PLR.Les Libéraux-Radicaux, Spitalgasse 37, 3011 Berne

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et des télécommunications
3003 Berne

Berne, le 9 octobre 2026 / VM
Transports '45

Expédition électronique : konsultationen@bav.admin.ch

Projet visant à répondre aux besoins de mobilité de manière intermodale : Transports '45 Prise de position du PLR.Les Libéraux-Radicaux

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de nous exprimer dans le cadre de la consultation de l'objet mentionné ci-dessus. Vous trouverez ci-dessous notre position.

Le PLR.Les Libéraux-Radicaux accueille favorablement le projet « Transports '45 », qui vise à répondre aux besoins de mobilité de manière intermodale. Ce projet ambitieux définit les grandes orientations du développement des infrastructures de transport pour les années à venir. Pour le PLR, la mobilité ne peut être pensée de manière cloisonnée : les réseaux routiers et ferroviaires sont complémentaires et doivent être planifiés comme un système cohérent. Les usagers jugent avant tout la qualité du système de mobilité dans son ensemble, indépendamment de l'origine des perturbations.

Le PLR salue dès lors la volonté du Conseil fédéral de faire évoluer la planification des infrastructures de transport vers une approche davantage fondée sur des critères techniques et sur une vision multimodale. Dans un contexte où les ressources financières sont limitées et où les besoins en mobilité continuent de croître, il est indispensable de disposer d'une base solide pour évaluer et hiérarchiser les projets en fonction de leur utilité réelle et de leur impact sur la capacité des réseaux. À cet égard, le rapport scientifique de l'EPFZ constitue une base de réflexion utile et apporte des éléments au débat. Il ne saurait toutefois se substituer au débat politique ni préjuger des priorités qui seront retenues en matière d'aménagement des infrastructures. Il appartiendra au Parlement d'examiner ces différents éléments, de les mettre en perspective avec les besoins des régions et les enjeux de mobilité, puis de décider des priorités en matière d'investissements dans le rail, les routes nationales et les transports d'agglomération. Cette approche permet de dépasser une opposition stérile entre les différents modes de transport et de privilégier une vision pragmatique, fondée à la fois sur l'expertise disponible et sur les choix démocratiquement arrêtés. Le PLR rejette clairement l'opposition stérile souvent faite entre le rail et la route.

Cette vision globale de la mobilité doit toutefois s'accompagner d'une réflexion de fond sur le rôle que nous voulons attribuer à chaque mode de transport à long terme. Le PLR estime notamment qu'il convient de rouvrir le débat sur la Perspective RAIL 2050 afin de clarifier les priorités en matière de courtes, moyennes et longues distances et de garantir une utilisation efficace des ressources disponibles. Les clés de financement ne doivent pas créer de faux incitatifs ni conduire à privilégier systématiquement une infrastructure ferroviaire lorsqu'un tram, un métro, une route ou une autre solution de transport pourrait, selon les besoins d'une agglomération ou d'une région, se révéler plus efficace. Une planification véritablement multimodale doit ainsi permettre de comparer les différentes solutions sur la base de leur utilité, de leur efficacité et de leurs coûts.

En somme, si la méthode proposée pour définir et mettre en œuvre les étapes d'aménagement présente l'avantage d'assurer une planification globale et cohérente, elle soulève néanmoins des questions quant à la répartition des

compétences. Le PLR estime que celle-ci laisse une marge de manœuvre trop importante au Conseil fédéral et à l'office fédéral des transports (OFT) dans la priorisation et l'évolution des projets. A ce titre, le nouvel article 48c, alinéa 2bis de la loi fédérale sur les chemins de fer tend à renforcer le rôle du Conseil fédéral et de l'OFT au détriment du parlement qui voit son rôle limité aux orientations stratégiques et à l'approbation des enveloppes financières. Une meilleure implication du parlement dans les décisions relatives aux projets présents dans les étapes d'aménagement permettrait de renforcer la transparence, la légitimité et le contrôle politique des investissements, en lui permettant notamment de se prononcer plus explicitement sur les projets stratégiques, leur maintien ou leur modification, ainsi que sur les éventuels arbitrages entre les projets en cours de réalisation et les nouvelles priorités. Une telle approche garantirait que les décisions d'investissement à long terme, qui engagent durablement la Confédération, soient soumises à un véritable arbitrage politique et démocratique.

