

Politique des transports en cours

N° 4 | 2025 – Session d'hiver des chambres fédérales, du 1er au 19 décembre 2025

Berne, le 25 | 11 | 2025

Chers membres, chères lectrices et chers lecteurs,

Les transports publics (TP) suisses constituent l'épine dorsale de notre mobilité et sont souvent admirés à l'étranger comme un modèle de réussite. Des millions de personnes utilisent quotidiennement le train, le bus et le tram, et ce plus fréquemment et sur de plus longues distances que nulle part ailleurs en Europe. C'est ce que montrent [les derniers chiffres de notre statistique européenne](#). Nous pouvons en être fiers. Mais ce n'est pas une raison pour nous reposer sur nos lauriers. Seuls des investissements prospectifs et un financement sûr permettront de maintenir durablement la performance d'un système de TP de haute qualité. C'est la seule façon de préserver les bases nécessaires au succès des activités d'exportation de l'industrie suisse des TP.

Il est particulièrement important de garantir à moyen et long terme le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), qui finance l'entretien et l'extension du réseau ferroviaire. À partir de 2031, le FIF risque de subir une baisse significative de ses recettes en raison de la suppression de sources de financement temporaires. Dans le même temps, la Confédération prévoit, dans le cadre du Programme d'allègement budgétaire 2027, une réduction des apports aux infrastructures de transport de plusieurs centaines de millions de francs (2027-2029), soit 200 millions de francs par an pour le FIF et 100 millions de francs par an pour le FORTA. Si ce déficit de financement n'est pas comblé, des retards et des annulations de projets sont à craindre. Même le maintien de la substance du réseau ferroviaire serait mis sous pression. Il est donc nécessaire de trouver rapidement une solution viable afin que les projets d'extension en cours puissent être réalisés dans les délais, que le maintien de la substance puisse être effectué comme prévu et que les projets futurs puissent être planifiés de manière fiable.

Une augmentation modérée des fonds est nécessaire pour le transport régional de voyageurs (TRV) dans l'offre des TP. L'augmentation des coûts du trafic commandé rend insuffisant le cadre de financement prévu par le Conseil fédéral pour 2026-2028. Sans les 160 millions de francs supplémentaires proposés par le Conseil des États, des réductions immédiates de l'offre sont à craindre. Ces moyens financiers sont essentiels pour que les pendulaires puissent continuer à compter sur une offre de TP attrayante et pour que le développement globalement satisfaisant des TP ne perde pas de son élan.

Le rapport du professeur Weidmann de l'EPF de Zurich au sujet du projet « Transport '45 » le montre clairement : sans extensions supplémentaires des infrastructures, des goulets d'étranglement importants menacent, car le trafic ferroviaire et routier continuera de croître. Un projet d'extension du réseau ferroviaire et de son financement devrait être soumis au Parlement en 2027 et probablement à la votation populaire en 2028. Les mois à venir seront donc décisifs pour fixer les bonnes priorités en matière d'amélioration de l'offre et poser ainsi les jalons d'un « oui » clair à des TP performants jusqu'en 2045 et au-delà.

À la LITRA, nous insistons toujours sur le fait que les TP sont bien plus qu'un simple poste budgétaire de la Confédération. Ils relient toute la Suisse et constituent un avantage concurrentiel essentiel pour notre économie. L'efficacité dans l'utilisation des ressources est importante, mais des mesures d'économie à court terme ne doivent pas mettre en péril ce modèle de réussite. Il est temps d'agir maintenant. La LITRA s'engagera avec détermination pour que les TP restent à l'avenir un facteur de succès décisif pour notre pays.

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

Cet aperçu contient des informations relatives aux thèmes suivants :



- Augmentation modérée du crédit d'engagement dans le transport régional de voyageurs
- Le Programme d'allègement budgétaire 2027 prévoit de nombreuses mesures d'économie au niveau des TP
- Budget 2026 avec un plan intégré des tâches et des finances 2027-2029
- Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) : les camions électriques doivent également être soumis à la RPLP à partir de 2029
- Garantir le financement à long terme du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)
- Les services de chargement d'automobiles doivent bénéficier des cautionnements solidaires de la Confédération
- Prescriptions pour CFF Cargo

Martin Candinas, Conseiller national
Président

Augmentation modérée du crédit d'engagement dans le transport régional de voyageurs

Pour soutenir le transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028, le Conseil fédéral propose un crédit d'engagement de 3,4 milliards de francs pour les années 2026-2028. Du point de vue de la branche des TP et des cantons, le crédit demandé n'est pas suffisant pour relever les défis croissants dans le TRV. Sur proposition de sa Commission des transports et des télécommunications (CTT-E), le Conseil des États a augmenté le crédit de 160,2 millions de francs lors de la session d'automne. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) soutient également cette décision du Conseil des États. Le Conseil national en débattrait lors de la session d'hiver.

