



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et
de la communication DETEC

Stratégie 2016 du DETEC

Berne, le 31 août 2016



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et
de la communication DETEC

Impressum

Éditeur : Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Mention lors de citations : Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC : Stratégie du DETEC 2016, Berne 2016

Pour l'obtenir : www.uvek.admin.ch/strategie-du-detec

Contact : info@gs-uvek.admin.ch

Également disponible en allemand et en italien

Table des matières

1	Introduction et objectif de la stratégie	2
2	Contexte	4
2.1	Croissance démographique	4
2.2	Évolution des transports	4
2.3	Énergie.....	5
2.4	Utilisation du sol	6
2.5	Environnement.....	7
2.6	Numérisation	8
2.7	Évolution des coûts des bâtiments et des infrastructures suisses	9
2.8	Mutations sociales et économiques	10
3	Les défis à l’horizon 2030	11
3.1	Réduction de la consommation d’énergie et de ressources.....	11
3.2	Coordination des transports et du développement territorial	14
3.3	Développement numérique en Suisse.....	16
3.4	Création de conditions-cadres propices à un accomplissement efficace des tâches	18
4	Objectifs et mesures	22
4.1	Réduction de la consommation d’énergie et des ressources.....	23
4.2	Coordination des transports et du développement territorial	27
4.3	Développement du numérique en Suisse.....	31
4.4	Création de conditions-cadres propices à un accomplissement efficace des tâches	34
5	Mise en œuvre, actualisation et communication	37

1 Introduction et objectif de la stratégie

La stratégie du DETEC adoptée en 2012 se fonde sur la notion et les critères du développement durable, dont l'importance a de nouveau été soulignée lors de la Conférence de l'ONU sur le développement durable de juin 2012 (« Rio+20 »), qui a abouti à l'adoption de l'Agenda 2030 pour le développement durable (« Agenda 2030 ») lors du Sommet spécial de l'ONU en septembre 2015. Trois défis thématiques spécifiques se dégagent cependant pour le DETEC : la réduction de la consommation d'énergie et de ressources, la coordination des transports et du développement territorial et le développement numérique de la Suisse (participation à l'élaboration de la société de l'information). Il sera essentiel de les relever afin de garantir à long terme le développement harmonieux de la Suisse. Ce développement dépendra notamment de la manière dont le DETEC entend contribuer à la solution de ces problèmes et de la qualité des infrastructures et du cadre territorial et environnemental qu'il entend assurer. Dans les solutions qu'il propose, le DETEC tient compte de manière équilibrée des trois dimensions (écologique, économique et sociale), de l'orientation sur le long terme et des interactions avec un monde globalisé.

La stratégie du DETEC traite avant tout des tâches qui incombent aux offices du département. Elle ne s'intéresse qu'en marge aux entreprises et établissements ainsi qu'aux commissions extraparlimentaires, aux institutions semi-étatiques et privées et aux entreprises d'économie mixte avec participation de la Confédération, où le DETEC assume des tâches liées à sa fonction de propriétaire, d'autorité de surveillance ou de régulateur. La stratégie devrait à dessein se limiter aux domaines sur lesquels le DETEC a une emprise directe et immédiate.

En 2012, il a donc été décidé de réexaminer la stratégie tous les quatre ans et de la remanier si nécessaire. La mise à jour de 2016 a abouti à la stratégie du DETEC dans la présente version. Elle se distingue de celle de 2012 dans la mesure où le troisième défi thématique ne se limite plus à la participation à l'élaboration de la société de l'information et englobe le développement du numérique en Suisse. La stratégie du DETEC fait office de complément à plusieurs autres stratégies et planifications du Conseil fédéral et du Parlement telles que le programme de législature 2015-2019, la Stratégie Suisse numérique, la Stratégie pour le développement durable 2016-2019, le Projet de territoire Suisse, les stratégies sectorielles (stratégie en matière d'infrastructures, Stratégie énergétique 2050, stratégie en matière de biodiversité et d'adaptation au changement climatique, plan d'action économie verte, etc.).

Quel rôle incombera maintenant à la *stratégie du DETEC*? Elle ne se substituera évidemment pas aux autres plans. Elle est censée constituer un *cadre de référence, une jonction et une base de dialogue* pour tous les secteurs du DETEC. Elle est censée montrer à tous les collaborateurs et unités organisationnelles dans quel sens la direction du département entend développer les secteurs relevant du DETEC, les offices ayant eu plusieurs occasions de contribuer à son élaboration.

La stratégie ne doit cependant pas seulement être de nature informative, mais aussi servir d'*instrument de conduite à la direction du département vis-à-vis des offices*, les contenus étant pris en compte dans les programmes annuels et pluriannuels, la mise en œuvre régulièrement contrôlée et le volet consacré aux mesures mis à jour chaque année. La stratégie et le processus de planification permanente doivent aussi permettre au DETEC d'élaborer ses propositions pour le prochain programme de législature 2019-2023 de manière efficace et sur une base solide (cf. à ce sujet chapitre 5).

En outre, la stratégie a pour but de rendre plus transparente *la politique menée par le DETEC* vis-à-vis notamment des autres départements, du Parlement et des autres acteurs externes à l'administration fédérale. Le DETEC garde toutefois présent à l'esprit que, dans

de nombreux cas, la décision finale incombera au Conseil fédéral *in corpore*, au Parlement ou au peuple.

La stratégie 2016 s'articule autour des chapitres suivants : description du contexte (chapitre 2) et des principaux défis pour le DETEC à l'horizon 2030 (chapitre 3), présentation des objectifs à l'horizon 2030 et des mesures à prendre d'ici 2019 (chapitre 4) et, pour conclure, commentaire des modalités de mise en œuvre de la stratégie (chapitre 5).

2 Contexte

Pour décrire la situation dans les différents domaines d'activité du DETEC, une esquisse délibérément sélective et non exhaustive des principales caractéristiques et évolutions est présentée ci-après. Ces dernières sont déterminées d'une part par les conditions-cadres définies par la politique et d'autre part par des facteurs externes qui échappent largement à l'influence des milieux politiques.

2.1 Croissance démographique

Entre 1960 et 2014, la population suisse est passée de 5,4 millions à 8,2 millions de personnes. Selon le dernier scénario « moyen » de l'Office fédéral de la statistique, la population pourrait se monter à 9,5 millions de personnes d'ici 2030. Avec ce scénario, la « Suisse à 10 millions d'habitants » deviendrait réalité vers 2040. Cela étant, cette croissance toucherait principalement les zones urbaines¹. Un autre facteur important est le vieillissement. Si l'on compte aujourd'hui 34 retraités pour 100 personnes actives, on en comptera environ 46 en 2030 et environ 55 en 2045, à condition que l'âge de la retraite reste inchangé. Conjointement avec la croissance économique, l'évolution démographique déterminera le genre et le volume de la demande de prestations de transport, d'énergie, de sol et d'infrastructure numérique ; elle se répercute donc particulièrement sur les tâches du DETEC.

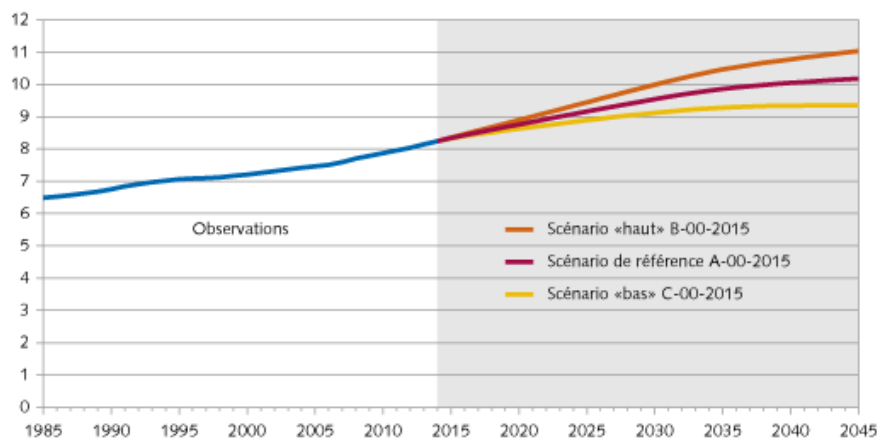


Figure 1 Évolution de la population suisse résidante permanente jusqu'en 2045 selon les trois scénarios de base, en millions

2.2 Évolution des transports

Entre 1960 et 2015, le produit intérieur brut de la Suisse a plus que triplé en termes réels. Dans le même temps, le trafic ferroviaire a plus que doublé, le trafic routier motorisé a quintuplé et le trafic aérien a même augmenté d'un facteur supérieur à 22. Outre les croissances économique et démographique, les facteurs déterminants de cette augmentation de la mobilité ont été des changements structurels tels que la baisse relative des prix de l'énergie, le renforcement de la division du travail tant nationale qu'internationale et l'éloignement géographique croissant entre les lieux de travail, de résidence, d'achats, de loisirs, etc.

¹ Office fédéral du développement territorial : Les défis urbains, du point de vue de la Confédération, Berne 2012

Tableau 1 : Évolution du volume de trafic comparée au PIB, 1960-2014²

	1960	2014	Croissance
PIB réel (en mio CHF)	167 180	532 915	319 %
Trafic voyageurs sur route (mio v-km)	18 590	95 000	511 %
Trafic voyageurs sur rail (mio v-km)	7 973	20 010	251 %
Trafic marchandises sur route (mio t-km)	2 152	17 541	815 %
Trafic marchandises sur rail (mio t-km)	4 315	10 751	249 %
Trafic aérien (nombre de passagers)	2 152 423	47 406 431	2202 %

Selon les derniers calculs réalisés sur la base du modèle national de transport de personnes du DETEC (MNTP DETEC)³ et fondés sur le scénario démographique « moyen » de l'Office fédéral de la statistique (cf. figure 1), les prestations des transports publics augmenteront de 52 % entre 2010 et 2040, celles du trafic individuel motorisé de 18 % et celles de la mobilité douce de 32 %. D'après les calculs fondés sur la méthode agrégée pour le trafic marchandises (MAM), le trafic routier de marchandises devrait voir ses tonnes-kilomètres augmenter de 33 % jusqu'en 2040, tandis que le trafic ferroviaire des marchandises devrait s'attendre à une hausse de 45 %.

2.3 Énergie

De 1960 à 2014, le produit intérieur brut réel de la Suisse et la consommation totale d'énergie ont tous les deux à peu près triplé. L'intensité énergétique du PIB est donc restée constante durant cette période. La contribution de la consommation totale d'énergie au PIB s'élevait ainsi à 7,4 % en 1980, contre 4,1 % en 2015.

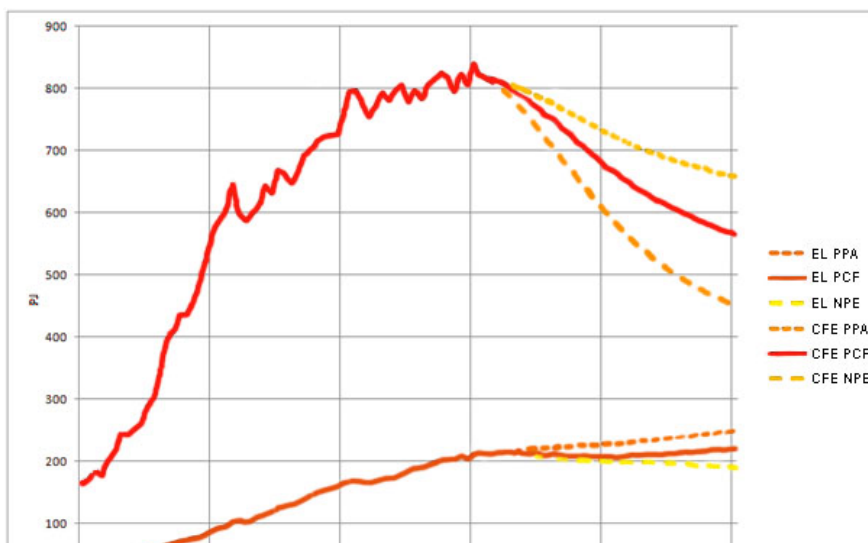


Figure 2 Consommation finale d'énergie (CFE) et consommation d'électricité (EL) d'ici 2050 selon les scénarios « Poursuite de la politique actuelle PPA », « Mesures politiques du Conseil fédéral PCF » et « Nouvelle politique énergétique NPE » en PJ (3,6 PJ = 1 TW)

Selon les scénarios mis à jour pour la Stratégie énergétique 2050 en matière de consommation finale d'énergie et de consommation d'électricité, la consommation totale d'énergie en Suisse diminuera plus ou moins fortement entre 2010 et 2050, alors que le PIB continuera de croître. Le projet de loi sur l'énergie concernant le premier paquet de

² Rapport du Conseil fédéral du 17 septembre 2010 « L'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux en Suisse », p. 51 (données actualisées jusqu'en 2014)

³ <http://www.are.admin.ch/verkehr/05345/05367/index.html?lang=fr>

mesures pour la Stratégie énergétique 2050 prévoit que la consommation finale d'énergie par personne aura baissé de 43 % en 2035 par rapport à 2000.

