

Prise de position sur le projet Transports '45

Transports '45: les priorités discutables du Conseil fédéral pour l'étape d'aménagement 2027

Berne, 19 juin 2026

Le Conseil fédéral a publié aujourd'hui la consultation relative à l'étape d'aménagement 2027 du projet «Transports '45». L'importance de la route pour la prospérité économique de la Suisse y est totalement méconnue. Alors que près de trois quarts des personnes-kilomètres et les deux tiers du transport de marchandises se font sur la route, «Transports '45» n'attribue qu'une fraction des investissements à l'aménagement du réseau routier. Compte tenu de l'augmentation considérable de l'utilisation de la route par les entreprises et la population, cela est clairement insuffisant. La Confédération ne répond donc pas au mandat constitutionnel visant à garantir une infrastructure routière suffisante.

auto-suisse salue le fait que le projet «Transports '45» s'engage en faveur d'un développement des infrastructures devenu indispensable pour préserver la compétitivité économique de notre pays. Le fait que le projet «Transports '45» prévoit l'examen et la priorisation des projets d'infrastructure par des experts indépendants est également primordial. Toutefois, la répartition des investissements proposée ne rend pas justice à l'importance des différents modes de transport en Suisse. Alors que l'étape d'aménagement 2027 prévoit 20 milliards de francs d'investissements pour le développement du rail, sans que leur financement soit assuré, seul 1,6 milliard de francs serait investi dans l'aménagement des routes nationales, bien que les projets routiers puissent être financés. À cela s'ajoutent 9,46 milliards de francs destinés à l'exploitation et à l'entretien, ainsi qu'une contribution au programme en faveur du trafic d'agglomération (5e génération) à hauteur de 518 millions de francs. En contrepartie, le Conseil fédéral a supprimé 31 projets de transport déjà planifiés, pour un montant d'environ 16 milliards de francs. Cette répartition ne tient absolument pas compte des besoins de la population et de l'économie, comme le montrent les statistiques sur le trafic et les embouteillages.

Thomas Rücker, directeur d'auto-suisse, dit: «Pour planifier la politique des transports pour l'année 2045, il faut s'orienter sur la mobilité réelle de l'économie et de la population. Aujourd'hui, les trois quarts des personnes-kilomètres se font en voiture et les deux tiers des marchandises sont transportés par la route¹. Cette réalité doit impérativement se refléter dans le développement planifié des infrastructures: toute autre approche serait une erreur.»

Des embouteillages record pèsent sur l'économie et la population

Depuis des années, les goulets d'étranglement sur les routes nationales ne cessent de s'aggraver. Cette année encore, le nombre d'heures d'embouteillage devrait atteindre un nouveau sommet historique. La conséquence en sont des coûts économiques qui se chiffrent en milliards: livraisons retardées, trajets professionnels rallongés et hausse des prix des produits et services tant pour les entreprises que pour les consommateurs. Pourtant, la Confédération est tenue par la Constitution fédérale (art. 83) de garantir une infrastructure routière suffisante. L'augmentation constate des heures d'embouteillage montre qu'elle ne remplit actuellement pas cette mission. Il faut donc impérativement multiplier les projets d'infrastructures routières dans le cadre de «Transports '45».

Le développement coûteux de l'infrastructure ferroviaire est disproportionné

Aujourd'hui, le financement de l'infrastructure routière repose sur le principe de l'utilisateur-payeur. De plus, les automobilistes apportent une contribution centrale au financement de l'ensemble des infrastructures de transport avec [près de 13 milliards de francs versés chaque année](#) sous forme de taxes et de redevances. Alors que les investissements dans le transport routier sont financièrement garantis, les 20 milliards de francs que le Conseil fédéral prévoit pour l'étape d'aménagement 2027 du rail – qui comprend des projets d'infrastructure parfois peu rentables – devront être financés par de nouveaux impôts à la charge de la population. En outre, le budget des exploitants ferroviaires est déjà saturé par le simple entretien de l'infrastructure existante, selon les experts². auto-suisse exige donc que la planification des investissements s'aligne sur les performances réelles de transport et sur les possibilités de financement affecté. Il s'agit de faire preuve de responsabilité budgétaire pour les extensions ferroviaires futures et de donner la priorité au financement par les usagers.

¹ <https://www.are.admin.ch/fr/perspectives-transport>

² L'ancien directeur général des CFF Benedikt Weibel dans la NZZ du 13.5.2026

Peter Grünenfelder, président d'auto-suisse, souligne: «Il est inacceptable que les automobilistes financent une part essentielle de l'infrastructure des transports par des taxes et redevances toujours plus élevées, tout en passant de plus en plus de temps dans les bouchons parce que le Conseil fédéral veut investir unilatéralement dans le rail, au mépris des besoins de mobilité réels. La politique doit engager les moyens disponibles là où ils génèrent le plus grand bénéfice pour la population et l'économie.»

Une politique des transports globale et cohérente

Dans le cadre de la consultation, auto-suisse s'engage pour une réévaluation des priorités et pour des projets routiers supplémentaires. L'objectif doit consister en un système de transport axé sur les besoins de mobilité réels et sur des flux de financement sécurisés. La Suisse a besoin d'une infrastructure de mobilité performante jusqu'en 2045 et au-delà. Cela implique un réseau de routes nationales fonctionnel ainsi que des transports publics efficaces et financièrement viables à long terme.

Informations supplémentaires:

Frank Keidel, porte-parole

T 076 399 69 06

frank.keidel@auto.swiss