Le [transport régional de voyageurs \(TRV\)](#) dessert toutes les régions de Suisse avec des transports publics. Le TRV est utilisé quotidiennement par environ 2,5 millions de personnes et représente environ un tiers des transports publics (TP). La Confédération et les cantons commandent conjointement le TRV auprès des entreprises de transport, les recettes provenant de la vente des billets couvrant en moyenne un peu plus de la moitié des coûts, le reste étant pris en charge par ceux-ci.

Le Conseil fédéral souhaite réduire légèrement les indemnités

Le Conseil fédéral propose d'approuver un crédit d'engagement de 3,4 milliards de francs pour la période 2026-2028 afin de couvrir le cofinancement du TRV. Cela correspond à une augmentation de 2,3 % par rapport au crédit que le Parlement avait approuvé en 2021 pour la période de financement en cours. Le nouveau crédit doit également permettre d'étendre l'offre et d'investir dans des trains, des bus électriques et des systèmes d'information plus modernes. Le Conseil fédéral souhaite toutefois réduire ses indemnités à partir de 2027 en diminuant les coûts non couverts de 5 %. À cette fin, il invite les entreprises de transport à optimiser davantage leurs coûts et à générer des recettes plus élevées ([voir également l'article sous « Programme d'allégement budgétaire 2027 »](#)).

Le Conseil des États se prononce en faveur d'une augmentation du crédit d'engagement

Lors de la session d'automne 2025, le Conseil des États a approuvé, par 37 voix contre 2 et 2 abstentions, un crédit TRV de 3,52 milliards pour les années 2026-2028. Cela représente 160,2 millions de plus que ce que le Conseil fédéral avait prévu. Le Conseil des États a ainsi suivi la recommandation de sa Commission des transports et des télécommunications (CTT-E).

L'augmentation de 160,2 millions de francs correspond à un tiers de la différence entre le crédit demandé par le Conseil fédéral, soit 3,4 milliards de francs, et les exigences initiales de la branche des TP lors de la consultation. La CTT-E a fait valoir que cette augmentation inciterait les entreprises de transport et les commanditaires à continuer d'améliorer leur efficacité, tout en garantissant le maintien de l'offre de TRV existante.

La branche des TP soutient la décision du Conseil des États

Pour la branche des TP, cette augmentation modérée est loin d'être idéale, mais elle est acceptable. Compte tenu de la situation tendue des finances fédérales, les TP sont également disposés à contribuer aux efforts d'économie de la Confédération. Dans de nombreuses régions de Suisse, les lignes TRV constituent l'épine dorsale du réseau de TP. Afin de garantir que le TRV puisse conserver ce rôle de plaque tournante centrale de grande qualité, la branche des TP estime indispensable que la contribution au TRV soit augmentée de 160,2 millions de francs, conformément à la décision du Conseil des États.

Soutien de la part des commissions du Conseil national

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) recommande également à son conseil de suivre la décision du Conseil des États. Elle considère l'augmentation de 160,2 millions de francs comme un compromis entre les possibilités financières de la Confédération et les besoins du TRV. La CTT-N a souligné que cela permettrait d'assurer le développement de l'offre. La décision a été prise par 12 voix contre 12, la voix prépondérante du président ayant été déterminante. Une minorité de la commission se prononce en faveur d'une augmentation du crédit d'engagement de 250 millions de francs, tandis qu'une deuxième minorité soutient la proposition du Conseil fédéral de 3,4 milliards de francs.

