

Politique des transports en cours

N° 2 | 2025 – Session d'été des chambres fédérales du 2 au 20 juin 2025

Berne, le 26 | 05 | 2025

Chers membres, chères lectrices et chers lecteurs,

La Suisse est et demeure un pays du train. C'est ce que soulignent les chiffres actuels du [rapport trimestriel des chemins de fer](#) et un constat que nous observons jour après jour dans nos gares, notamment dans la gare de Berne, laquelle atteint depuis longtemps ses limites de capacité. Par conséquent, [l'aménagement de cet important pôle d'échange](#) n'est pas seulement nécessaire, mais représente un engagement fort en faveur de la pérennité de notre infrastructure.

Dans le cadre du [voyage d'information LITRA](#) de cette année, nous avons bénéficié d'un aperçu unique des coulisses de cet immense projet de construction. En tant que politicien fédéral, il est toujours enrichissant de constater le résultat final des décisions prises par le Parlement. En effet, le travail parlementaire est souvent abstrait puisqu'il se concentre sur les chiffres, les délais et les crédits de construction. Il est alors d'autant plus précieux de voir concrètement comment des investissements judicieux apportent une amélioration pour les transports, les gens, la région et l'environnement. C'est motivant et montre qu'investir dans les TP revient à investir dans notre avenir.

Tandis que le transport de voyageurs connaît une évolution positive, [le trafic ferroviaire de marchandises, quant à lui, fait encore face à de nombreux défis](#). En adoptant [la révision de la loi sur le transport de marchandises lors de la session de printemps](#), le Parlement a fait un pas décisif pour le renforcement et la modernisation du transport intérieur de marchandises par les entreprises ferroviaires et maritimes. Après avoir suivi de près la révision de la loi sur le transport de marchandises, la LITRA a l'intention de se pencher sur la mise en œuvre de cette loi novatrice lors du prochain colloque de session.

Cependant, ces évolutions ont lieu dans le contexte d'une situation financière fédérale tendue. Économiser est sur toutes les lèvres à la Berne fédérale et le domaine des transports n'est pas épargné. Toutefois, les transports publics représentent bien plus qu'un simple poste budgétaire. Ils relient les régions, délestent l'environnement et renforcent notre économie. La LITRA reconnaît la nécessité de finances saines, mais pas à n'importe quel prix. Plus d'efficacité, oui. Blocage des investissements, non ! La branche est prête à apporter sa contribution, par exemple en transportant plus de passagers, en améliorant l'efficacité et en réalisant des économies ciblées par le biais des normes et des directives. Notre système de transports publics de haute qualité ne doit pas être compromis par des mesures d'économie à court terme. Pour ces raisons, la LITRA s'oppose fermement aux mesures prévues dans le domaine des TP dans le [cadre du Programme d'allègement budgétaire 2027 de la Confédération](#).

Les transports publics unissent notre pays, sur le plan social et économique comme sur le plan écologique. Ils ne sont pas un facteur de coûts mais plutôt un indispensable facteur de succès. La LITRA s'engage pour qu'il en soit ainsi.

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

- [Introduction de cautionnements solidaires pour le chargement des automobiles](#)
- [Planification à long terme de l'offre pour le trafic longue distance jusqu'en 2050](#)
- [Adaptation des taxes sur l'énergie à la valeur énergétique effective](#)
- [Augmentation des contributions pour les routes cantonales sur les axes de transit](#)
- [Une gestion améliorée du trafic sur l'axe nord-sud](#)

Introduction de cautionnements solidaires pour le chargement des automobiles

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) propose d'étendre l'instrument des cautionnements solidaires, éprouvé dans le trafic régional de voyageurs (TRV), au chargement des automobiles. Cela nécessite une adaptation de la loi sur l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin) et du crédit-cadre de cautionnement pour le TRV. Une fois la consultation terminée, le Conseil national traitera l'initiative parlementaire lors de la session d'été.

