

Politique des transports en cours

N° 1 | 2026 – Session de printemps des chambres fédérales, du 2 au 20 mars 2026

Berne, le 24 | 02 | 2026

Chers membres, chères lectrices et chers lecteurs,

Les transports publics en Suisse connaissent un succès sans précédent : [Au dernier trimestre 2025, le transport ferroviaire suisse a enregistré un record absolu de passagers-kilomètres](#). Ce succès repose sur l'engagement quotidien de près de 100 000 personnes dans la branche des TP en Suisse ! Cependant, pour poursuivre cette évolution et assurer la performance du système de TP à long terme, un financement pérenne de l'entretien, de l'exploitation et du développement des infrastructures de TP est indispensable. En effet, sans sécurité de planification, ce succès ne peut être garanti.

En Suisse, des millions de personnes utilisent quotidiennement le trafic régional de voyageurs (TRV). L'augmentation modérée du crédit d'engagement pour le TRV, [décidée lors de la session d'hiver](#), est donc déterminante pour la branche, afin que le TRV puisse continuer à remplir sa fonction avec fiabilité. Néanmoins, le secteur des transports publics reste confronté à des défis : Même avec l'augmentation du crédit, les entreprises de transport devront faire des économies. Et il est prévisible que les usagères et usagers des TP devront également contribuer davantage.

Le Conseil des États n'a pas pris en compte l'augmentation du crédit pour le TRV lors des délibérations sur le programme d'allègement budgétaire 2027 (PAB 27) lors de la session d'hiver. C'est pourquoi le Conseil national doit adapter en conséquence le programme d'allègement budgétaire et la planification financière de la Confédération lors de la session de printemps. Dans ce contexte, nous saluons expressément la décision de [la Commission des finances du Conseil national](#) d'adapter l'augmentation du taux de couverture des coûts dans le PAB 27 de telle sorte que le crédit d'engagement pour le TRV soit effectivement pris en compte. La volonté exprimée par le Parlement sera dès lors intégrée au budget fédéral.

En janvier, le Conseil fédéral a par ailleurs publié les grandes lignes pour l'aménagement des infrastructures de transport dans le cadre du [projet « Transport '45 »](#). Les projets d'aménagement des réseaux ferroviaires et routiers requièrent des investissements importants, rendant indispensable un financement durable du Fonds pour les infrastructures ferroviaires (FIF) et du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Avant tout aménagement des infrastructures, il convient de garantir le maintien de leur substance, dont les coûts augmenteront également.

La politique de transfert reste également sous pression. En 2024, le nombre de camions traversant les Alpes a atteint son plus haut niveau depuis 2016, en contradiction avec l'objectif fixé par la Confédération. Des mesures telles que la RPLP et les contributions d'exploitation dans le transport combiné transalpin doivent être maintenues et développées. Le Conseil national examinera le rapport sur le transfert lors de la session de printemps. La LITRA suivra ces dossiers de près en concertation avec les acteurs de la branche.

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

- [PAB 27 : une contribution essentielle du secteur des transports](#)
- [RPLP : les camions électriques soumis à la RPLP à partir de 2029](#)
- [LIDMo : bases d'une infrastructure nationale de données de mobilité](#)
- [CFF Cargo : quelles perspectives pour le transport combiné de marchandises ?](#)
- [Le Conseil national veut utiliser les fonds de la CR pour le transfert modal](#)
- [Maintien des subventions d'exploitation pour le transport combiné transalpin](#)

PAB 27 : une contribution essentielle du secteur des transports

Ces dernières années, les dépenses de la Confédération ont progressé plus rapidement que ses recettes. Afin de rétablir l'équilibre budgétaire et de respecter le frein à l'endettement, le Conseil fédéral a adopté un programme d'allègement budgétaire comprenant 57 mesures. Lors de la session d'hiver, le Conseil des États a examiné ce programme et réduit le volume des économies prévues d'environ un tiers. Le Conseil national se penchera à son tour sur le programme d'allègement budgétaire 2027 lors de la session de printemps.

Avec le [programme d'allègements budgétaires 2027 \(PAB 27\)](#), le Conseil fédéral souhaite alléger le budget fédéral de 2,4 milliards en 2027 et d'environ trois milliards entre 2028 et 2029. Cela devrait permettre de rééquilibrer les dépenses et les recettes de la Confédération.

Mesures d'économie dans le secteur des transports

Les mesures d'économie impactent fortement le domaine des transports. Le Conseil fédéral estime que le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) offre le plus grand potentiel d'économies.

Les mesures suivantes concernent le domaine des transports :

- réduction des apports au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)
- augmentation du taux de couverture des coûts dans le transport régional de voyageurs (TRV) ;
- 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 ;
- réduction des apports au Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) ;
- réduction des contributions pour les routes principales ;
- renoncement aux contributions pour la conduite automatisée ;
- réduction des contributions générales pour les routes ;
- réduction des contributions fédérales aux aéroports régionaux.