Tous les scénarios tablent sur un transfert de la demande d'énergie d'origine fossile vers l'électricité. Or cette prévision doit tenir compte de la décision prise par le Conseil fédéral en 2011 de renoncer progressivement à l'énergie d'origine nucléaire. Selon le projet de loi sur l'énergie, la production nationale d'électricité à partir d'énergies renouvelables doit s'élever à au moins 14 500 GWh en 2035 et celle provenant de la force hydraulique à quelque 37 400 GWh. En 2014, la production d'électricité à partir des énergies renouvelables se montait à 2616 GWh et celle attribuée à la force hydraulique à 35 471 GWh.

Les importantes surcapacités de ces dernières années ont fait chuter les prix sur le marché européen de l'électricité. Ces surplus observés en Europe sont dus à la baisse du prix du charbon sur les marchés mondiaux à cause de l'exploitation du gaz de schiste (fracking-gas) aux Etats-Unis ainsi que les prix bas du CO₂ dans le système européen d'échange de quotas d'émission. En raison de la conjugaison de ces deux phénomènes, il devenait de nouveau rentable de continuer ou de relancer l'exploitation des centrales à charbon déjà amorties et arrêtées, en particulier en Allemagne. Le tassement conjoncturel considérable ces dernières années en raison de la crise financière et de la dette ainsi que les mesures d'efficacité énergétique ont en outre contribué à la baisse de la demande en énergie. Par ailleurs, en Europe, les importantes subventions accordées par l'Allemagne au développement des énergies renouvelables contribuent à augmenter les surcapacités.

En Suisse, le prix de gros moyen de l'électricité est passé de 118 CHF/MWh en 2008 à 43 CHF/MWh en 2015. Le bas prix du marché ne couvre plus les coûts de production de la plupart des centrales hydrauliques de Suisse et des centrales nucléaires, du moins pas la part d'énergie qui est vendue sur le marché libre. Dans le commerce international, les producteurs suisses sont en outre tributaires du franc fort qui contribue également à faire baisser les prix et les marges.

2.4 Utilisation du sol

La comparaison des relevés de la statistique de la superficie 2004/09 avec les deux relevés précédents montre que, en 24 ans, les surfaces d'habitat et d'infrastructure ont augmenté en Suisse de plus de 23 %, principalement au détriment des terres agricoles qui ont diminué de presque 5 %. Selon les prescriptions de l'aménagement du territoire relatives aux zones à bâtir, les réserves disponibles doivent couvrir les besoins prévisibles dans les 15 ans à venir. Or, sur l'ensemble du territoire suisse, ces réserves continuent d'être nettement surdimensionnées, avant tout dans les zones rurales et périphériques, alors qu'elles tendent à manquer dans les grandes agglomérations, un phénomène qui n'est pas sans répercussion sur les coûts. Cette situation renforce le mitage et une utilisation peu rationnelle du sol.

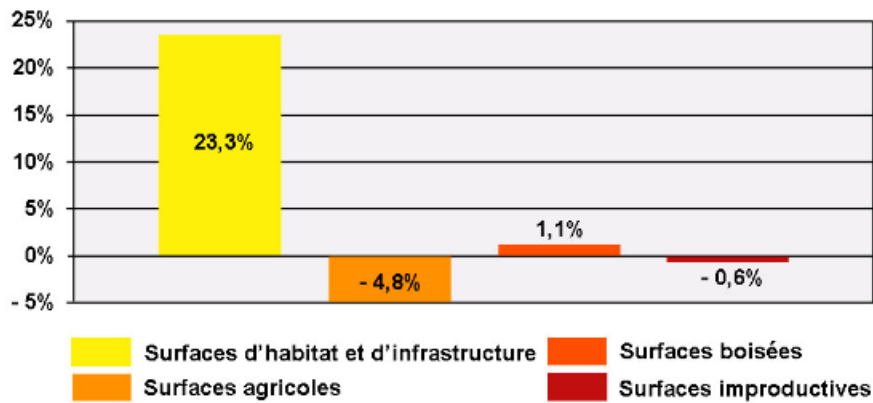


Figure 3 Évolution des principaux domaines de la statistique de la superficie en 24 ans (1979/85–2004/09) (Base de données : 63,1 % de la superficie de la Suisse)

2.5 Environnement

Des progrès substantiels ont été réalisés au cours des dernières décennies dans plusieurs domaines où des moyens techniques étaient disponibles (par ex. dans la protection de l'air, la gestion des déchets, la protection de la qualité des eaux ou la protection contre les dangers naturels). Des mesures sont cependant toujours nécessaires. La situation demeure critique en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre qui ont seulement pu être stabilisées, alors que la loi et les spécialistes du climat demandent une réduction en termes absolus (cf. figure 4). Une autre problématique prend de l'ampleur⁴: la consommation des ressources, qui est certes transférée à l'étranger en raison de la concentration croissante de la Suisse sur des niches économiques à haute valeur ajoutée reposant sur le know-how, mais qui demeure globalement parmi les plus élevées au monde par habitant⁵. La perte de biodiversité et la mutation du paysage se poursuivent pratiquement sans ralentir. Malgré d'importants efforts en vue d'améliorer la protection contre les dangers naturels au cours des dernières décennies, 1,8 million de personnes vivent toujours dans des zones exposées au risque de crues. 1,7 million d'emplois, 840 milliards de biens et un tiers des infrastructures de transport sont menacées par les dangers naturels⁶. Les nuisances sonores constituent un autre problème. Si le progrès technique (aéronefs et autres véhicules plus silencieux) et les mesures d'assainissement ont permis au fil des ans de les réduire en partie, elles dépassent toujours les valeurs limites d'immission dans de nombreuses régions. Ce sont ainsi 1,6 million de personnes en Suisse qui sont exposées durant la journée aux émissions sonores nuisibles ou incommodantes de la circulation routière⁷. Le dépassement des valeurs limites d'immission peut conduire à des conflits de nature politique, notamment aux alentours de l'aéroport de Zurich.

⁴ Voir à ce sujet le rapport adopté par le Conseil fédéral le 20 avril 2016 « Économie verte : mesures de la Confédération pour préserver les ressources et assurer l'avenir de la Suisse ».

⁵ Jungbluth N., Nathani C., Stucki M., Leuenberger M., 2011 : Impact environnemental de la consommation et de la production suisses. Office fédéral de l'environnement, Connaissance de l'environnement, n° 1111, Berne 2011.

⁶ Rapport du Conseil fédéral « Gestion des dangers naturels en Suisse » en réponse au postulat 12.4271 Darbellay du 14.12.2012.

⁷ Office fédéral de l'environnement (2014) : Exposition au bruit de la circulation routière. Deuxième calcul du bruit à l'échelle nationale, état 2012.

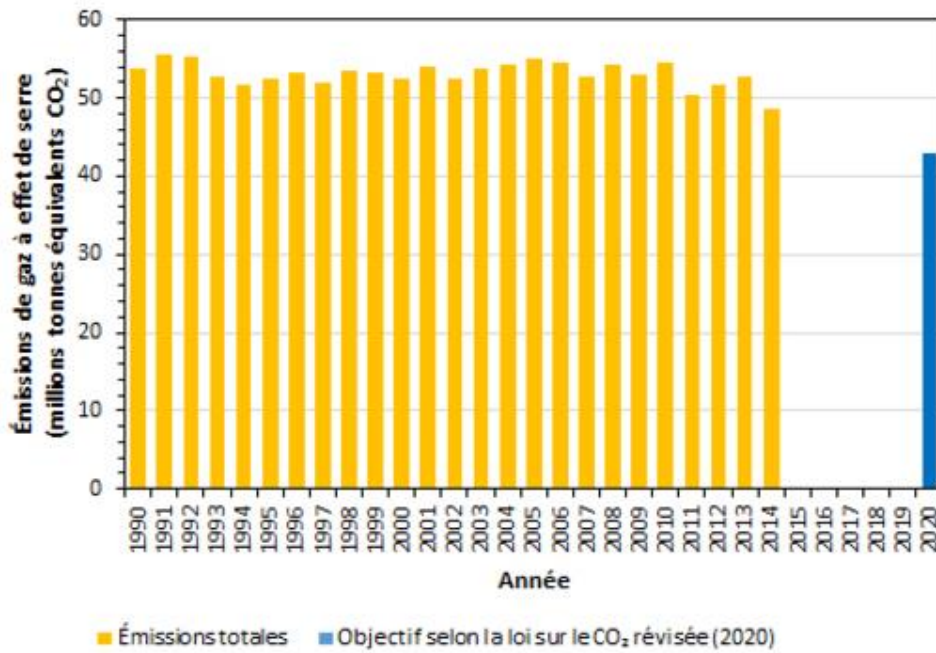


Figure 3 Évolution des émissions totales de gaz à effet de serre depuis 1990, y compris la valeur cible pour 2020 conformément à la loi sur le CO₂

2.6 Numérisation

Outre les changements sociaux et le développement économique, le dynamisme de l'innovation dans le secteur des technologies de l'information et de la communication (TIC) entraîne une augmentation de la demande de services de télécommunication. Les nouvelles possibilités et applications des TIC engendrent un besoin croissant de manière exponentielle en bandes passantes (débits de transfert) (cf. figures 5 et 6). Cette tendance devrait se poursuivre, car outre la communication classique d'individu à individu et de l'homme à la machine (Internet), l'informatique omniprésente (*pervasive computing*, *Internet of things*), consistant à faire communiquer les machines entre elles, gagne en importance. Les TIC modifient le comportement, les moyens technologiques permettent de nouvelles applications et des modèles commerciaux ayant des incidences sur les transports, la consommation, le travail, la démocratie, la société, etc. La disponibilité permanente et sur tout le territoire d'infrastructures de réseau performantes devient ainsi un facteur de concurrence déterminant. L'importance économique et sociale des données augmente de manière exponentielle. Il faut dès lors analyser les questions de l'accès aux données, de leur gestion et de leur protection dans le contexte national et international tout en définissant par la même occasion le rôle des pouvoirs publics.

Dans le secteur des transports, tant individuels que collectifs, la numérisation permettra de nouveaux modèles commerciaux qui devraient se répercuter sur la demande de transports actuelle, la manière de fournir les prestations de transport et la structure des entreprises. Grâce à une information détaillée et rapide, les usagers des transports pourront adapter leur comportement en fonction de la situation. L'économie de partage (*sharing economy*) relativisera l'importance de posséder une voiture. Dans tous les modes de transport, de nouvelles offres, sans doute d'abord conçues comme des prestations, augmenteront la flexibilité des usagers.