La Commission des finances du Conseil national (CdF-N) soutient le crédit d'engagement de 3,4 milliards de francs proposé par le Conseil fédéral par 13 voix contre 12. Le Conseil national discutera de l'objet lors de la session d'hiver.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[25.055 | Indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs \(TRV\) pour les années 2026 à 2028. Crédit d'engagement | Objet | Le Parlement suisse](#)

Le Programme d'allègement budgétaire 2027 prévoit de nombreuses mesures d'économie au niveau des TP

Ces dernières années, les dépenses de la Confédération ont augmenté plus rapidement que ses recettes. À l'avenir, les exigences du frein à l'endettement ne pourront donc plus être respectées. Le Conseil fédéral a donc adopté un programme d'allègement budgétaire comprenant 57 mesures qui visent à équilibrer les recettes et les dépenses du budget fédéral. Certaines de ces mesures concernent les transports publics. Les Commissions des transports et des télécommunications du Conseil national et du Conseil des États ont rédigé des co-rapports à l'intention de leurs Commissions des finances. Le Conseil des États se penchera sur cette question lors de la session d'hiver.

Le Programme d'allègement budgétaire 2027 vise à alléger le budget fédéral de 2,4 milliards de francs en 2027 et d'environ 3 milliards de francs en 2028-2029. Les mesures concernent principalement les dépenses. Un total de 36 mesures nécessitent une modification de la loi. Celles-ci sont regroupées dans un acte législatif global. Les mesures qui ne nécessitent pas de modification législative sont traitées dans le cadre du budget pour l'année 2027. L'entrée en vigueur des modifications législatives est prévue pour début 2027.

Plusieurs mesures concernent les TP

Les mesures d'économie touchent différents domaines d'activité de la Confédération. Le domaine des transports représente 17 % du Programme d'allègement budgétaire 2027. Le Conseil fédéral estime que la réduction des contributions au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) de 200 millions par an entre 2027 et 2029 offre le plus grand potentiel d'économies. Les mesures suivantes concernent le domaine des transports :

- réduction des contributions pour les routes principales ;
- FORTA : réduction des apports ;
- augmentation du taux de couverture des coûts dans le transport régional de voyageurs (TRV) ;
- FIF : réduction des apports ;
- réduction des contributions au transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs ;
- renoncement partiel à la promotion de systèmes de propulsion alternatifs pour les bus et les bateaux ;
- renoncement aux contributions pour la conduite automatisée ;
- réduction des contributions générales pour les routes ;
- réduction des contributions fédérales aux aéroports régionaux en fonction des intérêts de la Confédération.

La branche des TP rejette les mesures d'économie

La branche des TP rejette en grande partie les mesures d'économie prévues dans le domaine des transports. Une augmentation du taux de couverture des coûts dans le transport régional de voyageurs entraînerait une charge supplémentaire pour les cantons, une réduction de l'offre ou une augmentation des tarifs. Cela affaiblirait l'attractivité des TP. Les réductions des contributions au FIF et au FORTA compromettent le maintien de la substance et retardent des projets d'infrastructure centraux dans le domaine ferroviaire et dans les agglomérations. Renoncer en partie à la promotion des systèmes de propulsion alternatifs freinerait la décarbonation. La branche rejette également la mesure concernant le transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs, car ces moyens sont nécessaires pour développer des offres de transport international longue distance respectueuses du climat et renforcer des alternatives viables aux voyages en avion.

Les co-rapports demandent la suppression de mesures

Les Commissions des transports et des télécommunications (CTT-E et CTT-N) ont chacune rédigé un co-rapport à l'intention de leurs Commissions des finances. La CTT-N rejette l'augmentation du taux de couverture des coûts dans le TRV. La CTT-E appelle à ne pas réduire les contributions aux aéroports régionaux. Les deux commissions demandent également de renoncer à la réduction des apports au FIF. En ce qui concerne la promotion des systèmes de propulsion alternatifs, les deux commissions plaident pour que 40 millions de francs soient alloués au transport de voyageurs sous concession, au lieu des 30 millions prévus par le Conseil fédéral. Les deux commissions soulignent que les mesures du Programme d'allègement budgétaire 2027 prévoient une réduction considérable des prestations dans le domaine de la mobilité.

