

Politique des transports en cours

N° 1 | 2025 Session de printemps des Chambres fédérales, du 3 au 15 mars

Berne, le 24 | 02 | 2025

Le [rapport trimestriel des chemins de fer](#) montre régulièrement que la Suisse est le pays du train par excellence. Ainsi, le quatrième trimestre a permis de terminer l'année ferroviaire 2024 sur [un nouveau record trimestriel dans le transport de voyageurs](#) : 5,89 milliards de passagers-kilomètres. Jamais autant de passagers-kilomètres n'ont été parcourus en Suisse que fin 2024.

En Suisse, nous ne prenons pas seulement souvent et volontiers le train, nous affichons également notre fierté concernant le bon aménagement et l'intégration de notre système des TP. Les TP font bouger la Suisse ! En même temps, les TP suisses ont la réputation d'être chers, notamment par rapport à nos voisins européens. La version actualisée de [l'étude comparative des prix de la LITRA](#) souligne que cette affirmation ne correspond pas à la réalité : tandis que les TP suisses se situent dans la moyenne européenne en termes de prix, la qualité de l'offre est bien meilleure dans notre pays. Nous bénéficions notamment d'une densité élevée du réseau et de l'offre, ainsi que d'une ponctualité exceptionnelle.

Une offre de TP aussi complète et bien aménagée a bien sûr un prix et nécessite une planification à long terme. Il apparaît d'ores et déjà clairement que [l'étape d'aménagement ferroviaire 2035 décidée par le Parlement en 2019](#) coûtera plus cher qu'initialement prévu. Parallèlement, [les projets d'aménagement](#) à venir suscitent de nombreuses convoitises, toutes régions confondues. Une planification du trafic coordonnée et à long terme est incontournable si nous voulons aménager notre système de TP de manière durable. Un tel aménagement implique également un financement durable basé sur un [fond d'infrastructure ferroviaire \(FIF\)](#) sain. Nous serions bien inspirés de prendre soin de ce modèle de financement éprouvé et de ne pas affaiblir à long terme notre système de TP de qualité par des mesures d'économie à court terme : pas d'aménagement supplémentaire sans un FIF sain !

Dans le même temps, nous ne devons pas oublier que l'exploitation et l'aménagement des chemins de fer ne concernent pas uniquement le transport de voyageurs. Pour la LITRA, le trafic ferroviaire de marchandises est également d'une grande importance. Et là encore, l'année ferroviaire 2024 s'achève sur une évolution réjouissante : après une longue traversée du désert, [le trafic ferroviaire de marchandises a enregistré 2,88 milliards de tonnes-kilomètres nettes au quatrième trimestre](#), une hausse aussi bien par rapport à l'année précédente que par rapport au trimestre précédent. Les prochains mois montreront si l'évolution négative du trafic ferroviaire de marchandises des derniers mois est ainsi définitivement terminée. Ces chiffres soulignent toutefois l'importance de notre engagement en faveur de bonnes conditions-cadres pour le trafic ferroviaire de marchandises. Par conséquent, la LITRA tient beaucoup à ce que nous puissions adopter avec succès la révision totale de la loi sur le transport de marchandises (24.017) dans le cadre de la session de printemps.

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

Cet aperçu contient des informations relatives aux thèmes suivants :



Martin Candinas, Conseiller national
Président

- [Poussée de modernisation pour le transport ferroviaire de marchandises](#)
- [Une nouvelle loi sur les passagers aériens pour lutter contre le terrorisme](#)
- [Faut-il un nouveau secrétariat d'Etat aux transports ?](#)
- [Contre une réduction de l'offre dans les régions de Baden et Brugg](#)
- [Un billet climatique suisse sur le modèle autrichien](#)
- [Pourquoi les projets de construction suisses dans le domaine de la mobilité sont-ils en retard ?](#)
- [Une gestion améliorée du trafic sur l'axe Nord-Sud](#)

Poussée de modernisation pour le transport ferroviaire de marchandises

Le trafic ferroviaire de marchandises et la navigation de marchandises doivent être renforcés. Pour cela, le Conseil fédéral veut soutenir financièrement le trafic par wagons complets isolés pendant une période transitoire et mettre en place des incitations pour que l'ensemble du système du trafic de marchandises devienne plus performant et que la sécurité d'approvisionnement reste garantie dans toutes les régions. Après que le Conseil des États a approuvé le projet gouvernemental lors de la session d'automne, le Conseil national traitera la révision totale de la loi sur le transport de marchandises lors de la session de printemps