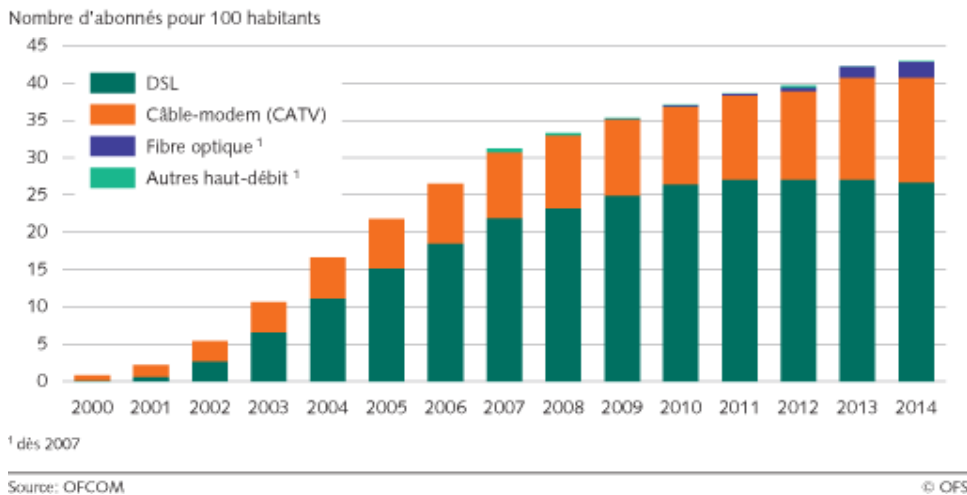


Figure 5 Internet haut débit en Suisse, évolution 2000-2014

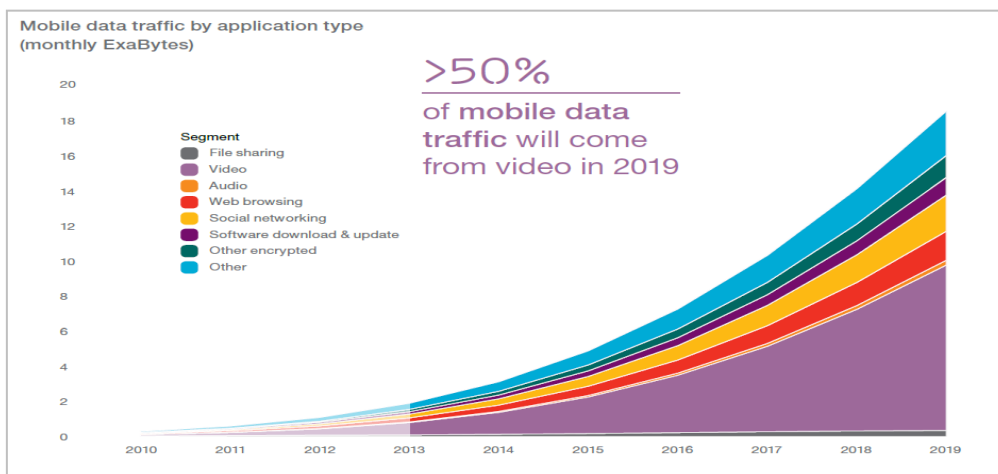


Figure 6 Évolution du trafic de données mobiles au niveau mondial par services

2.7 Évolution des coûts des bâtiments et des infrastructures suisses

La valeur de remplacement de l'infrastructure technique en Suisse (approvisionnement, élimination, transport, communication et ouvrages de protection) s'élève à quelque 830 milliards de francs (prix 2008)⁸. Ceci correspond à une fois et demie le produit intérieur brut (PIB) annuel. Quelque 19 milliards de francs (3,5 % du PIB) sont annuellement consacrés à l'entretien de l'infrastructure technique. A cela s'ajoute la valeur des immeubles servant exclusivement au logement, qui s'élève à 1550 milliards de francs (290 % du PIB). L'entretien de ces bâtiments entraîne un coût annuel avoisinant les 10,5 milliards de francs (1,9 % du PIB). Le financement de l'entretien ou de l'extension est assuré dans des mesures différentes selon les domaines. Les mécanismes de financement sont adéquats dans les domaines de l'approvisionnement énergétique, des télécommunications, de l'aviation, de l'évacuation des eaux urbaines et des déchets urbains ; ils permettent un financement durable, assuré par des taxes prélevées selon le principe de causalité. Dans les autres domaines des transports, les moyens proviennent en premier lieu de fonds affectés à un usage bien défini et de ressources fiscales. Dans le domaine de l'infrastructure routière nationale, les fonds cumulés nécessaires aux projets d'aménagement et d'entretien déjà en cours ou adoptés pour la période 2014 à 2030 sont estimés à 42 milliards de francs ;

⁸ Schalcher H.-R., Boesch H.-J., Bertschy K., Sommer H., Matter D., Gerum J., Jakob M. : Quels seront les coûts futurs des bâtiments et des infrastructures suisses et qui les paiera?, étude du PNR 54 Développement durable de l'environnement construit, vdf Hochschulverlag, Zurich 2011

des projets à concurrence de 6 milliards de francs supplémentaires sont par ailleurs en cours d'examen⁹. Dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire, les chiffres correspondants s'élèvent à 84 milliards, respectivement à un montant compris entre 7 et 12 milliards pour les autres aménagements¹⁰.

2.8 Mutations sociales et économiques

Ce chapitre ne serait pas complet sans l'évocation des multiples changements du contexte socio-économique et politique. Concernant le DETEC, mentionnons notamment à ce titre l'internationalisation renforcée et la concurrence internationale accrue entre les places économiques, l'efficacité croissante imposée aux prestations de l'État ainsi que les exigences sécuritaires accrues de la population (réticence à accepter des risques).

Ces phénomènes mettent en évidence des processus de croissance et de mutation qui atteignent de plus en plus leurs limites financières, écologiques et sociales. Cependant, on ne parvient pas à discerner de changements radicaux qui affecteraient les facteurs externes de ces processus de croissance, qu'ils soient d'ordre socio-démographique (par ex. immigration, vieillissement, nouveaux modes de consommation), économique (par ex. pression de la concurrence, évolution des coûts), technique (omniprésence croissante des TIC dans la vie quotidienne), écologique (par ex. changement climatique et raréfaction croissante des ressources) et politique (par ex. contexte régulateur en Europe). Les conflits au sein du triangle formé par l'économie, l'environnement et la société s'accroissent et exigent un renforcement des efforts en vue d'une meilleure coordination des secteurs concernés et d'une pesée des intérêts plus conforme à un développement durable. Il est donc d'autant plus nécessaire de gérer ces évolutions encore plus efficacement et intelligemment par une politique habile afin de les concilier avec leurs limites prévisibles.

⁹ Message relatif à la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, au comblement du déficit et à la mise en œuvre du programme de développement stratégique des routes nationales (FF 2015-1899)

¹⁰ Simulation du fonds d'infrastructure ferroviaire (OFT). Deux variantes ont été utilisées pour les aménagements futurs dans le cadre de PRODES 2030 : l'une de 7 milliards de francs et l'autre de 12 milliards d'ici 2030 / 2035.

3 Les défis à l'horizon 2030

Les évolutions évoquées impliquent trois défis majeurs de portée générale pour le DETEC et qui auront un impact déterminant sur le travail de tout le département. Ces défis occupent donc une place importante dans la présente stratégie (chapitres 3.1 à 3.3) :

- Réduction de la consommation d'énergie et de l'utilisation des ressources
- Coordination des transports et du développement territorial
- Développement numérique de la Suisse

Ces défis ne se distinguent pas clairement les uns des autres, car ils se caractérisent par de nombreuses interactions. La politique énergétique influence ainsi la politique des transports et le développement territorial et vice versa. La numérisation joue un rôle prépondérant en influençant de plus en plus notre quotidien. Vu les bonnes conditions dont elle bénéficie notamment dans le domaine des TIC, la Suisse sera en mesure non seulement de profiter de l'emprise du numérique dans tous les domaines de la vie et de préserver sa prospérité à long terme, mais aussi de l'améliorer. Le processus de transformation lié à la généralisation des TIC concerne la société, l'économie, la mobilité, les entreprises fédérales ainsi que l'État. Il influence ainsi de manière déterminante la gestion des défis par le département (thème transversal).

Par ailleurs, en examinant ces défis, il faut se demander si le département est bien équipé pour accomplir de manière efficace les tâches politiques (chapitre 3.4).

En mettant en évidence ce nombre limité de défis généraux majeurs, il faut se garder de dévaloriser les nombreuses tâches d'exécution prescrites par la législation et souvent exigeantes, telles que le transfert du trafic marchandises, la mise en œuvre de la législation environnementale, les tâches liées à la sécurité dans les domaines de l'énergie et des transports, les tâches dans le domaine des médias ou la garantie du service public. En effet, la bonne exécution de ces tâches demeure impérative. La stratégie est censée servir au département de référence pour la direction stratégique et l'allocation des ressources nécessaires.

3.1 Réduction de la consommation d'énergie et de ressources

L'objectif reconnu par la communauté internationale lors de la Conférence sur le climat de Paris en 2015 de limiter la hausse de la température mondiale à une valeur nettement inférieure à 2°C, voire si possible inférieure à 1,5°C, ce qui équivaudrait à l'échelle mondiale à une réduction nette des émissions de gaz à effet de serre à 0 % d'ici 2050. Des mesures s'imposent également d'urgence en ce qui concerne les ressources : la consommation de ressources non renouvelables - cela comprend aussi les énergies fossiles - doit être réduite, alors que celle des ressources renouvelables doit aussi l'être de manière à ne pas compromettre leur potentiel de renouvellement. La biodiversité doit cesser de diminuer de manière que ses services écosystémiques soient toujours à la disposition de l'économie et de la société. L'énergie et les ressources doivent en outre être utilisées de manière beaucoup plus efficace.

La numérisation ouvrant de nouvelles perspectives à cet égard, l'économie et la société devront profiter des opportunités qui en résultent. Une série de réajustements fondamentaux sont nécessaires pour mener à bien une restructuration du système énergétique - comprenant l'amélioration de l'efficacité énergétique et le développement de la production d'énergie à partir de sources renouvelables - de telle sorte qu'il soit possible de renoncer à l'énergie nucléaire. Ces réajustements seront aussi nécessaires pour réaliser les objectifs des stratégies en matière de climat et de biodiversité de même que pour réduire la consommation des ressources. Autrement dit, la Suisse a besoin d'un type d'économie qui tienne compte des ressources limitées et de la capacité de régénération des ressources

renouvelables, qui utilise de manière plus efficace les ressources et l'énergie et qui renforce ainsi la capacité de production de notre économie et notre prospérité.

- Amélioration ciblée des instruments existants : Le dispositif politique doit être axé stratégiquement et de manière ciblée sur les mesures nécessaires à long terme en matière de politique du climat, de l'énergie et des ressources. A cet effet, les instruments régulateurs actuellement dominants de la politique énergétique et environnementale (prescriptions sur la consommation d'électricité et les produits, approches en matière de planification, valeurs limites d'émission, etc.) devront constamment être adaptés à l'état de la technique afin que les possibilités techniques puissent être exploitées. Ils devront en outre être complétés et élargis par de nouveaux instruments ayant un caractère incitatif dynamique (p. ex. incitations fiscales, étiquette-énergie, labels, systèmes encourageant la récupération des matières premières et le recyclage) ou par le soutien de mesures volontaires (p. ex. des accords interprofessionnels). Les instruments d'incitation existants tels que la rétribution de l'injection à prix coûtant (RPC) et la taxe sur le CO₂ avec affectation partielle) doivent être optimisés, mais aussi mis en retrait le moment venu en faveur d'instruments d'incitation plus performants et plus conformes à l'économie de marché.
- Exploitation et utilisation de potentiels techniques : Les potentiels techniques permettant de découpler l'évolution économique et l'évolution démographique de même que la consommation d'énergie et la consommation de ressources sont en soi substantiels. La mise en œuvre s'avère toutefois autrement plus ardue. Grâce aux TIC en tant qu'élément au cœur de processus énergétiques et environnementaux intelligents, des solutions innovantes sont possibles dans de nombreux domaines (réseaux, mobilité, industrie, technique de construction et de bâtiment, économie circulaire, saisie et gestion de données environnementales). En y recourant, il sera possible d'optimiser et de mieux surveiller dans l'ensemble la consommation d'énergie et de ressources. La numérisation contribue notamment à mener à bien l'intégration croissante des énergies renouvelables dans les réseaux électriques. Les nouvelles techniques, connues sous des noms tels que « *cleantech* » ou « *smart metering, grids, roads, buildings* » sont avant tout du ressort des milieux de la science et de l'économie, mais doivent aussi être soutenues par l'État. En renforçant les travaux dans les domaines de la recherche et du développement et par le soutien ciblé du transfert de connaissances et de technologies entre la recherche et l'économie ainsi que par des mesures à caractère incitatif, il faut faire en sorte que les potentiels techniques soient exploités afin que les ressources soient mieux protégées et utilisées plus efficacement. Il s'agit aussi de saisir les chances économiques qui en résultent.
- Garantie des services écosystémiques : Les services fournis par la nature contribuent notablement à atténuer le changement climatique et à stocker le CO₂, à réduire les risques liés aux dangers naturels, à assurer la production alimentaire et la compétitivité. Ils ne peuvent pas être remplacés, ou seulement à un coût bien supérieur à celui de leur maintien. Il est par conséquent impératif d'utiliser les écosystèmes tels que le sol, la forêt et les eaux conformément aux principes du développement durable, d'en garantir la résilience et de nous assurer à long terme les services que ces écosystèmes nous rendent. La Confédération, les cantons et les communes devront fournir une contribution matérielle ainsi que financière substantielle à cet effet.
- Garantie du financement et de l'efficacité des prestations fournies : Le développement des sources d'énergie renouvelables, la modernisation des réseaux énergétiques et la forte augmentation de l'efficacité de l'exploitation des ressources renouvelables et non renouvelables généreront des coûts supplémentaires. Il sera

donc nécessaire d'adapter les modèles de redevances et de financement de manière compatible avec l'économie et les ménages, c'est-à-dire sans porter atteinte à la place économique ni compromettre les exportations. La numérisation contribue cependant à optimiser le développement du réseau ; elle permet ainsi de réduire les coûts d'un aménagement conventionnel de l'infrastructure et d'atténuer l'impact indésirable sur le territoire et le sol. Elle rend possible la création de nouveaux marchés et prestations dans le secteur de l'énergie en permettant aux consommateurs finaux de jouer un rôle plus actif. L'État sera aussi appelé à créer des conditions-cadres fiables et propices aux investissements privés dans le secteur de l'énergie et des ressources. Les conditions-cadres du secteur suisse de l'énergie, en particulier de la force hydraulique, devront être aménagées de manière à ce que ce secteur puisse être compétitif et en phase avec les développements internationaux.