La Commission des finances du Conseil des États se prononce sur le Programme d'allègement budgétaire 2027

La Commission des finances du Conseil des États (CdF-E) s'est prononcée en faveur du Programme d'allègement budgétaire 2027 par 9 voix contre 4 et a commencé l'examen détaillé. La majorité de la CdF-E considère le Programme d'allègement budgétaire 2027 comme essentiel. Une minorité de la commission n'a pas souhaité entrer en matière sur cet objet, car les mesures d'économie ont des effets considérables. Lors de sa séance des 27 et 28 novembre (après notre publication), la CdF-E achèvera l'examen de l'objet à l'intention du Conseil des États.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[25.063 | Programme d'allègement budgétaire 2027 de la Confédération | Objet | Le Parlement suisse](#)

Budget 2026 avec un plan intégré des tâches et des finances 2027-2029

Pour l'année 2026, la Confédération prévoit, après trois déclarations tardives, un déficit de financement de 348 millions de francs dans le budget ordinaire. Le frein à l'endettement autorise un déficit conjoncturel de 720 millions de francs. Les Commissions des finances soumettent à leurs conseils respectifs un budget 2026 conforme au frein à l'endettement, avec un excédent structurel de 384,9 millions de francs (Conseil des États) et de 138,7 millions de francs (Conseil national).

Une fois par an, le Conseil fédéral présente à l'Assemblée fédérale, dans un message, le [budget 2026 assorti d'un plan intégré des tâches et des finances](#) (PITF). Celui-ci indique, pour l'exercice budgétaire à venir et les trois exercices suivants, les dépenses et les investissements prévus, les recettes et les revenus d'investissement attendus, ainsi que le total des dépenses et le total estimé des recettes.

En raison de recettes supplémentaires imprévues provenant du canton de Genève, le budget 2026 de la Confédération dispose d'une marge de manœuvre plus importante que prévu pour se conformer au frein à l'endettement. L'annonce d'environ 290 millions de recettes supplémentaires dans le budget fédéral a été faite le même jour que le communiqué de presse de la CdF-E concernant le budget 2026.

Supplément au budget 2025 : les Commissions des finances veulent allouer davantage de moyens au FIF en 2025 grâce à des recettes supplémentaires

Le budget 2026 reste structurellement équilibré, principalement grâce aux mesures d'économie prises ces deux dernières années. Parmi ces mesures figuraient notamment des réductions des apports au FORTA (-0,2 milliard) et au FIF (-0,15 milliard). Dans le cadre de la discussion du deuxième supplément au budget 2025, la majorité de la Commission des finances du Conseil des États (CdF-E) et du Conseil national (CdF-N) a demandé en novembre 2025 un versement supplémentaire de 100 millions de francs au FIF. La CdF-E justifie cette demande par les recettes supplémentaires provenant du canton de Genève, qui concernent également l'exercice 2025.

La CdF-E souhaite réduire davantage le soutien aux systèmes de propulsion alternatifs pour les bus et les bateaux

La loi sur le CO₂ est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2025. Elle prévoit jusqu'à 47 millions de francs par an de soutien financier pour l'acquisition et la conversion de bateaux et de bus vers des systèmes de propulsion alternatifs. Dans le budget 2025, 36,3 millions de francs ont été alloués à cet effet. Le Conseil fédéral propose désormais d'y consacrer 30 millions de francs l'année prochaine. Cela correspond à une réduction de 6,3 millions de francs par rapport au

budget 2025. Par 7 voix contre 5 et 1 abstention, la CdF-E propose désormais à son conseil de réduire ces fonds de 10 millions supplémentaires, pour atteindre un total de 20 millions de francs.

Les Commissions des finances sont divisées sur la question du subventionnement des trains de nuit

Avec l'entrée en vigueur de la loi sur le CO₂ le 1^{er} janvier 2025, les trains de nuit peuvent être subventionnés à hauteur de 30 millions de francs par an. Dans le budget 2026, le Conseil fédéral a proposé d'allouer 10 millions de francs au transport ferroviaire international de voyageurs. La CdF-E propose désormais à son conseil, par 8 voix contre 3 et 2 abstentions, de supprimer complètement ces subventions. La majorité de la CdF-N maintient en revanche son soutien aux trains de nuit à hauteur de 10 millions de francs. Une motion visant à supprimer ces fonds a été rejetée par 13 voix contre 11.