Les stations de chargement des automobiles relient la route et le rail. Elles ont besoin, d'une part, d'une infrastructure routière et ferroviaire et, d'autre part, du matériel roulant correspondant. Le financement du matériel roulant a été ajusté dans le cadre de l'objet « Renouvellement de l'infrastructure routière destinée au chargement des automobiles. Crédit additionnel » (23.054).

Des cautionnements solidaires dans le chargement des automobiles également

Par le biais d'une initiative parlementaire, la CTT-N exige désormais que l'instrument des cautionnements solidaires utilisé dans le TRV s'étende au chargement des voitures. Cela permettrait aux entreprises de transport de réduire la charge d'intérêts pour le financement des moyens d'exploitation, et ainsi les indemnités pour le commanditaire. À cette fin, la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin ; RS 725.116.2) ainsi que le crédit-cadre de cautionnement pour l'acquisition de moyens d'exploitation dans le TRV (20.053) devraient être adaptés.

La CTT-N veut empêcher le report du trafic vers la route

Sur la base des résultats de la consultation, la CTT-N a adopté les projets par 15 voix contre 6 (LUMin) et par 15 voix contre 8 (crédit-cadre de cautionnement). La majorité de la commission argumente que sans cautionnement solidaire, les tarifs risqueraient d'augmenter, ce qui pourrait conduire à un report du trafic sur la route. Le Conseil fédéral soutient également le projet.

Le Conseil national traitera l'initiative parlementaire lors de la session d'été.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

23.477 | Cautionnements solidaires en faveur du chargement des automobiles



Planification à long terme de l'offre pour le trafic longue distance jusqu'en 2050

Une motion demande au Conseil fédéral d'élaborer un concept d'offre à long terme pour le trafic ferroviaire, lequel tiendrait compte aussi bien des liaisons nationales qu'internationales. L'objectif est d'augmenter l'attractivité et l'efficacité des transports publics d'ici 2050 et de concrétiser la vision à long terme pour le trafic longue distance au plus tard dans le Message 2030. Après que le Conseil des Etats a accepté l'intervention lors de la session d'hiver, le Conseil national traitera la motion lors de la session d'été.

Le concept d'offre à long terme pour trafic ferroviaire d'ici 2050 doit garantir une desserte efficace, régulière et de bonne qualité de toutes les régions de Suisse, tant à l'échelle nationale avec des liaisons Intercity, Interregio et Regionalexpress qu'à l'échelle internationale au sens de l'article 48a de la loi sur les chemins de fer. L'objectif est de renforcer les transports publics en tant qu'épine dorsale d'une mobilité durable, de planifier les capacités de manière prévoyante et de prévenir les goulets d'étranglement.

Des investissements efficaces et une planification à long terme

Du point de vue de la motion, un tel concept est indispensable dans la mesure où les grands projets ferroviaires durent de nombreuses années, voire des décennies, et impliquent une planification précoce. Sans vision claire, les orientations importantes seraient établies trop tard, ce qui conduirait à des investissements inefficaces ou même à des dégradations de l'offre. C'est pourquoi la motion demande que la vision à long terme de l'offre soit concrétisée au plus tard dans le Message 2030 concernant l'infrastructure, également afin de mieux prioriser l'utilisation des moyens du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

Après le conseil des États, la CTT-N recommande également l'approbation

Après l'adoption de la motion par le Conseil des Etats dans le cadre de la session d'hiver, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) recommande également à son conseil d'approuver la motion. Par 15 voix contre 8, la commission soutient le point de vue selon lequel le Conseil fédéral doit garder à l'esprit l'image globale du trafic local et longue distance dans le contexte de l'aménagement ferroviaire à long terme.

Le Conseil national traitera la motion lors de la session d'été.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

24.4037 | Développer un concept d'offre 2050 à l'échelle nationale et internationale



Politique des transports en cours, session d'été 2025

Adaptation des taxes sur l'énergie à la valeur énergétique effective

Une motion demande au Conseil fédéral d'adapter les bases légales de telle sorte que la taxation des combustibles et carburants liquides ne se base plus sur le volume ou le poids, mais sur leur valeur énergétique. En outre, il convient d'examiner si une réglementation analogue est également applicable aux sources d'énergie gazeuses et solides. Après que le Conseil national a accepté l'intervention lors de la session d'hiver, le Conseil des Etats traitera la motion lors de la session d'été.