Conseil des États : divergences sur le FIF et les aides

Lors de la [session d'hiver](#), le Conseil des États a adopté, pour environ la moitié des mesures d'économies relatives au domaine des transports, la position proposée par le Conseil fédéral. Concernant le Fonds pour les infrastructures ferroviaires (FIF), il souhaite toutefois renoncer à une partie des réductions prévues des apports. Il prévoit en outre d'investir environ 40 millions de francs par an entre 2027 et 2029 dans des systèmes de propulsion alternatifs pour les bus et les bateaux. Le Conseil des États souhaite renoncer entièrement aux réductions prévues pour les aéroports régionaux d'importance fédérale. En contrepartie, il propose de supprimer les contributions annuelles de 10 millions de francs pour le transport ferroviaire transfrontalier.

Besoin d'adaptation dans le transport régional de voyageurs

Lors de la session d'hiver, le Parlement a approuvé [une augmentation modérée du crédit d'engagement pour le transport régional de voyageurs \(TRV\) de 160,2 millions de francs pour les années de 2026 à 2028](#). Pour que ce crédit puisse être pris en considération, la mesure du PAB 27 visant à augmenter le taux de couverture des coûts dans le TRV doit encore être adaptée. Ainsi, les dépenses prévues dans le plan financier pour le TRV seront augmentées. Cette adaptation n'a pas encore été réalisée lors de la session d'hiver.

Transports : un apport important au PAB27

Compte tenu de la situation financière tendue de la Confédération, la branche des TP a souligné à plusieurs reprises sa volonté de contribuer à l'assainissement des finances publiques. Alors que l'augmentation du taux de couverture des coûts dans le transport régional de voyageurs (TRV) a été catégoriquement rejetée, des compromis parfois douloureux semblent inévitables pour d'autres mesures dans le domaine des transports. Ils incluent notamment des diminutions limitées dans le temps des contributions au Fonds pour les infrastructures ferroviaires (FIF) et au Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), ainsi que l'abandon du soutien au transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs. Dans l'ensemble, le secteur des transports contribue ainsi de manière significative aux mesures d'économie de la Confédération.

La CdF-N entre en matière sur le PAB 27

La Commission des finances du Conseil national (CdF-N) est entrée en matière sur le PAB 27 et l'a adopté par 17 voix contre 8. Elle suit les décisions de la Chambre haute sur la plupart des points.

Contrairement au Conseil des États, la CdF-N propose à son conseil, par 13 voix contre 11 et 1 abstention, d'adapter le plan financier afin que le crédit d'engagement décidé lors de la session d'hiver puisse être mis en œuvre dans le TRV.

Le Conseil national et le Conseil aux États discuteront de l'objet lors de la session de printemps.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

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



RPLP : les camions électriques soumis à la RPLP à partir de 2029

Le Conseil fédéral propose que la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations soit également prélevée sur les camions électriques dès 2029. Par cette mesure, il entend garantir que le trafic poids lourds continue d'assumer ses coûts et de soutenir le transfert du fret transalpin vers le rail. Un système de rabais prévu jusqu'en 2035 doit permettre d'accompagner la décarbonation de la flotte suisse de poids lourds. Le Conseil national examinera l'objet lors de la session de printemps.

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, environ 90 % des camions sont classés dans la catégorie de redevance la plus avantageuse et les véhicules électriques ou à hydrogène sont totalement exemptés de la RPLP. Cela favorise la décarbonation du transport routier de marchandises. Dans le même temps, les recettes de la RPLP diminuent et l'effet de transfert de la redevance s'affaiblit. Pour cela, 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 intéressante grâce au système de rabais

À l'avenir, les camions à propulsion électrique seront classés dans la catégorie de redevance la plus avantageuse. Les véhicules répondant à la norme Euro VI, ainsi que les véhicules Euro VII, seront désormais classés dans la deuxième catégorie la plus avantageuse. Afin de continuer à encourager les investissements dans des véhicules moins polluants, le Conseil fédéral propose un système de rabais temporaire jusqu'en 2035 : les véhicules Euro VII devraient pouvoir bénéficier de rabais jusqu'à cette date.

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 \(ATT\) conclu avec l'UE.](#)

La CTT-N suit l'orientation du Conseil fédéral

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, elle s'est prononcée contre une précision supplémentaire dans la loi concernant la compensation du renchérissement pour les redevances forfaitaires ([art. 4, al. 2](#)) et les tarifs de la RPLP ([art. 8a](#)).

Par 13 voix contre 12, elle a suivi la proposition du Conseil fédéral, qui, grâce à une formulation facultative, conserve la flexibilité nécessaire pour les ajustements liés au renchérissement.