Une minorité de la CdF-N a également demandé d'augmenter de 100 millions supplémentaires la contribution au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Cette motion a été rejetée par 14 voix contre 9 et 1 abstention. Les deux commissions ne proposent donc aucune modification supplémentaire concernant le fonds d'infrastructure ferroviaire et le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

Le Conseil fédéral souligne la nécessité du Programme d'allègement budgétaire 2027

Selon le Conseil fédéral, des allègements supplémentaires seront toutefois nécessaires à partir de 2027. Avec le Programme d'allègement budgétaire 2027, le Conseil fédéral pose les bases d'une planification financière équilibrée. Le Programme d'allègement budgétaire 2027 prévoit également diverses réductions dans les TP (voir également l'article sous « Programme d'allègement budgétaire 2027 »).

Les deux conseils traiteront le budget 2026 assorti d'un plan intégré des tâches et des finances 2027-2029 lors de la session d'hiver.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[25.041 | Budget 2026 assorti du plan intégré des tâches et des finances 2027-2029](#)

[25 042 | Budget 2025. Supplément II | Objet | Le Parlement suisse](#)

Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) : les camions électriques doivent également être soumis à la RPLP à partir de 2029

Le Conseil fédéral propose que la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) soit également prélevée sur les camions à propulsion électrique à partir de 2029. Par cette mesure, le Conseil fédéral veut s'assurer que le trafic de poids lourds continue à assumer ses coûts et à maintenir le soutien du transfert du trafic de marchandises transalpin vers le rail. Un système de rabais jusqu'à 2035 doit permettre de poursuivre la décarbonation de la flotte suisse de poids lourds. Le Conseil national discutera de l'objet lors de la session d'hiver.

Le Conseil fédéral veut ajuster la [redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations \(RPLP\)](#) en fonction des modifications techniques et économiques des conditions-cadres. Aujourd'hui, près de 90 % des camions sont classés dans la catégorie de redevance la plus avantageuse et les véhicules électriques ou à hydrogène sont totalement exonérés de la RPLP. Cette mesure vise à soutenir la décarbonation du transport routier de marchandises. Dans le même temps, les recettes de la RPLP diminuent toutefois et l'effet de transfert de la redevance diminue. Avec la révision partielle de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (LRPL), la RPLP sera également appliquée aux camions électriques à partir de 2029.

La conversion reste attractive grâce au système de rabais

Les camions électriques seront désormais classés dans la catégorie de redevance la plus avantageuse. En contrepartie, les véhicules répondant à la norme Euro VI seront désormais classés dans la deuxième catégorie la plus avantageuse, avec les véhicules Euro VII. Afin de maintenir l'attractivité des investissements dans des véhicules à plus faibles émissions, le Conseil fédéral propose un système de rabais temporaire jusqu'en 2035 : les véhicules Euro VII peuvent bénéficier de rabais jusqu'en 2035. Le Conseil fédéral souligne que ces ajustements devraient favoriser aussi bien la décarbonation que la sécurité de planification des entreprises de transport. La révision est ainsi compatible avec l'accord sur les transports terrestres conclu avec l'UE.

La CTT-N veut garantir la sécurité de planification

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a examiné le projet en détail et soutient l'orientation du Conseil fédéral. Lors de la discussion par article, la CTT-N s'est ainsi prononcée contre la compensation du renchérissement des redevances forfaitaires (art. 4, al. 2) et les tarifs de la RPLP (art. 8a) et soutient, par 13 voix contre 12, la proposition du Conseil fédéral, qui lui donne la flexibilité nécessaire pour s'adapter au renchérissement grâce à une formulation facultative. La majorité de la CTT-N rejette également l'idée que les véhicules à propulsion neutre en CO₂ puissent bénéficier de

rabais, car cela serait difficile à mettre en œuvre.

La majorité de la commission propose toutefois à son conseil qu'un tarif réduit de la RPLP s'applique de 2029 à 2035 afin de promouvoir les véhicules lourds à propulsion électrique (art. 8b, al. 1). La majorité de la commission souhaite garantir la sécurité de la planification et s'est donc prononcée contre la formulation facultative proposée par le Conseil fédéral et en faveur d'une date butoir claire pour les tarifs réduits. En outre, des valeurs minimales doivent également être fixées pour les rabais (art. 8b, al. 2), et celles-ci doivent être supérieures à ce que le Conseil fédéral a proposé pour les années 2029 à 2032 (2029 et 2030 : 100 % ; 2031 : 70 % ; 2032 : 50 %). Enfin, le Conseil fédéral doit annoncer le montant des rabais au moins un an avant l'entrée en vigueur des tarifs réduits. La commission a adopté le projet par 17 voix contre 8 lors du vote final.