- Garantie d'un niveau de sécurité élevé : La sécurité devra continuer d'être garantie compte tenu de l'objectif politique de réduire progressivement la consommation d'énergie et de ressources et de la modernisation des moyens d'approvisionnement que cette politique implique. Il s'agit aussi bien de la sécurité opérationnelle et technique, notamment des installations de production d'énergie, que de la sécurité de l'approvisionnement et de la gestion des déchets en général. La Confédération, les cantons et les communes, mais aussi les entreprises privées devront y contribuer en fonction de leurs compétences respectives. Concernant la sécurité de l'approvisionnement, il faudra tenir compte de manière adéquate de l'accès au marché et des coopérations internationales.
- Amélioration de la cohérence des politiques au niveau fédéral entre Confédération, cantons et communes : Les défis à relever exigent une meilleure harmonisation des politiques sectorielles du DETEC. Si, par exemple, en raison de la décentralisation de l'approvisionnement, les sites de production d'énergie se multiplient en surface, empiètent sur le paysage ou sont enfouis dans le sous-sol, il devient d'autant plus nécessaire d'améliorer encore la planification et la coordination compte tenu des conflits d'objectifs entre les politiques énergétique, environnementale et de développement territorial. Dans nombre de cas, la répartition traditionnelle des compétences entre Confédération, cantons et communes parvient à des limites susceptibles de compromettre la bonne gestion des défis et d'en prolonger la durée. S'agissant des procédures de planification concernant les énergies renouvelables, les réseaux de transport et la recherche de sites d'implantation de dépôts en couches géologiques profondes destinés au stockage des déchets radioactifs, il faudra explorer de nouvelles formes de collaboration et de nouvelles pistes axées sur les espaces fonctionnels en impliquant aussi les représentants des milieux intéressés et les investisseurs qui jouent un rôle déterminant dans le secteur de l'énergie.
- Renforcement des conditions-cadres internationales : Dans beaucoup de domaines, l'objectif de réduire la consommation d'énergie et de ressources ne peut être atteint que par des mesures, une coopération et des règles décidées à l'échelle internationale. C'est pourquoi une politique environnementale internationale favorisant un régime global, cohérent et efficace fournit une contribution importante à la réduction de la consommation d'énergie et de ressources tant au niveau mondial qu'en Suisse. Il s'avère ainsi souhaitable de renforcer l'engagement de la communauté internationale en faveur de la protection des ressources, de favoriser les conditions-cadres facilitant une utilisation durable des ressources naturelles sans pour autant compromettre la compétitivité de l'économie suisse.

3.2 Coordination des transports et du développement territorial

Si l'on veut freiner la consommation du sol, le mitage, mais aussi la progression des coûts de l'infrastructure de transport, il faut poursuivre et renforcer les efforts de coordination des transports et du développement territorial :

- Meilleure coordination de la planification des transports et de l'aménagement du territoire : La coordination des politiques des transports et du développement territorial, par exemple au moyen du Plan sectoriel des transports, doit être systématiquement poursuivie et la fonction de pilotage de l'aménagement du territoire de la Confédération doit être renforcée.

En premier lieu, au niveau de la Confédération et si possible en coopération avec les cantons, il faut approfondir la vision globale des transports en coordonnant de manière plus efficace les transports routiers, ferroviaires et aériens ainsi que la mobilité douce. Le DETEC récapitule les points essentiels dans une Conception directrice de la mobilité 2040 destinée au travail à l'intérieur du DETEC. Les mesures à prendre sont définies sur la base de prévisions uniformes pour tous les modes de transport (Perspectives d'évolution du transport 2040). Les programmes d'aménagement des modes de transport sont mis en œuvre au moyen de systèmes de planification et de financement coordonnés (par ex. financement par les fonds rail et route, calendrier et contenu coordonnés des étapes d'aménagement). Dans ce contexte, il faudra notamment profiter des chances liées à la numérisation et aux nouvelles offres de mobilité intermodales.

Ensuite, cette politique globale des transports doit être étroitement liée à l'aménagement du territoire – avec le « Projet de territoire Suisse »¹¹ comme conception faitière – et avec les plans directeurs cantonaux afin d'éviter le plus possible de trafic en freinant le mitage et en favorisant un développement interne harmonieux du périmètre bâti. La collaboration intercantonale et intercommunale dans des espaces fonctionnels doit être encouragée. De manière générale, les espaces où des problèmes doivent être résolus doivent mieux correspondre aux espaces où sont prises les décisions politiques. Lors de la coordination des politiques des transports et du développement territorial, l'impact des transports sur l'environnement (climat, biodiversité, paysage, bruit, air, etc.) ainsi que la mitigation des risques liés aux dangers naturels et des risques techniques doivent être déterminés suffisamment tôt et de manière systématique. Les programmes d'aménagement de la route et du rail ainsi que des offres commandées ou liées à une concession doivent contribuer à la réalisation des objectifs de la politique d'aménagement du territoire.
- Développement continu des instruments : Le potentiel d'utilisation plus efficace des infrastructures et du territoire est considérable. La numérisation galopante ouvre de nombreuses perspectives : grâce à elle, il est possible d'accroître l'utilisation des infrastructures de transport existantes, les nouvelles technologies permettant d'améliorer le taux d'occupation des véhicules ainsi que de fluidifier et de densifier le trafic. Par ailleurs, la disponibilité d'un flux croissant d'informations de meilleure qualité concernant le comportement des usagers lors de leurs déplacements ouvre de nouvelles perspectives pour la mise en place de nouvelles offres de mobilité coordonnées entre elles : les informations complètes parvenant à temps aux usagers les aident mieux à adapter leurs comportements de manière flexible. La distinction entre transports privés et transports publics devient de plus en plus floue et de nouveaux marchés font leur apparition à l'intersection entre les transports

¹¹ Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, Office fédéral du développement territorial, Conférence des gouvernements cantonaux, Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, Union des villes suisses, Association des communes suisses (Ed.) : Projet de territoire Suisse, version remaniée pour le processus d'adoption, Berne 2012

privés réglementés (taxis, etc.) et les offres de transports publics. Les potentiels ne sauraient toutefois être suffisamment exploités avec les instruments de régulation traditionnels tels que l'aménagement du territoire et la mise à disposition d'infrastructures. La régulation doit tenir compte du nouveau monde afin d'en exploiter les possibilités pour la création de meilleures offres intermodales, de permettre l'accès aux informations, d'autoriser de nouveaux modèles commerciaux et d'ouvrir des modèles de distribution jusqu'ici fermés. De garantir l'égalité des chances entre les opérateurs ainsi que la protection des données.

Les instruments à caractère incitatif doivent être perfectionnés (par ex. *mobility pricing* avec des modèles d'émoluments et de tarifs harmonisés pour l'ensemble des modes de transport et conformes au principe de causalité, nouveaux systèmes tarifaires de modulation de la demande à caractère incitatif notamment aux heures de pointe, suppression des fausses mesures d'incitation) de manière à susciter chez les acteurs un intérêt économique immanent à agir de manière durable. Par ailleurs, il s'agira de trouver un nouvel équilibre entre les prix et les revenus ainsi qu'entre la demande et une offre attrayante. La coordination des différents modes de transport (par ex. interopérabilité des transports routiers et ferroviaires des marchandises) doit encore être améliorée.

- Nécessité de garantir la fonctionnalité et la capacité de l'infrastructure de transport : Vu l'importance cruciale des infrastructures de transport en matière de compétitivité, leur fonctionnalité doit être assurée. De nouveaux systèmes « intelligents » doivent être développés et mis en œuvre de manière plus systématique afin de mieux utiliser les capacités des infrastructures de transport et des moyens de transport existants (augmentation du taux d'occupation) et de pouvoir renoncer à des aménagements superflus. Les TIC et l'utilisation accrue de données permettent d'améliorer la coordination entre les modes de transport (intermodalité) en fournissant des informations ciblées aux usagers et en leur facilitant l'utilisation d'offres intermodales. Ces mesures permettront d'absorber une partie de la hausse future du trafic. La gestion efficace des capacités et la réduction du trafic par des mesures d'aménagement du territoire ne permettront cependant pas d'absorber toute cette hausse. Il faudra donc aussi augmenter les capacités des modes de transport afin d'éviter que le trafic en Suisse soit régulièrement paralysé, que les heures passées dans les embouteillages augmentent et que les trains et les bus soient bondés. La stratégie en matière d'investissements doit être conçue de manière à ce que le système global des transports puisse être optimisé par des applications intelligentes et interconnectées et qu'il réponde aux besoins de la population. Les principaux modes de transport devront continuer d'assumer leur fonction sans pour autant nuire aux objectifs des politiques territoriale et environnementale ni conduire à une augmentation des risques liés aux dangers naturels ou techniques. Le *mobility pricing*, qui vient compléter les mesures susmentionnées, devra être développé afin de pouvoir gérer les pics de demande aux heures et sur les axes de trafic concernés. La tarification des prestations de transport modulée en fonction de l'heure devra permettre une meilleure adéquation entre le volume de trafic et les capacités disponibles. Le *mobility pricing* devra s'appliquer à tous les modes de transport et sans incidence sur le volume de trafic. Il faudra définir le cadre conceptuel et juridique en vue des premières applications pilotes.
- Garantie du financement : Les infrastructures routières et ferroviaires sont financées par des fonds constituant une solution fiable et durable. Ces fonds couvrent tant l'exploitation et l'entretien des infrastructures que leur aménagement, lequel est soumis à la décision du Parlement dans des programmes pluriannuels. Le financement durable suppose que les revenus des sources de financement à affectation obligatoire restent garantis à long terme. Les transports seront en partie financés par les impôts sur les huiles minérales. Vu que les moteurs consomment moins d'énergie et que l'électromobilité gagne du terrain, cette source de

financement perdra de son importance et il faudra en exploiter de nouvelles. De plus, certains véhicules ne sont pas imposés. L'impôt sur les huiles minérales devra donc être perfectionné. En tant qu'impôt incitatif, la redevance sur les poids lourds proportionnelle aux prestations (RPLP) a contribué de manière déterminante à l'efficacité du transport routier des marchandises et au renouvellement du parc de véhicules avec des véhicules plus écologiques (EURO VI). A moyen terme, il conviendra de réexaminer la RPLP et d'analyser son impact sur d'autres objectifs environnementaux. En matière de financement, un autre défi réside dans la fourniture efficace de l'approvisionnement de base/du service public ainsi que dans l'ordre de priorité des projets.

- Nécessité d'un niveau élevé de sécurité : Que ce soit sur l'eau, sur la route, sur le rail ou dans l'air, la population exige un haut niveau de sécurité en matière de transport. Or la notion de « sécurité » englobe deux aspects : la sécurité technique et opérationnelle (*safety*) et la protection contre les attentats (*security*) dans la mesure où elle est du ressort du DETEC. Le niveau de sécurité doit être défini en concertation avec les organismes fédéraux compétents en tenant compte des normes internationales, notamment de l'UE, et implique aussi des ressources humaines et financières suffisantes. Il faut parvenir à créer un bon équilibre entre les exigences sécuritaires, les contraintes financières et celles liées à la coopération internationale.
- Planification et coordination transfrontalières : Le développement du territoire et des transports est de plus en plus marqué par le contexte européen. On observe ce phénomène sur une grande échelle, la politique de transfert du trafic marchandises, la politique aéronautique ou la politique ferroviaire étant de plus en plus déterminée par des réglementations ou des investissements décidés dans le cadre de l'Union européenne. Cette évolution est cependant aussi palpable à petite échelle, dans les agglomérations lémanique, bâloise, zurichoise ou tessinoises ainsi que dans d'autres régions comme la Suisse orientale ou le Jura où les liens fonctionnels avec les pays limitrophes deviennent de plus en plus forts. Cette nouvelle constellation exige un renforcement de la planification transfrontalière et de la coordination de la politique du territoire et des transports.

