2022 ([21.039](#)). À la lumière de plusieurs scandales (notamment celui de CarPostal en février 2018), cette révision a modernisé la gestion des bénéficiaires des entreprises disposant de subventions. Toutefois, le parlement n'a pas trouvé de consensus sur une réforme plus fondamentale du financement des transports terrestres, notamment à cause du refus du peuple d'augmenter la redevance pour les autoroutes (vignette) en 2013. Plus récemment, le Conseil national a tranché en faveur de nouveaux investissements dans les infrastructures routières et ferroviaires ([23.032](#)). La commission des transports et des télécommunications du Conseil aux États a

[suivi ces décisions cet été](#). Un paquet sur les mesures financières pour le transport ferroviaire 2025-2028 a été [mis en consultation](#) par le Conseil fédéral.

Perspectives

La mobilité des travailleur·euse·s transfrontaliers, une problématique aujourd'hui essentiellement cantonale, risque d'acquérir progressivement une dimension fédérale, notamment au niveau de son financement. L'arrêt programmé de la liaison directe Bienne-Belfort en 2025 démontre à cet égard les limites des négociations inter-régionales. La négociation d'un nouvel accord terrestre semble bénéficier du soutien de plusieurs cantons, notamment Genève, Vaud et Neuchâtel (comme exprimé dans le cadre de la consultation concernant la mise en œuvre du volet technique du 4e paquet ferroviaire de l'UE; [23.024](#)). En conséquence, c'est le niveau fédéral qui semble être en position de donner des impulsions en matière de politique des transports terrestres au cours de la prochaine législature. Un élément important à prendre en compte sera le plan de relance européen « NextGenerationEU » - et ses itérations nationales - qui pourraient donner à nos voisins de nouvelles ressources pour co-financer des infrastructures en matière de transports. Le prochain parlement devra donc composer avec ce facteur dans le contexte des projets-cadres existants afin d'atteindre les objectifs de la [stratégie Rail 2050](#).

Concernant l'accès et la connexion de la Suisse au réseau de transport ferroviaire européen, un vrai dilemme existe entre l'utilisation du réseau ferroviaire pour les lignes haute vitesse sur territoire suisse et la desserte régionale suisse. S'ajoute à cette problématique la demande croissante pour une augmentation des capacités des trains de nuit. Ces variables pourraient impacter directement le bon fonctionnement de la desserte transfrontalière des passager·ère·s par le rail, déjà actuellement soumise à de fortes

pressions quant au cadencement et à l'efficacité de la coopération transfrontalière. La difficulté d'obtenir des sillons d'exploitation ferroviaire pour les compagnies étrangères et la coordination très partielle des programmes suisses et européens du [report du fret de la route vers le rail](#) ont modéré le degré d'intégration européenne du système ferroviaire suisse, ce qui pourrait devenir une source de tensions avec nos partenaires européens.

Les négociations relatives à une reconnaissance mutuelle des standards entre la Suisse et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer n'ont pas abouties au cours de la législature 2019-2023. A la place, une [prolongation provisoire](#) d'un an des homologations de véhicules et des certifications de sécurité pour le transport transfrontalier jusqu'à la fin 2022 a été conclue. Vu la place grandissante qu'occupe cette agence dans la planification de [l'espace ferroviaire unique européen](#), la politique suisse des transports devra continuer à composer avec ses décisions à l'avenir.

Restent plusieurs défis à forte composante internationale. La baisse des revenus de la taxe sur les carburants, en parallèle de l'électrification du parc automobile, appelle à davantage d'efforts quant à la pérennisation du financement du rail et des projets transfrontaliers. Dans ce contexte, une véritable concurrence entre le financement des aménagements domestiques et transfrontaliers pourrait voir le jour. Ces différents éléments détermineront également dans quelle mesure le parlement souhaitera aligner la politique suisse des transports avec les impulsions européennes en matière environnementale, illustrée notamment par la volonté de l'UE d'interdire les voitures émettant du CO2 à partir de 2035.

Further readings

- SBB (2023). Berne Declaration, CEO Summit 2023 European Railways. Berne. <https://company.sbb.ch/en/the-company/profile/berne-declaration.html>
- European Parliament ThinkTank (2022). Transport trends in national recovery and resilience plans. European Parliamentary Research Service. [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI\(2021\)698765](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI(2021)698765)
- Bertele, A, Lotz, C, Ott, A, Sandri, N & Stern, S. (2019). Navigating the EU rail-market liberalization. McKinsey & Company. <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/navigating-the-eu-rail-market-liberalization>

Citation

Cotton, A. (Hg.), Dalbert, F. (Hg.), Eichenauer, V. (Hg.), Farman, D. (Hg.), Jönsson, O. (Hg.), Sauser, J. (2023). Aussenpolitik-Briefings. Bern: foraus - Forum Aussenpolitik.

Avis de non-responsabilité

La présente étude reflète l'opinion personnelle des auteur·e·s et ne correspond pas nécessairement à celle de l'association foraus.

À propos du foraus - Forum de politique étrangère

Le foraus est le think tank participatif suisse de politique étrangère. Notre communauté active grassroots de jeunes gens influence la politique étrangère, la manière dont elle est développée, et permet à de nouvelles voix de se faire entendre, en Suisse comme à l'international. Nous publions des contenus factuels, de qualité, assortis de recommandations politiques constructives, organisons des événements qui invitent à la réflexion et développons des outils innovants d'impact et d'engagement citoyen, dans le but de relever des défis globaux.

www.foraus.ch

Genève | foraus – Forum de politique étrangère | c/o Impact Hub, Rue de Fendt 1 | 1201
Genève | bureau_romandie@foraus.ch | +41 22 559 96 96

Bern | foraus – Forum Aussenpolitik | Marktgasse 36 | 3011 Bern office@foraus.ch | +41 44
501 68 65

IBAN: CH06 0900 0000 6017 6892 9

Quels sont les grands défis de politique étrangère suisse dont nos politicien·ne·s, décideur·euse·s et parties prenantes doivent être informé·e·s afin de pouvoir prendre les décisions qui s'imposent au cours des quatre prochaines années ? 23 expert·e·s du foraus se penchent sur cette question dans 14 publications concises et examinent d'une part la manière dont le Parlement suisse a contribué à façonner la politique étrangère de ces quatre dernières années, et d'autre part les perspectives d'avenir pour la politique étrangère suisse. La présente publication fait partie d'une série de 14 publications.

Les 13 autres briefings
peuvent être consultés ici :