La CTT-N dépose une motion visant à adapter les taux de la RPLP

Lors de sa séance d'août, à l'occasion de la première délibération détaillée sur la révision partielle de la loi sur la redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL), la Commission des transports et des télécommunications (CTT-N) avait déjà discuté de la nécessité d'adapter les taux de la RPLP. Une motion de la commission visant à adapter l'ordonnance sur les redevances sur le trafic des poids lourds a alors été déposée par 12 voix contre 11 et 2 abstentions. Cette motion charge le Conseil fédéral d'augmenter les taux de la RPLP à partir du 1^{er} janvier 2027 de manière à ce que la RPLP soit pleinement exploitée conformément aux conditions de l'accord sur les transports terrestres (ATT) conclu avec l'UE. Une minorité de la commission rejette cette motion. Elle s'inquiète pour la compétitivité des entreprises de transport.

Le Conseil national discutera des deux objets lors de la session d'hiver.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[25.058 | Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP. Perfectionnement. Révision partielle LRPL](#)

[25.3956 Motion CTT-N | Adaptation de l'ordonnance concernant la redevance sur le trafic des poids lourds](#)

Garantir le financement à long terme du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) demande au Conseil fédéral, par le biais d'une motion, d'assurer, par des mesures appropriées, l'alimentation et la liquidité du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), afin que les projets d'aménagement décidés par le Parlement puissent être mis en œuvre et que les projets futurs puissent également compter sur un financement fiable. La performance du réseau ferroviaire suisse doit ainsi être garantie à long terme. Le Conseil national débattira de cette motion en tant que deuxième conseil lors de la session d'hiver.

La CTT-E présente différentes options qui renforcent le FIF sans nécessiter de fonds supplémentaires provenant des impôts. L'accent est mis notamment sur les adaptations du remboursement des dettes reprises par le fonds FTP, l'abandon de la réserve minimale de 300 millions de francs, une plus grande flexibilité dans la planification des liquidités grâce à un nouvel endettement limité, l'épuisement des apports maximaux possibles provenant de la RPLP ainsi que la prolongation de l'augmentation du 1 % temporaire de la TVA après 2030. Le Conseil fédéral doit maintenant évaluer quelles mesures (ou combinaison de mesures) sont les plus appropriées.

Le Conseil des États et le Conseil fédéral soutiennent la motion

Le Conseil des États a adopté la motion de la commission lors de la session d'automne. Le conseiller fédéral Albert Rösti a souligné que le Conseil fédéral soutenait également la motion, car elle est essentielle pour le financement à long terme des projets ferroviaires et de TP. Dans le même temps, le Conseil fédéral précise que toutes les mesures doivent être mises en œuvre dans le respect du frein à l'endettement.

La CTT-N soutient la motion

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) recommande à son conseil, par 19 voix contre 5, d'adopter la motion. Compte tenu de la pénurie de liquidités prévisible au sein du FIF, elle estime important que le Conseil fédéral examine et présente rapidement des mesures visant à stabiliser le financement. Une minorité rejette la motion, car elle souhaite attendre les décisions à venir concernant la définition des priorités et le financement des projets de transport.

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

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[25.3953 | Garantir l'alimentation et les liquidités du fonds d'infrastructure ferroviaire](#)

Les services de chargement d'automobiles doivent bénéficier des cautions solidaires de la Confédération

La Suisse compte quatre services de chargement d'automobiles : Lötschberg, Vereina, Furka et Simplon. Une initiative parlementaire demande désormais que tous les services de chargement d'automobiles puissent bénéficier de cautionnements fédéraux lors de l'acquisition de matériel roulant. Après avoir été traitée par le Conseil des États, la proposition sera renvoyée au Conseil national lors de la session d'hiver avec une dernière divergence.