3.3 Développement numérique en Suisse

Les technologies de l'information et de la communication (TIC) sont présentes dans un nombre croissant de domaines de notre vie. Cette évolution concerne particulièrement le DETEC en tant que département responsable des médias électroniques, des télécommunications, du secteur postal et de la société de l'information. D'un point de vue stratégique, le défi à relever consiste à assumer la responsabilité politique découlant de la restructuration globale liée à la numérisation. Les jalons doivent être posés à cette fin. La transformation numérique des structures existantes implique une nouvelle réflexion à tous les niveaux étant donné que les formes traditionnelles de cohabitation et de gestion économique sont remises en question. Les autres domaines d'activité du DETEC sont également de plus en plus déterminés par les possibilités et les risques que présentent les TIC. Dans les prochaines années, le DETEC devra donc notamment faire face aux défis suivants :

- Importance économique croissante de l'infrastructure TIC : Une infrastructure de réseau très haut débit, robuste et sûre, est indispensable au développement de modes de vie et de travail de plus en plus mobiles, de prestations et de produits dans la société de l'information. Cette infrastructure se développe avant tout dans un marché où plusieurs réseaux de transmission se font concurrence. Le dynamisme du marché est préservé par la mise à disposition de ressources comme

les fréquences et par le perfectionnement d'instruments de régulation qui doivent être adaptés. Un accès ouvert et sans discrimination à ces réseaux doit être garanti tout en satisfaisant aux exigences liées en matière de performance, de sécurité, de disponibilité et d'environnement. Les réseaux doivent être exploités de manière économique dans toute la mesure du possible ; la numérisation accrue de la transmission de données doit permettre de réaliser des gains d'efficacité.

- Garantie de services diversifiés et fiables : Il est très important pour le développement numérique de la Suisse que des services soient offerts sur cette infrastructure. Un cadre réglementaire adéquat doit garantir que le marché offre une diversité de prestations innovatrices et de qualité.
- Stabilité et disponibilité des ressources de l'Internet : Vu sa grande importance sociale et économique, il est essentiel que l'Internet soit stable et disponible. Il faut donc veiller à ce qu'en Suisse, l'accès des acteurs économiques et sociaux aux ressources limitées de l'internet – comme les éléments d'adressage – soit toujours suffisamment assuré et que ces ressources puissent être utilisées au profit du pays et de son excellent positionnement dans l'espace virtuel. Sont concernés aussi bien le domaine de premier niveau national « .ch » (*country code Top Level Domain ccTLD*) que le domaine de premier niveau générique « .swiss » (*generic Top Level Domain gTLD*). Le dispositif réglementaire mis en place pour l'utilisation et l'administration de l'Internet (surtout les adresses IP et les noms de domaines) est essentiellement défini au niveau international. L'emprise des gouvernements nationaux risque de s'affaiblir étant donné que des acteurs privés (étrangers) sont le plus souvent à l'origine des nouvelles applications. La Confédération doit donc contribuer au perfectionnement des règles dans un contexte international multipartite dans le but de garantir une utilisation de l'Internet respectant les principes du libéralisme, de la non-discrimination, de la responsabilité, de la démocratie et de l'État de droit tout en répondant aux besoins des citoyens et de l'économie.
- Applications « intelligentes » dans les domaines de l'énergie, de l'environnement, du territoire et de la mobilité : Les TIC offrent de multiples possibilités d'optimiser certains processus du point de vue de la consommation d'énergie et de ressources ou de remplacer certaines activités physiques telles que les voyages par des activités virtuelles. Afin d'exploiter les potentiels techniques, il convient de recourir aux TIC de manière ciblée en les traitant comme des éléments de pilotage et des services intelligents ou « smart ». La convergence de plusieurs réseaux d'infrastructures comporte cependant de nouveaux risques comme par exemple une précarité accrue. Les obstacles juridiques, organisationnels, techniques et sécuritaires à l'introduction d'applications intelligentes, notamment dans les domaines des bâtiments et des réseaux d'énergie, de transports et d'autres infrastructures doivent si possible être supprimés. Ces mesures supposent la coordination entre différents secteurs politiques, la coopération au niveau international ainsi qu'entre les échelons du fédéralisme et avec les milieux économiques et scientifiques.
- Politique des données tournée vers l'avenir et cohérente : Il s'agit de définir un cadre politique d'avenir et qui tienne compte de l'importance croissante des données pour la société et l'économie. Il faut dès lors analyser notamment les questions de l'accès, du traitement et de la protection des données dans le contexte national et international de même que le rôle des pouvoirs publics. Il faudra ici trouver un bon équilibre entre les intérêts liés à la protection et ceux liés à l'utilisation des données tout en respectant le principe de proportionnalité.
- Maintien de la diversité des médias et du service public comme fondement de la

démocratie : Sous l'effet des développements technologiques, les conditions de production et d'utilisation ainsi que les modèles commerciaux et les autres conditions-cadres évoluent dans le secteur des médias. Même si les conditions changent, la démocratie doit pouvoir compter sur une infrastructure de communication où se manifeste une réelle pluralité et qui offre une plateforme pour des débats démocratiques. Il appartiendra aux milieux politiques de répondre aux questions de ce qu'est un service universel adéquat dans le secteur des médias et des aptitudes requises pour profiter de l'offre médiatique.

- Accès aux données numériques : Les consommateurs souhaitent pouvoir accéder aux contenus qu'ils ont achetés où qu'ils se trouvent et de manière mobile. Il est donc nécessaire de créer les conditions afin que les contenus numériques puissent être utilisés sans entraves en Suisse tout en respectant les droits d'auteur et de propriété qui y sont rattachés.
- Approche multipartite : Le développement du numérique en Suisse suppose la participation de nombreux acteurs et l'intégration de multiples processus au niveau national et international. Il est donc nécessaire de travailler constamment en réseau, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'administration fédérale. Ce processus se déroule au niveau national sous la houlette du DETEC.
- Ouverture aux nouveaux modèles commerciaux dans le domaine des transports et des médias : La numérisation engendre de nouveaux modèles commerciaux qui se fondent en premier lieu sur le courtage de services. De tels services verront notamment le jour dans des marchés qui sont aujourd'hui protégés et réglementés comme les taxis et les transports publics. Ils offrent aux clients de nouveaux choix tout en posant de hautes exigences en matière de réglementation (par ex. définition du statut d'indépendant, contrôle des données, accès aux systèmes de distribution). Ce sont avant tout les entreprises de transports publics qui devraient être concernées par ces évolutions. En effet, elles opèrent largement dans des marchés administrés et définissent elles-mêmes leur environnement commercial en fixant des normes pour toute la branche. Du fait de l'apparition de nouvelles offres (par ex. Mobility comme service) ou de systèmes de distribution alternatifs, elles devront sans doute procéder à d'importantes adaptations.

3.4 Création de conditions-cadres propices à un accomplissement efficace des tâches

Les thèmes fondamentaux abordés aux chapitres 3.1 à 3.3, mais aussi l'exécution générale des tâches courantes exigent du DETEC un travail engagé d'excellente qualité dans des domaines tels que l'établissement de bases, le développement de concepts et de stratégies, la préparation de dossiers politiques et la participation à l'élaboration de la politique ainsi que l'exécution et la surveillance. Ces exigences élevées supposent des conditions-cadres au sein du DETEC favorables à un accomplissement efficace et rationnel des tâches :

- Amélioration de la cohérence et de la collaboration intersectorielle : Vu les nombreuses interactions et certains conflits d'objectifs existant entre les domaines d'activités du DETEC - entre transports et habitat/environnement, entre énergie et environnement ou entre informatisation et énergie – les efforts de coordination et de cohérence politique doivent généralement être renforcés. Le potentiel des solutions et des instruments existants, tels que les plans sectoriels de la Confédération ou les projets d'agglomération, doivent être plus rigoureusement exploités. Il faut aussi créer de nouvelles plateformes et de nouvelles pistes en vue d'une cohérence

optimale. Les organes de coordination actuels tels que la Conférence de coordination des transports et la Conférence de coordination environnement/énergie (CCEE) doivent servir à assurer une coordination efficace et précoce. Une décision transparente sur les conflits d'intérêts et d'objectifs subsistants doit être prise à l'intérieur du DETEC.

- Optimisation de l'organisation du DETEC : L'organisation du DETEC a globalement fait ses preuves. Il faut s'efforcer d'optimiser les formes d'organisation et le déroulement des processus dans les offices. Afin de garantir le soutien optimal des TIC, les unités administratives doivent optimiser les processus des affaires et en documenter la modélisation. Elles devront notamment contribuer à la cohérence et à une conception encore plus convaincante de la politique du DETEC dans les thèmes fondamentaux évoqués. Il s'agit d'une part de définir de manière plus précise la collaboration du Secrétariat général avec les offices fédéraux. Il faut cependant aussi examiner les améliorations possibles dans l'organisation des unités administratives actuelles et exploiter les éventuels potentiels de synergie. A cet égard, le rôle du développement territorial dans le développement, la planification et la coordination des infrastructures devra notamment être renforcé.
- Financement accru par les usagers et appels d'offres ponctuels : Les possibilités d'un financement accru par les usagers doivent être examinées notamment dans les domaines d'activité du DETEC qui sont aujourd'hui principalement financés par les recettes fiscales et dont le financement devient de plus en plus problématique. Afin de garantir l'approvisionnement de base dans les différents domaines, il est également concevable d'octroyer des mandats au secteur privé et de développer des mécanismes à cet effet.
- Amélioration des procédures : Les tâches du DETEC ne peuvent souvent être réalisées qu'au terme de laborieuses procédures (procédures d'aménagement du territoire, permis de construire, allocations de crédits, examens techniques, etc.). Il faut exploiter les possibilités d'améliorer ces procédures en les optimisant, en les simplifiant et en les accélérant; il faut aussi en principe permettre la mise en œuvre de procédures électroniques. Les applications informatiques standards doivent être uniformisées et mises à jour; des synergies doivent être exploitées pour les applications spécialisées. Il faut accorder une grande importance aux moyens électroniques (cyberadministration ou *eGovernment*) afin d'assurer le déroulement sans faille et efficace des procédures. Les unités administratives du DETEC doivent unir leurs efforts dans le domaine de l'*eGovernment*.
- Gouvernance : Il faut veiller à réaliser rapidement et de manière efficace les tâches de gouvernance.
- Développement de la coopération internationale : L'europanisation et la mondialisation accroissent la dépendance vis-à-vis des évolutions et des réglementations internationales. Afin de défendre les intérêts suisses, le DETEC doit par conséquent s'engager encore davantage à l'étranger. Une approche exclusivement axée sur la Suisse ne permettra pas de relever de manière adéquate les défis futurs. La Suisse doit, d'une part, intervenir de manière adéquate au niveau international, notamment auprès de l'UE, et, de l'autre, parvenir, de concert avec la communauté internationale, à mettre en œuvre des revendications d'ordre général aussi en Suisse. La politique étrangère, menée jusqu'à présent avant tout de manière sectorielle, doit être mieux coordonnée au niveau du département et, le cas échéant, avec le DFAE. La nécessité et l'impact des prescriptions européennes doivent être examinées dans le contexte spécifiquement suisse. L'échange international d'expériences doit être renforcé en matière technique en vue de tirer profit des « bonnes pratiques » des autres pays. Il faut cependant limiter la

collaboration active au sein des organismes internationaux aux domaines qui sont importants pour la Suisse.