Le Conseil fédéral veut renforcer le trafic de marchandises par rail et par bateau afin qu'il puisse contribuer encore davantage à la sécurité d'approvisionnement de la Suisse. Le trafic ferroviaire de marchandises doit ainsi devenir plus simple, plus rapide et plus économique grâce à l'attelage automatique numérique (DAC). Le Conseil fédéral veut mettre 180 millions de francs à disposition pour l'introduction du DAC. En outre, le transport par wagons complets isolés (TWCI) doit être modernisé et transformé. Celui-ci remplit certes déjà des fonctions importantes dans la logistique, mais il n'est pas rentable dans sa forme actuelle. C'est pourquoi le Conseil fédéral prévoit de soutenir financièrement le TWCI pendant une période limitée, pour lui permettre d'atteindre une rentabilité propre.

Le trafic de marchandises sur l'eau et les rails

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

Cependant, cette promotion du transfert modal ne doit pas alourdir le budget de la Confédération. Le Conseil fédéral entend en effet compenser intégralement les dépenses. Une partie des recettes de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), qui serait sinon versée au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), sera utilisée à cette fin.

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

Après que le Conseil des États a adopté le paquet de réformes proposé par le Conseil fédéral dans le cadre de la session d'automne par 35 voix contre 3 et 3 abstentions, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N)

recommande également à son conseil d'accepter cet objet. La majorité de la commission est d'avis qu'il est important d'adopter rapidement un projet de soutien au transport de marchandises afin de garantir l'adaptation nécessaire des conditions-cadres dans un délai utile.

Le transfert de marchandises doit être renforcé

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

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

Il était prévu que le Conseil national se saisisse de l'affaire lors de la session d'hiver. En raison de la situation politique actuelle, l'examen de l'affaire a dû être reporté.

Le Conseil national traitera donc l'affaire lors de la session de printemps. Il est prévu que d'éventuelles divergences seront éliminées par les deux Chambres lors de la session de printemps.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

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



Politique des transports en cours, session de prin-temps 2024

Une nouvelle loi sur les passagers aériens pour lutter contre le terrorisme

Le Conseil fédéral veut créer une nouvelle loi sur les données relatives aux passagers aériens qui permettra à la Suisse de mettre en place un système de données des passagers aériens. La nouvelle loi doit contribuer à la lutte contre le terrorisme et à la protection de la place économique suisse. Parallèlement, le Conseil fédéral a adopté un projet de mandat de négociation avec les États non membres de l'UE. Après que le Conseil national a adopté l'objet lors de la session d'hiver, le Conseil des États traitera la loi lors de la session de printemps.

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

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

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

Le Conseil national et la CIP-E saluent un système PNR

Après que le Conseil national a adopté le projet de loi lors de la session d'hiver par 166 voix contre 25 et 4 abstentions, la Commission de la politique de sécurité du Conseil des États (CPS-E) recommande également à l'unanimité à son conseil de suivre la décision du Conseil national.

Le Conseil des États traitera le projet lors de la session de printemps.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

23.079 Loi sur les données relatives aux passagers aériens



Politique des transports en cours, session de prin-temps 2024

Faut-il un nouveau secrétariat d'Etat aux transports ?

Une motion demande au Conseil fédéral de créer un secrétariat d'Etat aux transports afin de mieux coordonner la politique des transports entre les acteurs dans le domaine de la mobilité. L'objectif est de mieux harmoniser et coordonner les thèmes liés aux transports aux niveaux national et international et d'obtenir ainsi une meilleure vue d'ensemble et un meilleur contrôle des investissements et des flux financiers. Le Conseil des États traitera le projet lors de la session de printemps.

La politique des transports couvre un vaste domaine et plusieurs organes de l'administration fédérale se partagent différents secteurs. Ainsi, l'Office fédéral des routes (OFROU) est responsable du trafic individuel motorisé et de la mobilité douce, tandis que l'Office fédéral des transports (OFT) est compétent aussi bien pour les transports publics que pour la navigation. L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) s'occupe du trafic aérien, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) de la politique climatique, l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) des questions relatives à l'énergie et l'Office fédéral du développement territorial (ARE) de diverses questions d'aménagement du territoire.

