Politique des transports en cours

N° 3 | 2026 – Session d'automne des chambres fédérales, 14 septembre – 2 octobre 2026

Berne, le 07 | 09 | 2026

Le transport ferroviaire de voyageurs continue de battre des records : Avec 6,30 milliards de passagers-kilomètres, le transport de voyageurs atteint un nouveau record au deuxième trimestre 2026. Cette tendance de croissance dynamique depuis la pandémie se confirme : depuis 2021, les passagers-kilomètres parcourus en train ont augmenté de 60 pour cent. Mais cette croissance constitue aussi un défi : un système qui connaît une telle croissance doit pouvoir continuer à fonctionner avec fiabilité demain et disposer d'un financement solide.

Les derniers transports en chiffres (par LITRA) démontrent la solidité du financement de notre système de TP : en 2023, l'exploitation des transports publics a été financée à 63 pour cent à partir des recettes directes ; le reste à partir des recettes fiscales de la Confédération, des cantons et des communes. Ce niveau d'autofinancement élevé en comparaison européenne montre que les TP ne sont pas un puits sans fond, mais un moyen de transport de masse qui couvre lui-même une grande partie de ses coûts. Il est ainsi d'autant plus important que le financement du maintien de la substance, de l'exploitation et de l'aménagement des infrastructures de transport ne devienne pas un objet de négociation.

C'est précisément l'enjeu du projet Transports '45. Jusqu'au 9 octobre 2026, la consultation porte sur les grandes orientations stratégiques avec lesquelles le Conseil fédéral entend poursuivre le développement conjoint du rail et de la route jusqu'en 2045. Pour la LITRA, il est essentiel que le maintien de la substance prime systématiquement sur l'aménagement et que le financement du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) soit garanti à long terme. Cela nécessite notamment le maintien sans limitation dans le temps du 1 ‰ supplémentaire de la TVA affecté au FIF.

Le trafic de marchandises a lui aussi besoin de conditions-cadres fiables. Depuis la fin de la chaussée roulante à la fin de 2025, le nombre de trajets de camions à travers les Alpes est de nouveau en hausse, tandis que le nombre d'envois en transport combiné non accompagné (TCNA) est en recul. Dans sa prise de position sur la modification de la loi sur le transport de marchandises, la LITRA soutient donc les 486 millions de francs prévus pour le transport combiné non accompagné (TCNA) pour les années 2027 à 2035 et s'engage pour que les contributions d'exploitation en faveur du TCNA soient maintenues au-delà de 2030, et ce sans la réduction prévue des indemnités par envoi.

Les transports publics unissent plus que jamais notre pays. Le fait qu'ils couvrent eux-mêmes une grande partie de leurs coûts est une performance dont nous pouvons à juste titre être fiers. Pour que cette situation perdure, les TP, en tant que moyen de transport de masse, doivent pouvoir compter à l'avenir sur des conditions-cadres politiques fiables, tant pour le transport de voyageurs que pour le trafic de marchandises. La LITRA s'engage résolument en ce sens.

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

- Révision de la RPLP : les camions électriques participeront au financement dès 2031
- Systèmes de sûreté pour les camions : la CTT-N veut cofinancer la modernisation des véhicules
- LIDMo : désaccords concernant l'infrastructure nationale de données
- Loi fédérale sur l'aviation : la révision passe au Conseil des États
- Skyguide : la commission des transports demande un financement pérenne
- Navigation maritime suisse : la commission soutient la révision
- Projets ferroviaires transfrontaliers : le Conseil fédéral annonce un état des lieux
- Infrastructure ferroviaire et maintien de la substance : la CdG-E demande un réexamen

Politique des transports en cours, session d'automne 2026

Révision de la RPLP : les camions électriques participeront au financement dès 2031

Avec la révision partielle de la LRPL, le Conseil fédéral entend adapter la RPLP à l'électrification croissante du trafic routier lourd. Le Conseil national et le Conseil des États s'accordent pour soumettre également les camions électriques et à hydrogène à la redevance dès 2031. Trois divergences restent toutefois ouvertes. La Commission des transports du Conseil national propose de s'en tenir aux décisions prises jusqu'ici. Le Conseil national et le Conseil des États examineront ces points lors de la session d'automne.