En outre, la majorité de la commission a refusé d'accorder des rabais pour les camions à propulsion neutre en CO₂, invoquant la difficulté de mise en œuvre.

La CTT-N veut sécuriser les rabais RPLP

La majorité de la commission propose à son conseil de prévoir une RPLP réduite pour les véhicules lourds à propulsion électrique de 2029 à 2035 ([art. 8b, al. 1](#)). Afin de garantir la sécurité de planification, elle s'est prononcée contre la formulation facultative proposée par le Conseil fédéral et demande une date butoir clairement définie pour les tarifs réduits.

En outre, des valeurs minimales doivent être fixées pour les rabais ([art. 8b, al. 2](#)), lesquelles devraient être plus élevées de 2029 à 2032 que celles prévues par le Conseil fédéral (2029/2030 : 100 pour cent; 2031 : 70 pour cent; 2032 : 50 pour cent). Le Conseil fédéral est en outre tenu d'annoncer le montant des rabais au moins un an avant leur entrée en vigueur. Lors du vote sur l'ensemble, la CTT-N a adopté le projet par 17 voix contre 8.

Motion de la commission sur les taux de la RPLP

Lors de la réunion de la commission en août, à l'occasion de la première discussion par article pour la révision partielle de la LRPL, la CTT-N a déjà discuté de la nécessité d'adapter les taux de la RPLP. Par 12 voix contre 11 et 2 abstentions, elle a déposé [une motion de commission \(25.3956\)](#) chargeant le Conseil fédéral d'augmenter les taux de la RPLP à partir de 2027 de manière à atteindre le niveau maximal prévu dans l'accord sur les transports terrestres conclu avec l'UE.

Une minorité rejette cette motion et souligne les répercussions négatives possibles sur la compétitivité des entreprises de transport.

Le Conseil national discutera des deux objets lors de la session de printemps.

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 | Adaptation de l'ordonnance concernant la redevance sur le trafic des poids lourds](#)



LIDMo : bases d'une infrastructure nationale de données de mobilité

Avec la loi fédérale relative à l'infrastructure nationale de données sur la mobilité, le Conseil fédéral souhaite améliorer l'utilisation et l'échange des données sur la mobilité en Suisse. L'objectif est d'améliorer l'efficacité de la planification, de l'exploitation et de l'utilisation des offres de transport et de créer une base de données intermodale. La mise en place d'une infrastructure de données sur la mobilité gérée par la Confédération est prévue. Le Conseil national traitera le projet de loi lors de la session de printemps.

Un système de mobilité performant repose sur des données de haute qualité et interconnectables. Pour cette raison, le Conseil fédéral propose la mise en place d'une infrastructure de données sur la mobilité (IDM) gérée par la Confédération, afin de standardiser l'échange de données, de mieux coordonner les offres de transport et d'utiliser les infrastructures plus efficacement. L'IDM inclut l'infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité (INDM) ainsi que le « réseau de transport CH » pour la représentation numérique du système de transport. Elle est gérée par un centre de compétences pour les données sur la mobilité (CoDoMo) au sein de l'Office fédéral des transports (OFT). »

Mise en place des données de mobilité

La loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo) vise à établir les bases légales pour une infrastructure nationale de données intermodale. Une mise en œuvre progressive est prévue ; durant la phase de déploiement, le financement sera assuré à parts égales par le Fonds pour les infrastructures ferroviaires (FIF) et le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), puis complété ultérieurement par un financement par les usagers.

La CTT-N recommande l'adoption de la loi

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) est entrée en matière sur le projet et recommande à son conseil, par 15 voix contre 8, d'approuver la loi fédérale.

Le Conseil national discutera de l'objet lors de la session de printemps.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

25.049 | Infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo). Loi fédérale



CFF Cargo : quelles perspectives pour le transport combiné de marchandises ?

Par une motion de commission, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États charge le Conseil fédéral de garantir, dès 2026, le niveau de prestations de CFF Cargo et de maintenir un réseau central pour le transport combiné de marchandises. L'objectif est d'éviter un nouveau transfert du fret vers la route avant que les instruments prévus par la révision de la loi sur le transport de marchandises ne déploient leurs effets. Le Conseil national examinera la motion lors de la session de printemps.

Concrètement, la motion de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) demande, pour la première période de prestations 2026–2029, le maintien d'un réseau central pour le transport combiné de marchandises via le transport par wagons complets isolés (TWCI) et un plan de mise en œuvre national pour le développement du transport combiné jusqu'en 2035.

Le Conseil fédéral renvoie à la loi sur le fret

Même si le Conseil fédéral partage l'objectif de renforcer le transport ferroviaire de marchandises, il propose néanmoins de rejeter la motion. Il renvoie à la loi révisée sur le transport de marchandises et aux accords de prestations visant à promouvoir le transport par wagons complets isolés à partir de 2026.