- Précision de la notion de service public : Les progrès techniques (par ex. dans le domaine des technologies de l'information et de la communication) et les nouvelles démarcations entre marché et politique (par ex. suite aux réformes dans les secteurs ferroviaire et postal), sont susceptibles de rendre nécessaire une adaptation de la définition actuelle de la notion de service public ainsi que de nouvelles conceptions. Les prestations de base de la Confédération doivent être adaptées aux nouveaux comportements et aux nouveaux besoins des citoyens.
- Engagement en faveur de la recherche dans les domaines importants pour le DETEC : Les domaines prioritaires du DETEC de même que les tâches courantes requièrent une recherche de haut niveau. Celle-ci comprend la recherche sectorielle des unités administratives du DETEC, mais aussi la recherche fondamentale pratiquée dans les universités. Dans certains domaines comme les transports et l'aménagement du territoire, la recherche est encore mal équipée et fragmentée en Suisse alors que la situation s'est améliorée dans d'autres secteurs. La recherche énergétique s'est ainsi intensifiée en rapport avec la Stratégie énergétique 2050. En collaboration avec le DEFR, le DETEC devrait s'employer à faire en sorte que la recherche occupe dans tous ses secteurs la place qui lui revient. Les activités dans le domaine de la recherche à l'intérieur du DETEC seront donc coordonnées par un organe de coordination.
- Renforcement de la base de données importante pour la gestion et nouveau modèle de gestion de l'administration fédérale (NMG) : Il est important que les offices du DETEC puissent compter rapidement sur les données fiables importantes pour la conduite (notamment chiffres financiers). Il faut s'efforcer de mieux utiliser les bases de données disponibles pour les décisions liées à la conduite. Le NMG crée les bases d'une conduite du département orientée vers les objectifs et les résultats. La conduite du département se fonde sur les instruments du NMG.
- Nécessité de banques de données et d'analyses de haut niveau : Appelé à planifier des tâches stratégiques à long terme, le DETEC a besoin de données de haute qualité pour accomplir son travail, par ex. dans les secteurs de la gestion des infrastructures, de la mobilité et du développement territorial. Les technologies de saisie des données (in situ, télédétection, satellites etc.) et les banques de données doivent être sûres et adéquates. Cela suppose une collaboration accrue avec l'Office fédéral de la statistique. Le département doit aussi être en mesure de gérer de très grandes quantités de données. Afin d'assurer une *data governance* de qualité, il convient par ailleurs de renforcer la mise à disposition de données du département en tant que ressources d'infrastructure à réutiliser. La mise en place d'une infrastructure nationale de données doit contribuer à faire appliquer le principe d'Open Data dans toute l'administration, dans la recherche ainsi que dans une partie de l'économie privée. La mise en place d'une telle infrastructure de données constitue un moteur pour de nouvelles activités économiques et de nouveaux modèles commerciaux. De plus, il contribue à obtenir de nouvelles connaissances utiles pour la recherche et la société.
- Nécessité d'un équilibre entre tâches et ressources : En raison des défis majeurs à venir ainsi que de l'exécution des tâches actuelles, les besoins en ressources humaines et financières augmenteront. Le risque de surcharge des collaborateurs et d'un recours excessif à des services externes s'accroîtra à son tour. Vu l'exigence du Parlement de réduire les effectifs en personnel, il sera nécessaire de parvenir à un équilibre entre les tâches et les ressources en fixant des priorités claires à l'intérieur des domaines d'activité. Il sera aussi nécessaire d'examiner quelles

seraient les tâches moins importantes, susceptibles d'être accomplies avec moins de personnel ou pouvant être abandonnées. La gestion du personnel et les compétences en matière de conduite joueront un rôle important. Il faudra accorder une attention accrue au recrutement et à l'affectation adéquate de cadres qualifiés. Le référentiel de compétences et les exigences de base pour les cadres de l'administration fédérale seront appliqués de façon standard.

- Défis en matière de politique du personnel : La politique du personnel doit permettre de recruter des collaborateurs motivés et hautement compétents dans leur domaine et de les garder longtemps. Parmi les orientations définies dans la Stratégie de l'administration fédérale en matière de personnel, trois champs d'action interdépendants sont prioritaires :
 - *Recrutement de spécialistes* : La majorité des collaborateurs du DETEC sont des spécialistes hautement qualifiés. Pour des raisons structurelles et en partie salariales, le DETEC est confronté à des difficultés de recrutement sur le marché de l'emploi (notamment des ingénieurs, des spécialistes des TIC et des domaines où il y a un faible réservoir de main-d'œuvre), difficultés qui s'aggraveront à l'avenir.
 - *Orientation sur les prestations et les ressources* : Les restrictions croissantes en matière de ressources, l'augmentation du stress, les nouvelles exigences en matière de disponibilité liées aux technologies ainsi que les exigences personnelles et familiales sollicitent davantage le rendement et la santé des collaborateurs et des cadres.
 - *Utilisation du potentiel de la diversité* : Vu le besoin croissant de spécialistes et aussi pour des raisons sociales et politiques, il est nécessaire de garantir une représentation équitable en fonction du sexe et de la langue. Il faut aussi maintenir l'engagement dans le domaine de la formation professionnelle, des stages universitaires et de l'intégration des personnes handicapées.

Les mesures d'optimisation seront mises en œuvre notamment dans la planification, le recrutement, la gestion et le développement du personnel. Afin d'améliorer l'attrait et la notoriété du DETEC comme employeur, un *employer branding* (concept de marque employeur), spécialement axé sur les groupes cibles, sera introduit compte tenu de la marque employeur de l'administration fédérale et des besoins des unités administratives.

4 Objectifs et mesures

Le présent chapitre définit des objectifs et des mesures en réponse aux défis majeurs décrits au chapitre 3. Comme les évolutions évoquées au chapitre 2, *les objectifs* sont en principe axés *sur l'horizon 2030*. Formulés comme objectifs à long terme de la politique, ils cherchent à répondre au mieux aux défis et devraient conserver leur validité à plus longue échéance. Quant aux *mesures* pragmatiques, elles sont conçues en vue de *l'horizon plus rapproché de 2019* et indiquent les actions à réaliser dans l'immédiat *sans nécessairement couvrir tout le spectre des défis*. Ce sont surtout les mesures qui devront être contrôlées et complétées régulièrement (cf. à ce sujet le chapitre 5).

Les objectifs et les mesures ont été élaborés dans un processus interne au DETEC avec la participation des offices. Les mesures ne reflètent pas toutes les activités du DETEC, les principes suivants étant observés :

- Les mesures mentionnées ont une importance stratégique.
- Les mesures mentionnées sont nouvelles ou mettent de nouveaux accents dans des mesures déjà existantes sans pourtant être de simples mesures d'application de la législation en vigueur.
- Il ne s'agit pas uniquement de projets législatifs, mais aussi d'autres types de mesures importantes comme des stratégies ou des projets d'envergure, mais non d'intentions ou d'orientations générales. Les mesures doivent être identifiables et contrôlables.
- Les mesures déjà définies par le Conseil fédéral et le Parlement dans le programme de législature 2015-2019 sont mentionnées en tête de chaque groupe de mesures. Les mesures présentées ci-après sous forme de tableaux constituent des mesures supplémentaires ou des mesures d'approfondissement nécessaires pour relever les défis.
- Les groupes de mesures présentés ci-après n'ont pas un caractère exhaustif et de nouvelles mesures pourront s'y ajouter ultérieurement en fonction des derniers développements et de nouvelles analyses.

4.1 Réduction de la consommation d'énergie et des ressources

Réalisation des objectifs : quels résultats sont à réaliser d'ici 2030 ?
<p style="text-align: center;"><u>Exploitation et utilisation de potentiels techniques</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les possibilités économiques fournies par la recherche et le développement ainsi que par le transfert de connaissances et de technologies sont utilisées dans les domaines d'activité du DETEC • L'efficacité en matière de ressources et d'énergie liées aux TIC est améliorée
<p style="text-align: center;"><u>Garantie des services écosystémiques</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La biodiversité est riche, capable de réagir aux changements et elle est préservée durablement • Les services écosystémiques sont garantis et reconnus • Les modalités de financement et d'indemnisation de l'utilisation de services écosystémiques sont clairement définies compte tenu du principe de causalité
<p style="text-align: center;"><u>Garantie du financement et de l'efficacité des prestations fournies</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Des modèles de redevances et de financement appropriés contribuent à financer des investissements dans les domaines de l'énergie et des ressources • Des conditions-cadres adéquates et des incitations permettent au système financier de fonctionner dans le respect du développement durable et de manière à ménager les ressources naturelles • Les conditions-cadres du secteur énergétique suisse permettent de participer et d'être compétitif sur le marché international • Le financement du démantèlement des installations nucléaires et de la gestion des déchets radioactifs est garanti • Des conditions-cadres appropriées garantissent que les incitations à investir dans les infrastructures énergétiques sont adéquates
<p style="text-align: center;"><u>Garantir un niveau de sécurité élevé</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La Suisse est représentée de manière optimale dans le plan d'approvisionnement énergétique européen • La sécurité de l'approvisionnement énergétique de la Suisse est garantie • Les conditions garantissant la sécurité de l'arrêt des installations nucléaires et de la gestion des matières nucléaires sont remplies • La sécurité des installations de production d'énergie est garantie • La sécurité des matières nucléaires en Suisse est garantie • Les déficits en matière de protection contre les risques naturels et les risques d'accidents majeurs sont largement éliminés • Les zones réservées à l'habitat et aux infrastructures de même que leur affectation sont aménagées compte tenu de la situation des dangers naturels et des risques d'accidents majeurs
<p style="text-align: center;"><u>Amélioration de la cohérence des politiques au niveau fédéral entre Confédération, cantons et communes</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La Confédération, les cantons et les communes ont défini la politique énergétique comme tâche commune et mettent en œuvre la Stratégie énergétique 2050 de manière coopérative et constructive avec les milieux économiques et les ménages • Les politiques sectorielles de la Confédération soutiennent efficacement la réalisation des objectifs de la Stratégie énergétique 2050 et de l'utilisation parcimonieuse des ressources naturelles • .. • -

Renforcement des conditions-cadres internationales

- Le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) assume avec efficacité sa mission d'institution d'ancrage pour la politique environnementale mondiale
- Le régime climatique international fixe des objectifs ambitieux pour la période après 2030
- Les objectifs formulés dans le cadre de la stratégie globale de la biodiversité sont réalisés
- Les conditions-cadres internationales de la gestion durable des produits chimiques et des déchets sont renforcées
- La réalisation des objectifs de l'ONU en matière de développement durable (ODD) est soutenue et suivie au niveau international

Mesures 2019 : Quelles mesures faut-il réaliser d'ici la fin de la législature ?

Mesures du programme de législature 2015-2019
(* = déjà réalisées)

- Stratégie énergétique 2050, mise en œuvre du premier paquet de mesures au niveau de l'ordonnance
- Message relatif à la stratégie Réseaux électriques*
- Message relatif à un accord sur l'électricité avec l'UE
- Message relatif à la modification de la loi sur l'approvisionnement en électricité
- Message relatif à la modification de la loi sur les forces hydrauliques
- Message relatif à la loi sur l'approvisionnement en gaz
- Plan sectoriel Dépôts en couches géologiques profondes : arrêté du Conseil fédéral relatif à l'étape 2
- Rapport sur le programme de gestion des déchets des responsables de la gestion des déchets
- Message relatif à la politique climatique après 2020 (refonte de la loi sur le CO₂)
- Rapport au Parlement sur la Stratégie pour le développement durable 2016-2019*
- Rapport environnemental 2018
- Message relatif aux modifications législatives nécessaires à la mise en œuvre de la Stratégie Biodiversité Suisse
- Message relatif aux modifications législatives nécessaires à la mise en œuvre de la gestion intégrale des risques (dangers naturels)
- Concrétisation et mise en œuvre des mesures en faveur d'une économie basée sur des énergies renouvelables et consommant peu de ressources
- Message relatif à la ratification de l'accord de Paris sur le climat
- Elaboration d'un projet de révision de la loi sur l'imposition des huiles minérales à partir de 2020 (carburants biogènes)

Autres mesures
(en sus du programme de législature 2015-2019)

Développement ciblé des instruments existants

- Système d'incitation en matière climatique et énergétique (KELS), prochaines étapes de la Stratégie énergétique 2050
- Prescriptions sur les émissions de CO₂ des voitures de tourisme : abaissement d'ici 2020 de 130 g CO₂ à 95 g CO₂ par kilomètre conformément au message relatif au premier paquet de mesures de la Stratégie énergétique 2050 et en accord avec les développements au sein de l'UE
- Prescriptions sur les émissions de CO₂ des voitures de livraison et des tracteurs à sellette : introduction de prescriptions sur les rejets de CO₂ conformément au message relatif au premier paquet de mesures de la Stratégie énergétique 2050 et en accord avec les développements au sein de l'UE
- Rapport sur la concrétisation et le développement de la stratégie d'adaptation aux changements

<p>climatiques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Message relatif au couplage du système d'échange de quotas d'émission pour les entreprises industrielles avec le système européen • Promotion de systèmes de propulsion alternatifs et énergétiquement efficaces de véhicules (par ex. électriques, à hydrogène) grâce à l'acquisition et à la transmission de connaissances • Economie verte - compte rendu et approfondissement • Fermeture des cycles de matières encore ouverts et insuffisamment exploités permettant d'accroître l'utilisation de matières premières recyclées et de réduire sensiblement les besoins en matières premières et la production de déchets par habitant par rapport à 2015 • Réduction des émissions polluantes des véhicules par l'application de règles d'immatriculation et de comportement appropriées
<p style="text-align: center;"><u>Exploitation et utilisation de potentiels techniques</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration continue de la qualité et de l'efficacité de l'encouragement de la recherche sur la base des concepts de recherche 2017–2020 des offices du DETEC • Renforcement de la coopération avec l'industrie dans le domaine de l'efficacité énergétique et des matériaux ainsi qu'en lien avec l'écoconception • Stimulation de l'application des résultats du secteur recherche et développement dans l'économie • Programmes de promotion des énergies renouvelables ainsi que de l'efficacité énergétique, notamment dans les domaines de la mobilité, du bâtiment ainsi que de l'industrie et des services • Campagnes d'information et de sensibilisation
<p style="text-align: center;"><u>Garantie des services écosystémiques</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Rapport sur la réalisation des objectifs de la Stratégie Biodiversité Suisse (état intermédiaire) • Campagnes d'information et de sensibilisation • Application rigoureuse des exigences de la législation sur la protection des eaux, notamment en ce qui concerne la qualité et la fonction écologique des eaux, réservation d'un espace minimal autour des eaux • Révision de la conception Paysage Suisse • Instauration du centre national de compétences pédologiques
<p style="text-align: center;"><u>Garantie du financement et de l'efficacité des prestations fournies</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Définition de conditions-cadres pour les investissements dans la production et la distribution d'énergie, modifications législatives favorisant les investissements dans les installations et les réseaux énergétiques • Garantie du financement des investissements nécessaires à moyen et à long terme dans l'infrastructure de protection contre les dangers naturels • Soutien d'initiatives qui améliorent la transparence dans le secteur financier et permettent d'éviter des investissements dans des installations et des systèmes de production non durables
<p style="text-align: center;"><u>Garantir un niveau de sécurité élevé</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La Suisse suit les mécanismes de coordination de l'UE dans le domaine de la sécurité de l'approvisionnement énergétique et y intervient lorsque cela est possible • Fin de l'établissement complet des cartes des dangers naturels; d'ici 2020, répercussion des résultats dans les plans d'affectation et dans les procédures d'autorisation de construire dans 80 % des communes • Elaboration de bases servant à des analyses des risques régionaux et aux plans généraux en vue de l'adoption de mesures intégrales de réduction des risques (dangers naturels, risques techniques) à un niveau acceptable