Les avancées technologiques montrent les limites du système actuel de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) : près de 90 pour cent des poids lourds se trouvent dans la catégorie de redevance la plus avantageuse, tandis que les véhicules électriques ou à hydrogène sont aujourd'hui exonérés de la redevance. De ce fait, les recettes de la RPLP diminuent, tandis que son effet incitatif en faveur du transfert vers le rail s'affaiblit.

Aussi, dans son message du 28 mai 2025, le Conseil fédéral propose de soumettre les camions électriques à la RPLP à partir de 2029 et de leur accorder des rabais temporaires jusqu'en 2035. En outre, les véhicules Euro VI devraient être classés dans la deuxième catégorie de redevance la moins élevée. Les nouveaux véhicules Euro VII seraient également classés dans cette catégorie, tout en bénéficiant de rabais jusqu'en 2035. La RPLP est perçue depuis 2001. En 2024, elle a généré des recettes d'environ 1,8 milliard de francs : deux tiers sont versés à la Confédération, essentiellement au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), et un tiers aux cantons.

Le Conseil national reporte l'introduction à 2031

Lors de la session de printemps, le Conseil national n'a pas fondamentalement contesté l'assujettissement des poids lourds électriques à la RPLP, mais a souhaité prolonger la transition : la redevance ne devrait être perçue auprès des poids lourds électriques qu'à partir de 2031, et non dès 2029, et les rabais devraient être accordés de manière contraignante. Le Conseil fédéral devrait fixer leur montant au moins douze mois à l'avance pour une plus grande sécurité de planification. Le Conseil national a rejeté tant l'adaptation obligatoire des tarifs à l'inflation que l'octroi de rabais pour les autres types de propulsion. Le Conseil national a approuvé le projet par 131 voix contre 60.

Le Conseil des États règle trois divergences avec le Conseil national

Lors de la session d'été, le Conseil des États s'est rallié au Conseil national concernant la date d'introduction et les rabais accordés aux poids lourds électriques : ceux-ci bénéficieront d'une réduction d'au moins 70 pour cent en 2031 et d'au moins 50 pour cent en 2032. Le Conseil a rejeté de justesse, par 22 voix contre 21, le système de rabais alternatif proposé par la majorité de sa commission pour les années 2031 à 2035. Lors du vote final, le Conseil des États a adopté le projet par 35 voix contre 8.

Des divergences sont toutefois apparues au niveau de trois autres dispositions : à l'avenir, toute modification des catégories de redevance devra être annoncée officiellement avec un préavis de sept ans ; une valeur minimale et un plafond devront être fixés pour les tarifs de la RPLP, et enfin, les véhicules Euro 7 équipés d'un moteur à combustion interne devront bénéficier obligatoirement d'une réduction de 15 pour cent d'ici 2035.

La CTT-N maintient ses décisions initiales

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a examiné les trois divergences restantes et propose à son conseil, à la majorité, de maintenir les décisions initialement prises par le Conseil national.

Dans l'article 8, alinéa 2, elle rejette, par 14 voix contre 11, le délai de préavis proposé par le Conseil des États. Par 17 voix contre 8, la commission propose également, à l'article 8a, alinéa 1, de renoncer à inscrire une valeur minimale et un plafond dans la loi. Par 17 voix contre 7, elle maintient également, à l'article 8b, alinéa 4, une formulation potestative prévoyant un rabais de 15 pour cent au maximum pour les véhicules Euro 7, afin de laisser davantage de marge de manœuvre au Conseil fédéral.

Dans un premier temps, le Conseil national examinera le dossier lors de la session d'automne.