Davantage d'équilibre entre la route et le rail

Une politique des transports crédible doit ainsi pleinement reconnaître la complémentarité entre route et rail et garantir un traitement équilibré des besoins. Des routes performantes et des transports publics solides ne sont pas des objectifs contradictoires : les deux sont indispensables à la prospérité, à la qualité de vie et au bon fonctionnement de la Suisse. Les investissements routiers ne doivent dès lors pas être relégués au second plan lorsque des goulets d'étranglement pénalisent durablement la mobilité des personnes, le fonctionnement de l'économie et la fiabilité des chaînes logistiques. Les chiffres illustrent l'urgence de la situation : selon l'OFROU, 68'040 heures d'embouteillage ont été recensées en 2025, soit une hausse de 20 % en une seule année. Cette saturation croissante du réseau autoroutier représente également un coût économique considérable, estimé à 1,7 milliard de francs de temps de travail perdu chaque année. La réponse ne peut donc pas consister à opposer systématiquement la route au rail, mais doit viser une politique des transports coordonnée, pragmatique et fondée sur les besoins réels de la population et de l'économie. Dans ce contexte, les projets d'agglomération jouent un rôle essentiel : ils permettent de coordonner les différents modes de transport, de répondre aux besoins spécifiques des régions et de favoriser des solutions cohérentes à leur échelle. Le projet global « Transports'45 » du Conseil fédéral constitue à cet égard une bonne base et un premier pas important vers une planification conjointe de la route et du rail. Le PLR estime toutefois que le Conseil fédéral doit aller plus loin et défendre avec davantage de détermination l'équilibre entre les modes de transport. Alors qu'une part majeure du trafic repose sur la route, les investissements doivent refléter cette réalité et permettre de résorber les principaux goulets d'étranglement. Les projets routiers présentant une forte valeur ajoutée économique et une amélioration tangible de la fluidité du trafic doivent ainsi être évalués avec la même exigence et bénéficier de la même attention que les projets ferroviaires. Il en va de la capacité de la Suisse à garantir une mobilité fiable, compétitive et adaptée aux besoins futurs.

Connectons mieux les régions

En matière de développement des infrastructures de transport, qu'elles soient routières, ferroviaires ou liées aux projets d'agglomération, l'approche proposée se concentre principalement sur les grandes infrastructures desservant les principales villes du pays. Pour le PLR, il est essentiel de ne pas mettre en danger la cohésion de la Suisse et de veiller à ce que les investissements ne soient pas concentrés uniquement dans les villes et les grandes agglomérations. Les régions rurales et de montagne doivent elles aussi bénéficier d'investissements adaptés à leurs besoins spécifiques en matière de mobilité. Par ailleurs, ces régions constituent aussi souvent le premier ou le dernier maillon dans la chaîne des transports et les projets développés dans ces régions sont également centraux pour le report modal. A ce titre, il sera essentiel à qu'un financement suffisant pour les projets ces régions soit assuré.

Dans le cadre du choix et du développement des projets d'infrastructures, il est également essentiel que les cantons soient intégrés au processus de décision. Par ailleurs, l'article 48d de la loi fédérale sur les chemins de fer attribue clairement aux cantons la responsabilité de la planification de l'offre régionale. En effet, il n'est ni acceptable, ni souhaitable de laisser la seule responsabilité à l'administration fédérale, avec les gestionnaires d'infrastructure, du développement de l'offre et des infrastructures. La prise en compte des cantons dans les choix et l'équilibre régional des améliorations à apporter aux réseaux doit ainsi être clarifiée.

Tirer les enseignements du passé

Concernant la planification des infrastructures à long terme, il sera également essentiel de tirer les enseignements des expériences passées, notamment en matière de maîtrise des coûts. À cet égard, il est positif que le projet « Transports'45 » mis en consultation par le Conseil fédéral prévoie d'ores et déjà des enveloppes de financement clairement définies pour les différents projets et étapes d'aménagement, en particulier pour les éléments stratégiques du réseau ayant une portée nationale. De plus, il serait même préférable de prévoir des projets excédentaires afin de pallier les éventuels retards ou complications. Le recours au fonds d'infrastructure ferroviaire pour le développement du réseau, ainsi qu'au FORTA pour les infrastructures routières et le trafic d'agglomération, devra s'accompagner d'un pilotage rigoureux afin de garantir la réalisation effective des projets dans les délais et les enveloppes prévus. Il sera aussi primordial de lutter activement contre la dilution des responsabilités par la standardisation ou la complexification de normes et autres directives internes entraînant des retards ou des dépassements de coûts disproportionnés.