Le Conseil des États veut un plan de mise en œuvre pour le TC

Le Conseil des États a examiné la motion de la commission lors de la session d'hiver. Une motion du même nom Herzog (25.4147) a été retirée et la demande de stabilité des prix abandonnée. En outre, le Conseil des États a rejeté le maintien d'un réseau central, mais approuvé l'élaboration d'un « plan de mise en œuvre pour le développement du TC en Suisse d'ici 2035 ».

La CTT-N pour l'adoption de la motion mise à jour

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) propose à son conseil, par 14 voix contre 11, d'accepter la motion dans la version mise à jour par le Conseil des États.

Le Conseil national traitera la motion lors de la session de printemps.

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



Le Conseil national veut utiliser les fonds de la CR pour le transfert modal

Par une motion de commission, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national charge le Conseil fédéral d'utiliser l'ensemble des fonds libérés de la chaussée roulante pour promouvoir le transfert modal dans le trafic ferroviaire transalpin de marchandises. Elle entend préserver l'objectif de transfert et éviter un retour du trafic vers la route. Adoptée par le Conseil national lors de la session d'automne, la motion sera examinée par le Conseil des États au printemps.

Le transfert du trafic de marchandises transalpin vers le rail est sous pression : En 2024, le nombre de camions ayant traversé les Alpes a atteint le niveau de 2016 ; sans mesures supplémentaires, le million devrait être à nouveau dépassé à partir de 2026. La fin anticipée de la chaussée roulante (CR) aggrave la situation.

Poursuivre l'utilisation des fonds de la chaussée roulante

Pour cette raison, une motion de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) demande que les fonds libérés par la suppression de la CR continuent d'être utilisés pour promouvoir le transport ferroviaire de marchandises, par exemple en suspendant la réduction progressive du transport combiné non accompagné.

Le Conseil national approuve, la CTT-E veut adapter

Le Conseil national a adopté la motion de la commission par 123 voix contre 70 et 2 abstentions. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) soutient fondamentalement la demande. Toutefois, comme une réaffectation complète serait contraire à la disposition légale prévoyant une diminution des indemnités par envoi (art. 8, al. 2 LTTM), la commission propose à son conseil, par 10 voix contre 2 et 1 abstention, d'adapter la motion de telle sorte que les fonds soient utilisés à court terme dans le cadre légal et que la disposition correspondante de la LTTM soit supprimée à moyen terme.

Au vu des résultats de cette consultation, la [motion Burkart \(25.3543\)](#) relative à l'aménagement de la ligne d'accès à la NLFA sur la rive gauche du Rhin a été retirée. Le Conseil des États traitera la motion lors de la session de printemps.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[25.3949](#) | Assurer les moyens de la politique de transfert



Maintien des subventions d'exploitation pour le transport combiné transalpin

Les Commissions des transports et des télécommunications chargent le Conseil fédéral de garantir les subventions d'exploitation du transport combiné transalpin au-delà de 2030. À cet effet, il devra se fonder sur la variante du rapport sur le transfert qui prévoit le maintien des aides sans réduction des indemnités par envoi. L'objectif est d'assurer une sécurité durable en matière de planification et d'investissements pour le secteur. Les deux conseils examineront les motions lors de la session de printemps.

Malgré la NLFA et la politique de transfert en vigueur, le nombre de trajets de camions à travers les Alpes augmente et dépasse largement l'objectif de 650 000 trajets par an inscrit dans la Constitution fédérale. Une garantie des contributions d'exploitation dans le transport combiné transalpin pour la période 2031–2035 devrait permettre de mettre un terme au transfert du trafic marchandises transalpin du rail vers la route.

Contributions d'exploitation un instrument central

Depuis leur introduction en 2000, les contributions d'exploitation dans le transport combiné sont considérées comme un instrument central de la politique de transfert suisse. Au cours de cette période, le nombre d'envois en transport combiné non accompagné a considérablement augmenté, ce qui a contribué à réduire le trafic lourd sur les axes de transit. Parallèlement, le développement des lignes d'accès étrangères au corridor transalpin accuse des retards, ce qui empêche de concrétiser pleinement les gains de productivité attendus dans le transport combiné.

Commissions des transports pour une prolongation

Dans ce contexte, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTE-E) – par 9 voix contre 0 et 3 abstentions – et la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTE-N) – par 17 voix contre 7 et 1 abstention – ont chacune déposé une motion. L'objectif est de garantir la sécurité des investissements en prolongeant les subventions et d'enrayer le retransfert vers la route qui se dessine depuis 2022.

Les deux chambres traiteront les motions lors de la session de printemps.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[26.3004](#) | Redynamiser le transfert du transport combiné transalpin. Éviter le retransfert vers la route

[26.3009](#) | Redynamiser le transfert du transport combiné transalpin. Éviter le retransfert vers la route