Coordination de projets nationaux et internationaux

De l'avis des initiateurs de la motion, cette large répartition rend difficile une coordination optimale et ne correspond pas à l'esprit du temps de l'utilisation multimodale actuelle des transports. De même, les projets pourraient être mieux harmonisés et coordonnés avec un secrétariat d'Etat aux transports. De plus, une meilleure vue d'ensemble des investissements serait assurée.

Le Conseil fédéral recommande le rejet de la motion

Au vu de la loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures de décision (RO 1999 3071), le Conseil fédéral recommande de rejeter la motion. Les défis dans le domaine des transports peuvent être relevés plus efficacement en renforçant les structures existantes et en améliorant la collaboration entre les autorités compétentes.

Le Conseil des États traitera le projet lors de la session de printemps.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

24.4302 Pour une politique des transports coordonnée entre les acteurs de la mobilité, mettons en place un Secrétariat d'Etat aux transports



Politique des transports en cours, session de prin-temps 2024

Contre une réduction de l'offre dans les régions de Baden et Brugg

Une motion demande au Conseil fédéral d'établir, dans le cadre de la révision du concept d'offre 2035 par l'Office fédéral des transports (OFT), les bases pour que la liaison directe assurée toutes les heures actuellement en place entre Baden/Brugg et Berne soit maintenue dans l'étape d'aménagement 2035 du PRODES. Le Conseil fédéral demande le rejet de la motion. Après que le Conseil national a adopté le projet lors de la session d'été 2024, le Conseil des États traitera la motion lors de la session de printemps.

Une augmentation des liaisons indirectes des gares de Baden et Brugg vers Berne est prévue dans le cadre de [l'aménagement ferroviaire 2035](#). Parallèlement, la seule liaison directe assurée toutes les heures entre les villes doit être supprimée. Selon le Conseil fédéral, cela permettra de valoriser les deux régions et d'améliorer le concept d'offre.

Mieux vaut moins de liaisons, mais des liaisons directes

Selon les initiateurs de la motion, cette offre va à l'encontre des besoins des voyageurs, qui ne sont pas intéressés en premier lieu par des liaisons supplémentaires, mais par des liaisons directes. Interrompre le trajet assuré toutes les heures à Olten ou à Aarau provoquerait du stress lié au changement de train, des retards et une perte d'efficacité. C'est pourquoi la liaison directe assurée toutes les heures devrait être maintenue.

Le Conseil national est pour, le Conseil fédéral et la CTT-E contre

Le Conseil fédéral demande le rejet de la motion et rappelle que l'étape d'aménagement 2035 inclut une extension massive de l'offre. Au lieu de la liaison directe assurée toutes les heures, à l'avenir des correspondances seront offertes toutes les demi-heures de Baden/Brugg vers Berne.

Après que le Conseil national a suivi la motion lors de la session d'été par 101 voix contre 88 et 4 abstentions, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) propose à son conseil, par 8 voix contre 3 et 2 abstentions, de ne pas entrer en matière sur la motion.

Le Conseil des États traitera la motion lors de la session de printemps.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[22.3827 Contre la dévalorisation des régions de Baden et de Brugg dans le Prodes 2035. Contre une extension par démantèlement. Privilégier la qualité plutôt que la quantité](#)



Politique des transports en cours, session de prin-temps 2024

Un billet climatique suisse sur le modèle autrichien

Le canton du Jura demande une baisse significative des prix des transports publics afin d'atteindre les objectifs climatiques. Après que le Conseil des États a rejeté l'initiative cantonale lors de la session d'hiver en invoquant la souveraineté tarifaire des entreprises de transport et en tenant compte de la situation financière actuellement tendue de la Confédération, la CTT-N recommande également à son conseil de ne pas entrer en matière sur le projet. Le Conseil national traitera initiative cantonale lors de la session de printemps.

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

L'Autriche comme modèle

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

La souveraineté des prix revient aux entreprises de transport

Après que la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) a déjà rejeté l'initiative en invoquant la souveraineté tarifaire des entreprises de transport et la situation financière actuellement tendue de la Confédération, le Conseil des États a également décidé, sans opposition, de ne pas entrer en matière sur l'initiative cantonale.