Par ailleurs, le projet soulève tout de même des interrogations quant à la maîtrise des coûts, non seulement lors de la réalisation des nouvelles infrastructures, mais également sur l'ensemble de leur cycle de vie. Les dépassements constatés sur plusieurs programmes ferroviaires démontrent la nécessité de renforcer le pilotage des grands projets d'infrastructure. Les CFF ont eux-mêmes relevé que l'évolution des normes, ainsi que l'augmentation des coûts d'entretien et de renouvellement, contribuent à alourdir les charges et à compliquer la planification de l'entretien du réseau ferroviaire suisse. Ces éléments doivent être intégrés dès aujourd'hui dans la planification des infrastructures futures : il ne suffit pas de prévoir le coût de construction d'un projet, il faut également anticiper les importants coûts d'entretien, de renouvellement et d'adaptation qui en découleront à long terme. À eux-seuls, les CFF accusent un retard de près de 10 milliards de francs suisses en matière d'entretien, ce qui correspond presque au chiffre d'affaires annuel de l'ensemble du secteur du génie civil ! C'est pourquoi le PLR applique le principe suivant : l'entretien avant l'extension.

Avant d'envisager un financement supplémentaire ou la prolongation de ressources fiscales affectées, il est indispensable de s'assurer que les mécanismes de gouvernance, de contrôle des coûts et de suivi des projets permettent une utilisation efficiente de l'argent public sur l'ensemble du cycle de vie des infrastructures. Le PLR attend davantage de transparence sur les causes des dépassements, sur les mesures correctives envisagées et sur les garanties permettant d'éviter que ces situations ne se reproduisent. Une politique d'investissement responsable ne consiste donc pas uniquement à financer davantage d'infrastructures, mais à s'assurer que leur réalisation, leur entretien et leur renouvellement restent financièrement soutenables et que chaque franc investi produise le meilleur rendement possible pour la collectivité. À ce titre, il sera nécessaire de pérenniser le pour mille de TVA destiné au FIF afin d'en garantir le financement, tout en veillant à ce que les chantiers n'aient pas d'incidence négative sur la fiabilité du réseau, notamment en matière de ponctualité.

Défis financiers et politiques

En lien avec la nécessité de tirer les enseignements du passé, il serait utile de considérer les différents projets d'infrastructures non pas comme une succession de mesures isolées, mais comme les composantes d'un système de mobilité cohérent et intégré. Une telle approche permettrait de mieux mettre en évidence les interdépendances entre les différents modes de transport et d'apprécier les investissements dans une véritable logique de système.

À ce titre, la politique d'infrastructure doit tenir compte des mécanismes de financement propres à chaque mode de transport. D'une part les investissements consacrés aux routes nationales et aux projets d'agglomération reposent sur une même base de financement, le FORTA. D'autre part, les investissements ferroviaires sont financés par le FIF et dépendent notamment de la prolongation du pour-mille de TVA qui lui est affecté.

Dans un contexte de forte augmentation des coûts, leur financement est soumis à une forte pression à plus d'un titre : le prolongement du pour mile de TVA nécessite une modification constitutionnelle, qui dépend du résultat d'un référendum obligatoire, alors que le revenu lié aux recettes de l'impôt sur les huiles minérales et la redevance poids-lourds diminue. Le développement d'une vision à long terme d'une politique de transports dont l'offre répond aux besoins de la population n'est pertinent que si le financement des différentes étapes d'aménagement est assuré.

C'est pourquoi le PLR demande que le projet soit structuré autour de deux arrêtés fédéraux distincts, tous deux soumis au référendum : le premier consacré aux projets de routes nationales et de trafic d'agglomération, financés par le FORTA, et le second aux projets ferroviaires, financés par le FIF. Cette distinction permet de respecter les bases légales et les mécanismes de financement propres à chaque domaine, tout en permettant une appréciation cohérente des besoins du système global de mobilité.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos arguments, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos plus cordiales salutations.

PLR.Les Libéraux-Radicaux

Le coprésident	La coprésidente	Le secrétaire général
Benjamin Mühlemann Conseiller aux États	Susanne Vincenz-Stauffacher Conseillère nationale	Jonas Projer