Selon les initiateurs de la motion, la taxation actuelle en fonction du volume ou du poids conduit à des inégalités de traitement entre les différentes sources d'énergie. Le méthanol, par exemple, a une densité énergétique environ deux fois plus faible que les alternatives fossiles, ce qui signifie que la taxation de son utilité potentielle est deux fois plus élevée. C'est pourquoi la motion demande que la densité énergétique fasse office de base de calcul.

Le Conseil fédéral craint un surcroît de travail administratif

Le Conseil fédéral recommande le rejet de la motion et rappelle que le système de taxation actuel basé sur le volume ou le poids est établi et praticable. En outre, le Conseil fédéral estime qu'il existe un risque de distorsion de la concurrence et souligne l'importance d'une taxation harmonisée dans le contexte international.

Le Conseil national souhaite une taxation plus équitable

Le Conseil national a donné suite à la motion dans le cadre de la session d'hiver par 96 voix contre 91 et 3 abstentions. La majorité du Conseil est d'avis qu'une adaptation de la loi permettrait de mettre en place une taxation des sources d'énergie plus équitable et plus écologique.

La Commission de l'économie et des redevances (CER-E) propose, par 7 voix contre 5, de reformuler la motion en un mandat d'examen adressé au Conseil fédéral. Celle-ci doit être intégrée dans l'examen des possibilités de promotion du méthanol que le Conseil fédéral prévoit de toute façon.

Le Conseil des États traitera la motion lors de la session d'été.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

23.3783 | Taxation des combustibles et carburants en fonction de leur teneur énergétique



Politique des transports en cours, session d'été 2025

Augmentation des contributions pour les routes cantonales sur les axes de transit

Une motion demande au Conseil fédéral d'adapter l'ordonnance sur l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et d'autres fonds destinés à la circulation routière, afin que les routes cantonales situées le long des axes de transit internationaux bénéficient de contributions plus élevées pour leur entretien. Des moyens substantiels issus du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération devraient être mis à disposition. Le Conseil des États traitera la motion lors de la session d'été.

Pendant les mois d'été, les routes cantonales situées sur les axes de transit internationaux assurent souvent une fonction de redondance pour les routes nationales en tant qu'itinéraires de contournement. Les routes cantonales des cantons d'Uri, du Tessin, des Grisons et du Valais sont particulièrement touchées. Cependant, ces routes cantonales encaissent également une part importante du trafic de transit international.

Un soutien accru pour les charges excessives

La charge sur ces routes entraîne des coûts d'entretien élevés et une usure disproportionnée des infrastructures, ce qui représente des défis financiers considérables pour les cantons concernés ainsi qu'une charge fiscale supplémentaire pour la population. En raison de la charge excessive, la motion demande un soutien substantiellement plus élevé de la part de la Confédération.

La motion réclame une répartition plus équitable des moyens financiers

Les initiateurs de la motion réclament la mise à disposition de moyens supplémentaires à partir du [fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération \(FORTA\)](#) afin de réduire la charge financière et d'améliorer le financement de l'entretien accru de ces routes cantonales. À l'origine, l'ordonnance n'était pas prévue pour répondre à la forte sollicitation de ces routes en raison du trafic de transit international, c'est pourquoi une adaptation de la réglementation est considérée comme indispensable. L'objectif est de proposer un soutien financier plus conséquent aux cantons concernés et d'assurer une répartition plus équitable des moyens.