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) souhaite étendre l'instrument existant des garanties solidaires, déjà utilisé dans le transport régional de voyageurs (TRV), au chargement d'automobiles. Grâce aux cautionnements fédéraux, les entreprises de transport devraient ainsi bénéficier de conditions de financement plus avantageuses pour le matériel roulant et les moyens d'exploitation. Le Conseil fédéral soutient l'initiative parlementaire. Il considère les cautionnements fédéraux comme un instrument approprié pour réduire les frais d'intérêts des entreprises de transport et, par conséquent, de réduire les besoins en matière d'indemnisation de la Confédération. Selon la loi sur les subventions, les cautionnements ne peuvent cependant être octroyés que si la Confédération commande des prestations, c'est-à-dire dans le cas des services de chargement d'automobiles non rentables.

Le Conseil des États veut soutenir tous les services de chargement d'automobiles

Le Conseil des États a examiné le projet lors de la session d'automne en tant que deuxième conseil et a approuvé le crédit-cadre de cautionnement ainsi que la modification de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin) par 35 voix contre 2 et 2 abstentions. Contrairement au Conseil national, le Conseil des États s'est prononcé en faveur de l'octroi de garanties à l'ensemble des quatre stations de chargement, et non uniquement à celles qui ne couvrent pas leurs coûts. Le risque financier pour la Confédération est jugé faible. La Chambre basse a ainsi suivi la Commission des transports et des télécommunications (CTT-E).

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a procédé à l'examen de la divergence restante et recommande à son conseil, par 15 voix contre 10, de se rallier au Conseil des États. À l'avenir, les quatre services de chargement d'automobiles devraient donc avoir accès à des cautionnements, et pas seulement le service de chargement de la Furka, le seul qui serait actuellement éligible.

Le Conseil national discutera de l'objet lors de la session d'hiver 2025.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[23.477 | Cautionnements solidaires en faveur du chargement des automobiles](#)

Prescriptions pour CFF Cargo

La loi révisée sur le transport de marchandises (LTM) entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2026. Par le biais d'une motion, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) demande au Conseil fédéral d'imposer des exigences contraignantes à CFF Cargo pour la période 2026-2029. Celles-ci visent à garantir qu'il n'y ait plus de réduction des prestations dans le transport par wagons complets isolés (TWCI) et qu'un réseau central soit maintenu dans le transport combiné. La motion sera discutée lors de la session d'hiver du Conseil des États.

Une motion déposée par la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) exige des directives contraignantes pour CFF Cargo en matière de transport par wagons complets isolés (TWCI) et de transport combiné. Elle demande en outre un plan de mise en œuvre pour le développement du transport combiné jusqu'en 2035. Cette motion fait suite aux décisions prises en raison de la nécessaire transformation de CFF Cargo d'augmenter les prix, de réduire les points de desserte et de réduire le réseau pour le transport combiné.

L'ensemble de mesures doit pouvoir avoir un impact

La loi sur le transport des marchandises (LTM) n'a été adoptée qu'au printemps 2025 et devrait entrer en vigueur en janvier 2026. La LTM contient des mesures visant à renforcer le trafic ferroviaire de marchandises. L'objectif est d'exploiter le TWCI de manière rentable à moyen terme. Des aides financières sont prévues pour les premières années. Selon la CTT-E, cet objectif ne peut être atteint si CFF Cargo réduit son offre et augmente ses prix pour des raisons économiques. Les partenaires de CFF Cargo ont plutôt besoin de sécurité dans leur planification. Ils doivent pouvoir compter sur le fait que les conditions publiées s'appliqueront jusqu'en 2029 et que les ajustements de prix ne se feront que dans le cadre du renchérissement.

La majorité de la CTT-E estime qu'il faut agir

Du point de vue de la CTT-E, il est nécessaire d'agir, car les mesures prises par CFF Cargo vont à l'encontre des décisions du Parlement et de la LTM. Une minorité de la CTT-E propose à son conseil de rejeter la motion de la commission. Une motion du même nom avait été déposée avant la motion de la commission.

Le Conseil des États traitera les deux motions lors de la session d'hiver.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[25.4409 | Garantir le niveau des prestations de CFF Cargo, y compris le maintien d'un réseau central dans le transport combiné de marchandises](#)

[25.4147 | Assurer le niveau de prestations de CFF Cargo et maintenir le réseau central en transport de marchandises combiné](#)