Amélioration de la cohérence des politiques au niveau fédéral entre Confédération, cantons et communes

- Amélioration des instruments et des procédures de planification à l'intérieur de la Confédération ainsi qu'en collaboration avec les cantons et les communes concernant les énergies renouvelables et les lignes de transport d'énergie
- Amélioration de l'acceptation du transport d'énergie (par ex. par la mise sous terre de lignes à haute tension, lignes à courant continu)

Renforcement des conditions-cadres internationales

- Renforcement de l'engagement au sein du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) afin d'en soutenir les travaux scientifiques et administratifs
- Poursuite de l'engagement axé sur des règles efficaces et contraignantes dans les accords et les processus internationaux liés à l'environnement
- Défense de la dimension environnementale dans le cadre des objectifs de développement durable de l'ONU (ODD)

4.2 Coordination des transports et du développement territorial

Réalisation des objectifs : quels résultats sont à réaliser d'ici 2030 ?
<p style="text-align: center;"><u>Coordination des transports et de l'aménagement du territoire</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La politique de développement territorial a empêché la réalisation d'offres et d'infrastructures de transport supplémentaires coûteuses et non indispensables • La politique des transports a contribué à réaliser le développement territorial voulu du pays conformément au Projet de territoire Suisse • La politique des transports a fourni une importante contribution à l'utilisation économe des terres cultivables et au mitage moins prononcé du paysage • Les effets nuisibles du trafic sur l'environnement et la population se sont nettement réduits • La population est moins exposée au bruit et les valeurs limites d'exposition sont respectées dans toute la mesure du possible • Les zones de tranquillité sont préservées et il en est créé de nouvelles si nécessaire. L'urbanisation a lieu dans le respect des besoins de tranquillité de la population. Le mode de transport des voyageurs et des marchandises est choisi encore plus rigoureusement en fonction de ses atouts spécifiques • Le transfert de la route au rail du trafic marchandises transitant à travers les Alpes a progressé • Les possibilités nécessaires d'agrandir les infrastructures aéronautiques d'importance nationale sont garanties à long terme par les plans directeurs et d'aménagement du territoire • Le système global des transports est devenu plus efficace
<p style="text-align: center;"><u>Développement continu des instruments</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les besoins de mobilité croissants de la population sont satisfaits par un système de transport durable, davantage financé par les usagers, très bien coordonné, intermodal et coordonné au niveau international • Utilisation adéquate du potentiel technologique (« mobilité intelligente, interconnectée ») • La tarification des prestations de transport doit contribuer à une harmonisation de la charge des infrastructures sans que le coût global n'augmente pour les usagers (<i>mobility pricing</i>) • L'aménagement du territoire dispose des instruments nécessaires pour faciliter de manière efficace la coordination des transports avec l'aménagement du territoire
<p style="text-align: center;"><u>Garantie de la fonctionnalité et de la capacité de l'infrastructure de transport</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La capacité et la disponibilité des infrastructures et des offres de transport sont durablement garanties • En trafic aérien, un hub assure le raccordement optimal de la Suisse aux principaux centres internationaux par au moins une compagnie de transport aérien • Des conditions favorables sont créées pour les autres domaines de l'aviation commerciale
<p style="text-align: center;"><u>Garantie du financement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Le financement des transports est garanti à long terme et repose davantage sur des incitations axées sur l'efficacité et conformes à l'économie de marché
<p style="text-align: center;"><u>Garantie d'un niveau de sécurité élevé</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Le niveau de sécurité des modes de transport suisses figure parmi les meilleurs d'Europe • Les risques liés aux dangers naturels et aux accidents majeurs sont ramenés à un niveau acceptable

Planification et coordination transfrontalières

- La Suisse est mieux intégrée dans le réseau de transport européen ainsi que dans le réseau européen des villes
- Le soutien des TIC en vue d'une meilleure planification et coordination transfrontalières est renforcé
- L'aménagement du territoire est organisé dans des espaces fonctionnels de manière à pouvoir exécuter de manière adéquate des tâches dans les domaines liés au développement de l'espace construit, des transports et des infrastructures.

Mesures : Quelles mesures faut-il réaliser d'ici la fin de la législature ?

**Mesures du programme de législature 2015-2019
(* = déjà réalisées)**

- Message relatif à la 2^e étape de la révision de la loi sur l'aménagement du territoire
- Message concernant la libération des crédits pour les projets d'agglomération de la 3^e génération
- Message concernant le financement de l'exploitation et du maintien de la qualité de l'infrastructure ferroviaire suisse (CFF et chemins de fer privés) pour les années 2017 à 2020*
- Message concernant le financement du transport régional de voyageurs pour les années 2018 à 2021
- Rapport sur le transfert 2017
- Message relatif à l'étape d'aménagement 2030/35 de PRODES (transports publics)
- Message sur la réforme du transport régional de voyageurs
- Message sur la réorganisation des infrastructures ferroviaires suisses
- Message relatif à la participation de la Suisse à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA)
- Message concernant le programme de développement stratégique des routes nationales
- Plan sectoriel des transports – adoption de la partie Infrastructure route
- Message relatif à la révision partielle 1+ de la loi sur l'aviation*
- Rapport destiné au Parlement sur la politique aéronautique de la Suisse*
- Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique – adoption de la modification des fiches concernant l'aéroport de Zurich, l'aéroport de Genève et l'aérodrome de Dübendorf
- Elaboration d'une politique globale de la zone rurale

**Autres mesures
(en sus du programme de législature 2015-2019)**

Meilleure coordination des transports et de l'aménagement du territoire

- Première et seconde étapes de la révision partielle de la loi sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 visant à encourager la densification urbaine et à renforcer l'aménagement du territoire
- Encouragement de la mise en œuvre du Projet de territoire Suisse, notamment en ce qui concerne la mise en place des territoires d'action et le renforcement du réseau polycentrique de villes et de communes
- Garantie d'une coordination globale des transports au sein du DETEC à l'aide de règles internes au département appropriées et de structures de collaboration pour le fonds d'infrastructure ferroviaire FIF et le fonds d'infrastructure FI ainsi que pour le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)
- Partie Programme du Plan sectoriel des transports : révision globale, y c. élaboration de concepts sectoriels de nœuds et de corridors d'importance nationale
- Elaboration de la conception directrice du DETEC pour la mobilité
- Examen de la possibilité de remplacer l'objectif quantitatif de transfert par un système d'objectifs
- Examen d'éventuels instruments de pilotage avec l'UE

- Prise en compte systématique de l'impact des plans du département sur le territoire, les transports, les ressources et l'environnement, coordination de ces plans entre eux et avec ceux d'autres organismes chargés de tâches publiques
- Garantie de la sécurité du droit et de la planification pour les aéroports nationaux au moyen de l'adoption du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et de l'élaboration d'une nouvelle architecture de l'espace aérien et des adaptations qui en découlent du paysage aéroportuaire (projet axé sur le long terme)
- Planification concernant tous les modes de transport reposant sur des bases mises à jour conjointement à l'aide des Perspectives d'évolution du transport 2040
- Etablissement et développement des bases de données requises et des instruments d'analyse : pour l'ensemble des modes de transport et en accord avec le développement territorial et la mobilité
- Réalisation cohérente et développement des projets d'agglomération

Développement continu des instruments

- *Mobility Pricing* (tarification de la mobilité : rapport sur la réalisation de projets pilotes et sur le cadre juridique)
- Pour tous les projets relevant de la politique des transports, la priorité est accordée à la gestion efficace des infrastructures techniques et au maintien de la qualité de l'infrastructure, et non à l'élargissement de la capacité
- Elaboration et mise en œuvre de plans nationaux de mesures visant à diminuer les nuisances sonores et à préserver la tranquillité (Po. Barazzone 15.3840)

Garantie de la fonctionnalité et de la capacité de l'infrastructure de transport

- Elaboration de la conception du Conseil fédéral concernant le transport ferroviaire des marchandises (conformément à l'art. 3 LTM)
- Encouragement de l'introduction de technologies modernes dans le transport ferroviaire – objectif : améliorer la capacité et la compétitivité
- Renforcement de la concurrence dans le domaine des transports
- Optimisation de la fluidité du trafic sur les routes nationales existantes par des mesures de construction, d'exploitation et d'organisation (voies de circulation supplémentaires, conversion de la bande d'arrêt d'urgence, gestion du trafic, entretien courant et travaux d'entretien entravant peu le trafic, prise en compte d'autres modes de transport)
- Elaboration d'un programme de développement stratégique des routes nationales,
- Plan de mesures pour la mobilité douce
- Elaboration d'un concept pour l'utilisation des potentiels liés aux progrès techniques dans le domaine de la mobilité intelligente
- Projet général de construction d'un second tube routier au Gothard

Garantie du financement

- Acquisition des fonds nécessaires au financement de la hausse des coûts d'exploitation, d'entretien et d'aménagement des routes nationales
- Assurance du cofinancement à long terme du trafic d'agglomération par la Confédération (resp. poursuite des projets d'agglomération avec / sans fonds d'infrastructure)

Garantie d'un niveau de sécurité élevé

- Application sans faille des principes de gestion de la sécurité de l'aviation et des méthodes fondées sur les risques aussi bien par les autorités de surveillance que par les entreprises aéronautiques
- Intégration de la Suisse dans le Ciel unique européen (Single European Sky), Skyguide jouant toujours un rôle déterminant au sein du service européen de la navigation aérienne
- Réalisation rigoureuse du programme de sécurité routière « Via sicura »
- Contrôle, sous l'angle de la technique de sécurité, de l'ensemble de la circulation et des accidents sur les routes suisses et conseils aux cantons en vue d'améliorer la sécurité routière sur le territoire

cantonal

- Application systématique des nouveaux instruments de la législation ferroviaire dans le cadre de la planification conformément au FAIF
- Mise en œuvre rigoureuse de la gestion intégrale des risques préconisée par le Rapport sur les dangers naturels en Suisse

Planification et coordination transfrontalières

- Le soutien des TIC en vue d'une meilleure planification et coordination transfrontalières est renforcé

4.3 Développement du numérique en Suisse

Réalisation des objectifs : quels résultats sont à réaliser d'ici 2030 ?
<p style="text-align: center;"><u>Importance économique croissante de l'infrastructure des TIC</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La Suisse figure parmi les pays les plus avancés dans le domaine de la numérisation, tant en ce qui concerne le développement et la recherche que la pénétration et l'utilisation des technologies et des applications numériques en tous genres • La Suisse fait en sorte que les TIC profitent à tous et que la place économique soit ainsi mieux en mesure d'affronter l'avenir • Le très haut débit est disponible dans toutes les communes de Suisse
<p style="text-align: center;"><u>Garantie de services variés et fiables</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Un cadre réglementaire adéquat garantit que le marché propose une diversité de prestations de qualité répondant aux besoins.
<p style="text-align: center;"><u>Stabilité et disponibilité des ressources de l'Internet</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • En Suisse, un accès sûr, stable et à un prix abordable aux ressources fondamentales de l'Internet ainsi qu'aux services et applications basés sur cette technologie est garanti et peut servir au développement politique, économique et social de la Suisse.
<p style="text-align: center;"><u>Applications « intelligentes » pour l'énergie, l'environnement, le territoire et les infrastructures</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • L'application de nouvelles technologies et de nouveaux modèles commerciaux vise principalement à réduire le trafic ou à le rendre plus efficace, à réduire la consommation d'énergie et à garantir une utilisation rationnelle des infrastructures
<p style="text-align: center;"><u>Politique des données cohérente et tournée vers l'avenir</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La Suisse est un centre international sûr de stockage des données et fait office de plateforme TIC • Le traitement et la protection des données ainsi que l'accès à celles-ci sont définis en tenant compte des intérêts de protection et d'utilisation • Lorsque les conditions le permettent et le justifient, l'État cède à des particuliers les droits de disposer de données publiques dans le cadre de l'<i>open government data</i>.
<p style="text-align: center;"><u>Maintien de la diversité des médias et du service public comme fondement de la démocratie</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La Suisse dispose d'un système médiatique diversifié et d'excellente qualité qui, malgré de nouvelles conditions, fournit les prestations nécessaires à l'épanouissement individuel, au développement social, culturel et économique ainsi qu'à la formation de l'opinion et de la volonté démocratique • Le rôle, l'importance et l'étendue du service universel dans le secteur des médias sont clairement définis.
<p style="text-align: center;"><u>Accès aux contenus numériques</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La transférabilité transfrontalière de contenus protégés par le droit d'auteur est garantie
<p style="text-align: center;"><u>Approche multipartite</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La Suisse contribue à faire en sorte que les règles nationales et internationales d'administration et d'utilisation de l'Internet, des autres TIC et des applications basées sur ces technologies soient

développées conformément aux besoins des citoyens et de l'économie et selon des principes conformes au libéralisme, à la démocratie et à l'Etat de droit

- Dans le cadre du dialogue « Suisse numérique », la Confédération s'entretient régulièrement avec des représentants de l'économie, de la science et de la société sur les tendances et des évolutions nationales et internationales de la société de l'information.