Le Conseil des États traitera la motion lors de la session d'été.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

25.3040 | Hausse considérable de la contribution versée par la Confédération pour les routes cantonales situées en bordure des axes de transit internationaux



Une gestion améliorée du trafic sur l'axe nord-sud

Lors de la session spéciale de début mai, le Conseil national s'est notamment penché sur la situation du trafic sur les axes nord-sud. Plusieurs interventions ont demandé au Conseil fédéral de prendre des mesures pour mieux gérer le volume de trafic dans le tunnel routier du Saint-Gothard et sur les itinéraires de contournement. Deux interventions ont été acceptées et transmises à la commission du Conseil des États (CTT-E), tandis que plusieurs motions sur les péages ont été abandonnées.

Le volume de circulation sur la route nationale entraîne des situations intenable sur diverses routes cantonales. Ce phénomène touche particulièrement les routes du Saint-Gothard et du San Bernardino. Le trafic d'évitement rend impossible et complique l'accès à l'agglomération pour les riverains, les transports publics et les services de sécurité et de secours.

Diverses interventions ont été déposées

Il est indéniable que les mesures actuelles de gestion du trafic ne suffisent pas à gérer le volume de circulation sur ces itinéraires. Par conséquent, diverses interventions demandent au Conseil fédéral de créer des bases juridiques ou d'adapter la loi sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01), afin que des mesures puissent être prises pour contrôler le volume de trafic sur l'axe de transit du Gothard.

Les cantons devraient être autorisés à fermer les itinéraires de contournement

Le Conseil national veut que les cantons concernés par le trafic d'évitement sur les axes de transit nord-sud aient la possibilité, en cas de surcharge importante, édicter des interdictions temporaires de circuler relatives à ce trafic, même sur des tronçons des routes cantonales soumises à l'ordonnance concernant les routes de grand transit. Une motion correspondante a été adoptée par 101 voix contre 92 et 1 abstention (25.3004). La mesure concerne, entre autres, les routes principales H2 et H13 dans les cantons d'Uri, des Grisons et du Tessin. Les riverains et les véhicules de desserte pourront continuer à utiliser ces routes malgré leur fermeture. L'objet sera transmis à la commission du Conseil des États.

Les systèmes de navigation doivent être améliorés

Lors d'un deuxième vote, le Conseil national a demandé que les systèmes de navigation indiquent à l'avenir les fermetures de routes ordonnées par les autorités (25.3003). Cela dans le but d'éviter que les conducteurs ne connaissant pas les lieux empruntent les routes secondaires et gênent ainsi les villages et les opérations de sauvetage. Cette motion a également été adoptée par 96 voix contre 93 et 4 abstentions. L'objet sera transmis à la commission du Conseil des États.

Pas de péages sur l'axe nord-sud

Le Conseil national a rejeté des propositions séparées relatives à la gestion du trafic du canton d'Uri visant à réduire le trafic au Gothard, dont un système de réservation numérique pour les traversées du tunnel (23.310). Cette initiative cantonale est ainsi abandonnée.

Trois motions visant à introduire une redevance pour l'utilisation des tunnels autoroutiers traversant les Alpes du nord au sud sont également clôturées (23.3610 | 23.3611 | 23.3612). Le Conseil national a rejeté les interventions par 91 voix contre 90 et 7 abstentions, la voix de la présidente du Conseil ayant été prépondérante. L'objectif des interventions était l'introduction d'un péage pour le tunnel, visant à mieux contrôler la fréquentation de l'infrastructure.

Le Conseil fédéral s'est exprimé contre un tel péage. Il estime que si une telle taxe pourrait contribuer en théorie au désengorgement, elle aurait pour conséquence que toute l'année, le Tessin serait accessible uniquement via des liaisons routières payantes.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

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

[23.3610 | Péage variable pour le transit nord-sud et mesures d'accompagnement pour les autres passages transalpins](#)

[23.3611 | Péage variable pour le transit nord-sud et mesures d'accompagnement pour les autres passages transalpins](#)

[23.3612 | Péage variable pour le transit nord-sud et mesures d'accompagnement pour les autres passages transalpins](#)

[25.3003 | Les systèmes de navigation doivent aussi contribuer à la sécurité](#)

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