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

Politique des transports en cours, session d'automne 2026

Systèmes de sûreté pour les camions : la CTT-N veut cofinancer la modernisation des véhicules

Par une motion de commission, la Commission des transports du Conseil national demande que la Confédération puisse soutenir financièrement l'équipement des camions déjà immatriculés avec des systèmes de sûreté destinés à prévenir les accidents liés à l'angle mort. Elle entend adapter en conséquence la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds et permettre un cofinancement à hauteur de 50 pour cent. Le Conseil fédéral rejette la motion. Le Conseil national la traitera lors de la session d'automne.

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) demande une modification de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL), afin que la Confédération puisse cofinancer à hauteur de 50 pour cent la modernisation des camions déjà immatriculés avec des systèmes de sûreté, notamment pour la surveillance des angles morts. La commission souligne les lourdes conséquences de tels accidents : entre 2011 et 2024, 131 personnes ont été victimes d'accidents liés à l'angle mort, dont 26 ont perdu la vie.

Le Conseil fédéral s'exprime contre un cofinancement

Le Conseil fédéral rejette la motion. Les nouveaux camions doivent déjà être équipés de systèmes de ce type depuis 2022 et 2024, selon leur catégorie, de sorte qu'à partir de 2030 environ, la majorité des véhicules en circulation devraient être dotés de systèmes modernes. Les systèmes installés a posteriori seraient en outre moins fiables que ceux installés en usine. Le Conseil fédéral invoque par ailleurs le principe de finalité de la redevance sur le trafic des poids lourds, l'absence de base légale et d'éventuels conflits avec l'interdiction de discrimination prévue par l'accord sur les transports terrestres.

Financement à la charge du FIF et des cantons

Le Conseil fédéral estime les coûts pour la modernisation de la flotte de véhicules complète à environ 300 millions de francs. Une participation fédérale de 50 pour cent réduirait les versements au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) d'environ 100 millions de francs et les contributions cantonales d'environ 50 millions de francs.

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

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

26.3523 | Cofinancement de l'installation de systèmes de sûreté pour les poids lourds

Politique des transports en cours, session d'automne 2026

LIDMo : désaccords concernant l'infrastructure nationale de données

Avec la loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo), le Conseil fédéral entend créer une infrastructure nationale d'échange de données sur la mobilité, exploitée par la Confédération. Le Conseil national a approuvé le projet lors de la session de printemps, tandis que le Conseil des États a refusé d'entrer en matière lors de la session d'été. La Commission des transports du Conseil national propose à nouveau d'entrer en matière. Le Conseil national se prononcera sur ce dossier lors de la session d'automne.

Dans son message du 14 mai 2025, le Conseil fédéral propose de créer une infrastructure de données sur la mobilité (IDM) intermodale. Elle doit permettre l'échange standardisé de données sur la mobilité entre les acteurs publics et privés et comprend notamment l'Infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité (INDM) ainsi que le « Réseau de transport CH ». Dans un premier temps, l'IDM devrait être financée à parts égales par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), puis complétée par un financement assuré par les usagers.

Le Conseil des États refuse d'entrer en matière

Le Conseil national a adopté la loi fédérale par 117 voix contre 54 et 2 abstentions lors de la session de printemps. Lors de la session d'été, le Conseil des États a toutefois refusé d'entrer en matière, tant sur les modifications législatives (25 voix contre 20) que sur l'arrêté concernant le financement (27 voix contre 17, et 1 abstention). La majorité estime que la mise en place de cette infrastructure de données ne relève pas de l'État et souhaite en laisser la responsabilité aux prestataires de mobilité concernés.

La CTT-N propose à nouveau d'entrer en matière

À la suite de la décision du Conseil des États de ne pas entrer en matière, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a réexaminé le projet et propose à son conseil, par 16 voix contre 8 et 1 abstention, d'entrer en matière. La majorité considère que le soutien de l'État à la mise en réseau des données constitue un investissement judicieux et une étape importante de la numérisation.