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) recommande également à son conseil, par 16 voix contre 7, de ne pas entrer en matière sur l'initiative cantonale.

Le Conseil national traitera l'initiative cantonale lors de la session de printemps.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[23.314 Transports publics plus attractifs](#)



Politique des transports en cours, session de prin-temps 2024

Pourquoi les projets de construction suisses dans le domaine de la mobilité sont-ils en retard ?

Un postulat demande au Conseil fédéral de procéder à une comparaison avec les principaux pays européens, dans laquelle les coûts, le temps et le personnel nécessaires à la réalisation de projets de construction dans le domaine de la mobilité seraient examinés et comparés. L'objectif est de créer une sorte d'étalon de comparaison qui permette de mieux comprendre et de comparer les différents processus de construction. Le Conseil des États traitera le postulat lors de la session de printemps.

En Suisse, la réalisation de grands projets de construction dans le domaine de la mobilité est souvent en retard. Ces retards peuvent avoir plusieurs causes. Celles-ci peuvent avoir plusieurs raisons, notamment le principe de précaution ou des mécanismes de contrôle trop importants dans le cadre de certains projets. Cela peut conduire à la nécessité de réviser d'autres projets afin de les rendre plus efficaces.

Un référentiel pour une meilleure compréhension des processus

Les initiateurs du postulat souhaitent à présent introduire un référentiel et créer ainsi un critère de comparaison quantifié de la performance dans un processus de construction donné, afin de mieux comprendre les raisons des retards que notre pays présente par rapport aux principaux pays européens en matière de projets de construction dans le domaine de la mobilité.

Le Conseil fédéral ne voit pas de valeur ajoutée dans le benchmark

Le Conseil fédéral rejette le postulat. En Suisse, les projets de construction sur la route, le rail et dans les aéroports sont examinés dans le cadre de la procédure d'approbation des plans afin de vérifier le respect des exigences de sécurité, la compatibilité avec l'environnement et les souhaits des tiers concernés. Il n'est pas surprenant que la consolidation et la mise en œuvre de projets dans le domaine de la mobilité nécessitent une planification longue et intensive dans notre pays.

Le Conseil des États traitera le postulat lors de la session de printemps.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[24.4471 Projets de mobilité. Réalisons un comparatif pour comprendre les retards](#)

Politique des transports en cours, session de prin-temps 2024

Une gestion améliorée du trafic sur l'axe Nord-Sud

Dans le cadre de la session spéciale entre le 5 et le 7 mai 2025 à Berne, le Conseil national se penchera, entre autres, sur la situation du trafic sur l'axe Nord-Sud. Plusieurs interventions demandent au Conseil fédéral de prendre des mesures en vue de mieux gérer le volume du trafic dans le tunnel routier du Saint-Gothard et sur les itinéraires de contournement. En outre, l'objectif légal de transférer le transport de marchandises transalpin de la route sur le rail n'a pas encore été atteint.

Le volume du trafic sur la route nationale entraîne des situations intenable sur plusieurs routes cantonales. Les routes du Gothard et du San Bernardino sont notamment fortement touchées par ce phénomène. Le trafic d'évitement rend impossible et difficile l'accès aux zones d'habitation pour les riverains, les transports publics et les services de sécurité et de secours.

La CTT-N veut une meilleure gestion du trafic

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) s'est fait présenter les résultats de l'examen visant à améliorer la gestion du trafic à travers les Alpes ([postulat 22.4044](#)) et a entendu les cantons d'Uri, des Grisons et du Tessin. Il est incontestable que les mesures actuelles de gestion du trafic ne suffisent pas à gérer le volume de trafic sur ces itinéraires.

Diverses interventions déposées

Plusieurs interventions demandent au Conseil fédéral de créer les bases légales ou d'adapter la loi sur la circulation routière ([LCR ; RS 741.01](#)) afin de pouvoir prendre des mesures pour gérer le volume de trafic sur l'axe de transit du Gothard.

La session spéciale du Conseil national aura lieu entre le 5 et le 7 mai 2025 à Berne.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[22.4044 Améliorer la gestion du trafic, notamment du trafic d'évitement](#)

[23.310 Système de régulation du transport routier en transit par le Saint-Gothard](#)

[25.3004 Créer les bases légales visant à améliorer la gestion du trafic sur les axes nord-sud](#)