Mesures : Quelles mesures faut-il réaliser d'ici la fin de la législature ?

**Mesures du programme de législature 2015-2019
(* = déjà réalisées)**

- Rapport au Parlement sur la définition du service public dans le domaine des médias*
- Procédure de consultation et message relatif à la 1^{re} étape de la révision partielle de la loi sur les télécommunications
- Actualisation et mise en œuvre de la « Stratégie Suisse numérique »
- Rapport au Parlement sur l'évaluation de la loi sur la poste

**Autres mesures
(en sus du programme de législature 2015-2019)**

Importance économique croissante de l'infrastructure des TIC

- Garantie de nouvelles conditions-cadres tenant compte du dynamisme du secteur des télécommunications ainsi que du développement et de l'utilisation des TIC et des applications basées sur ces technologies
- Amélioration de la protection des consommateurs et de l'infrastructure de télécommunications
- Modification des dispositions relatives à la protection de la population contre les rayonnements électromagnétiques

Garantie de services variés et fiables

- Ouverture d'un dialogue entre les fournisseurs de services de distribution et la vente par correspondance visant à promouvoir et à mettre en place des services de logistique innovateurs pour le commerce en ligne (e-commerce)

Stabilité et disponibilité des ressources de l'Internet

- Consolidation de l'utilisation du domaine .swiss
- Collaboration active au sein des organismes internationaux ad hoc en vue du développement du dispositif réglementaire applicable à l'administration et à l'utilisation de l'Internet et d'autres TIC conformément aux besoins des citoyens et de l'économie selon des principes inhérents au libéralisme, à la démocratie et à l'Etat de droit
- Renforcement du réseau et des alliances au niveau national et international avec des partenaires poursuivant les mêmes objectifs ou des objectifs similaires

Applications « intelligentes » pour l'énergie, l'environnement, le territoire et la mobilité

- Promotion de systèmes intelligents de gestion du trafic
- Soutien apporté aux exploitants dans les limites de l'actuelle répartition des compétences par rapport à la Confédération en vue de la mise au point d'une billetterie électronique introduisant des tarifs différenciés dans les transports publics

- Promotion des modes de communication et de travail ne nécessitant pas de déplacements (par ex. à l'aide des TIC comme UCC)
- Postes de travail électroniques disponibles dans les transports publics
- Augmentation de l'efficacité énergétique et des ressources des TIC et garantie de la rentabilité et de la compatibilité environnementale des infrastructures à l'aide des TIC
- Introduction de procédures de planification électroniques

Politique des données cohérente et tournée vers l'avenir

- Élaboration de lignes directrices concernant la politique des données dans l'administration fédérale à l'intention de la CSG
- Collaboration en vue de l'élaboration d'une conception concernant la réglementation globale du statut juridique des données en Suisse compte tenu du contexte international, y compris des relations entre la Suisse et l'Union européenne
- Collaboration en vue du développement de la stratégie *open government data* visant à définir une stratégie des données pour le gouvernement et l'administration (y compris le développement du portail OGD, prise en compte des entreprises fédérales, élaboration des bases juridiques éventuellement nécessaires et des lignes directrices de gouvernance applicables à l'utilisation de données dans le secteur public)

Maintien de la diversité des médias et du service public comme fondement de la démocratie

- Révision de la loi sur la radio et la télévision visant à garantir le financement du service public au niveau national et local dans une mesure acceptable et socialement équitable
- Révision partielle de l'ordonnance sur la radio et la télévision (consécutivement à la révision de la LRTV)
- Définition des grandes lignes de la conception du paysage de radiodiffusion local et régional
- Création d'un cadre garantissant qu'aussi bien la SSR que les éditeurs sont en mesure de fournir leurs prestations au service de l'individu, de la société et du système politique compte tenu des conditions des médias en ligne
- Renouvellement de la concession de la SSR

Approche multipartite

- Organiser et animer le dialogue, notamment dans le cadre de la conférence nationale en 2017

4.4 Création de conditions-cadres propices à un accomplissement efficace des tâches

Réalisation des objectifs : quels résultats sont à réaliser d'ici 2030 ?
<p style="text-align: center;"><u>Amélioration de la cohérence et de la collaboration intersectorielle</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les synergies entre les domaines d'activité du DETEC sont exploitées de manière optimale, les conflits d'intérêts et d'objectifs qui subsistent étant réglés de manière efficace et équitable
<p style="text-align: center;"><u>Optimisation de l'organisation du DETEC</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • L'organisation du DETEC permet d'accomplir les tâches de manière optimale • Les tâches stratégiques et opérationnelles sont rigoureusement séparées afin de réduire les risques
<p style="text-align: center;"><u>Nouvelles formes de collaboration avec le secteur privé</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Des modèles tarifaires différenciés sont introduits afin de renforcer le financement par les usagers et les mandats de service public sont mis au concours lorsque les conditions s'y prêtent
<p style="text-align: center;"><u>Amélioration des procédures</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les projets sont soigneusement planifiés et lancés suffisamment tôt compte tenu de la durée des procédures. • Les procédures de planification, d'examen et d'approbation sont aussi simples et courtes que possible • La cyberadministration est introduite afin de permettre le déroulement efficace des procédures avec le secteur privé et d'autres services administratifs
<p style="text-align: center;"><u>Développement de la collaboration internationale</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les secteurs d'activité du DETEC sont coordonnés de manière optimale au niveau international
<p style="text-align: center;"><u>Précision de la notion de service public</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Le service public est défini dans les secteurs d'activité du DETEC compte tenu de l'état de la technique, des besoins prépondérants de la société et du principe de proportionnalité en ce qui concerne le financement
<p style="text-align: center;"><u>Engagement en faveur de la recherche dans les domaines importants pour le DETEC</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Le paysage de la recherche en Suisse fournit un soutien optimal au travail du DETEC dans les secteurs de l'environnement, des transports, de l'énergie, de la communication et du développement territorial
<p style="text-align: center;"><u>Nécessité de banques de données et d'analyses de haut niveau</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les banques de données et les analyses sont conformes aux critères professionnels et à l'état des moyens techniques

Nécessité d'un équilibre entre tâches et ressources

- L'adéquation entre tâches et ressources garantit l'efficacité de l'activité administrative

Défis en matière de politique du personnel

- Employeur moderne et attrayant, le DETEC parvient à recruter et à garder suffisamment de personnel pour accomplir ses tâches exigeantes
- La relève de personnel qualifié est garantie
- Les supérieurs hiérarchiques disposent tous des compétences en matière de conduite correspondant à leur échelon

Mesures : Quelles mesures faut-il réaliser d'ici la fin de la législature ?

Amélioration de la cohérence et de la collaboration intersectorielle

- Revalorisation et utilisation accrue de la Conférence de coordination des transports (CCT) dans le but d'harmoniser les politiques des transports et du développement territorial ainsi que de la Conférence de coordination environnement/énergie (CCEE) dans le but d'harmoniser les politiques de l'environnement, de l'énergie et du développement territorial

Optimisation de l'organisation du DETEC

- Optimisation des systèmes de conduite et amélioration de la culture de la collaboration et des rapports hiérarchiques conformément aux exigences du NMG
- Optimisation de la gestion électronique des affaires et de l'organisation requise à cet effet
- Amélioration de l'utilisation des synergies internes au département (éventuellement avec un soutien externe)
- Mise au point de l'organisation du département compte tenu des trois défis thématiques majeurs de la présente stratégie
- Examen du rapprochement / harmonisation de la régulation, des processus de planification, de surveillance et de sécurité pour tous les modes de transport
- Séparation des tâches idéale du point de vue de l'analyse des risques (éventuellement par office ou par mode de transport)

Amélioration des procédures

- Examen des possibilités de simplifier et de raccourcir les procédures de planification, d'examen et d'approbation, notamment par l'introduction de procédures électroniques (cyberadministration)
- Identification précoce des conflits d'objectifs (surtout entre environnement et infrastructure) et règlement de ces conflits entre les offices
- Organisation des offices permettant d'éviter des retards (par ex. prolongation de délais) dans les procédures du DETEC

Développement de la coopération internationale

- Adaptation des processus aux normes européennes
- Collaboration active au sein des organismes internationaux

Précision de la notion de service public

- Evaluation du marché postal

Engagement en faveur de la recherche dans les domaines pertinents pour le DETEC

- Coordination des activités liées à la recherche entre les offices du DETEC chargés des transports

Nécessité de disposer de banques de données et d'analyses de haut niveau

- Mise au point des systèmes de données en collaboration avec les cantons afin que ces systèmes puissent servir de banques de données et de systèmes d'information centralisés à tous les utilisateurs

Défis en matière de politique du personnel

- Application de la Stratégie de l'administration fédérale en matière de personnel 2016-2019 et respect des valeurs cibles fixées par le Conseil fédéral
- Réalisation des mesures prioritaires : mentorat axé sur le transfert de connaissances, formes de travail flexible et sexe/langues conformément à la politique et au mandat de décembre 2014 aux unités administratives
- Adoption de nouvelles mesures d'optimisation dans trois domaines d'action prioritaires : assurer le recrutement des spécialistes nécessaires ainsi que l'orientation sur les prestations et les ressources et exploiter le potentiel de la diversité conformément au plan de mise en œuvre de la stratégie concernant le personnel du 12 novembre 2013.
- Réalisation par le DETEC des mesures dans le domaine de *l'employer branding* sur la base des résultats du projet avalisés par la direction le 4 décembre 2015 (plateforme/hiérarchie de la marque et employer value proposition, slogans).
- Encouragement de la perméabilité entre secteur privé et secteur public

5 Mise en œuvre, actualisation et communication

Comme évoqué au chapitre 1, la stratégie du département fait office de *référence vis-à-vis de l'intérieur et de l'extérieur* tout en servant d'*instrument de gestion à l'intérieur du département*.

S'agissant de la mise en œuvre et des compétences, il n'est en principe pas prévu de créer de nouvelles structures de mise en œuvre. En effet, la stratégie est censée être *mise en œuvre par le biais de la hiérarchie* et servir d'instrument de travail à l'intérieur des structures existantes. Cela signifie que la stratégie constitue une référence pour les conventions d'objectifs annuelles entre les directions du département et des offices et qu'elle est régulièrement discutée au sein du département.

Chaque année, les *mesures* sont *examinées* et mises à jour, d'autres éléments de la stratégie du département pouvant aussi être adaptés au besoin. *A la fin de la législature 2015-2019*, la stratégie sera *globalement revue* et remaniée si nécessaire dans les détails. Ce travail devra être coordonné de manière optimale avec le processus en vue du programme de législature 2019-2023, la stratégie du DETEC devant en effet aussi être un instrument permettant de préparer suffisamment à l'avance et de manière efficace les propositions du DETEC pour le prochain programme de législature.

Les *collaborateurs du DETEC* seront *périodiquement informés* des progrès de la mise en œuvre afin que non seulement les directions d'office, mais aussi l'ensemble du personnel soit sensibilisé à la stratégie et que son engagement pour la « cause commune » soit constamment renforcé et réactivé.

La stratégie du DETEC peut aussi être consultée sur Internet par les personnes externes au département et donc contribuer au dialogue avec ces dernières.