Le Conseil national se prononcera à nouveau sur l'entrée en matière lors de la session d'automne.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

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

Politique des transports en cours, session d'automne 2026

Loi fédérale sur l'aviation : la révision passe au Conseil des États

Le Conseil fédéral entend modifier la loi fédérale sur l'aviation dans plusieurs domaines afin de mettre en œuvre diverses motions parlementaires. Le Conseil national a approuvé le projet lors de la session d'été, avec pour enjeu principal l'encadrement légal de l'exploitation et des horaires d'ouverture des aéroports nationaux de Zurich et de Genève. La Commission des transports du Conseil des États soutient en principe la révision, mais propose quelques modifications. Le Conseil des États en débattra lors de la session d'automne.

Dans son message du 12 novembre 2025, le Conseil fédéral entend mettre en œuvre plusieurs motions parlementaires et adapter la loi fédérale sur l'aviation (LA) à l'évolution du contexte national et international.

La révision porte notamment sur la compétence du Ministère public de la Confédération en cas d'accidents d'aviation, sur l'introduction d'une licence nationale de pilote professionnel pour les pilotes d'hélicoptère exerçant une activité commerciale jusqu'à l'âge de 65 ans, ainsi que sur l'exemption de certains marchés aéroportuaires de l'obligation de mise en concurrence. D'autres adaptations concernent la « culture juste », les notifications relatives à la sécurité, la navigation aérienne, les contrôles de fiabilité ainsi que l'utilisation de données biométriques des passagers.

Le Conseil national inscrit les horaires d'exploitation dans la loi

Au cœur des débats figure l'extension de la garantie des droits acquis proposée par le Conseil fédéral pour les aéroports nationaux de Zurich et de Genève. À l'avenir, la loi ne protégerait plus seulement les constructions et installations existantes, mais également leur exploitation et leurs horaires.

Lors de la session d'été, le Conseil national a approuvé cette extension par 131 voix contre 61. Lors du vote final, il a adopté le projet par 130 voix contre 60. Une proposition de minorité visant au contraire à inscrire les horaires d'exploitation actuels dans le droit national et à les plafonner a été rejetée par 124 voix contre 68, et 1 abstention. Le Conseil a également rejeté clairement une nouvelle redevance de concession destinée à financer la navigation aérienne.

D'autres décisions concernent la surveillance et la sûreté : l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) devrait pouvoir s'abstenir d'approuver des projets de construction cantonaux lorsqu'ils compromettent la sécurité aérienne ou l'exploitation de l'aérodrome. Le Conseil national a en outre relevé à 65 ans la limite d'âge applicable aux pilotes professionnels d'hélicoptère et autorisé, lors des contrôles d'accès, la comparaison avec des données biométriques personnelles recueillies antérieurement.

La CTT-E crée plusieurs divergences avec le Conseil national

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) est entrée en matière sur le projet par 9 voix contre 0, et 3 abstentions, et une large majorité soutient les décisions du Conseil national. Elle demande toutefois à son Conseil d'apporter des modifications sur certains points.

Contrairement au Conseil national, la CTT-E souhaite renoncer, dans le plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA), à définir la fonction des aérodromes et se rallier au projet du Conseil fédéral.

Elle propose également de préciser les dispositions relatives à la protection des aéroports nationaux : outre l'exploitation et les horaires, l'étendue de l'exploitation devrait également être protégée. Pour des raisons de technique législative, la commission souhaite déplacer la disposition introduite par le Conseil national concernant les exceptions au plan des zones de sécurité.

D'autres divergences concernent les aéronefs d'un poids maximal de 600 kilogrammes ainsi que d'éventuelles liaisons aériennes intérieures. La CTT-E propose de renoncer à des dispositions spécifiques pour les aéronefs légers. Par ailleurs, une courte majorité de la commission souhaite créer les conditions réglementaires nécessaires à la reprise des liaisons aériennes intérieures. La majorité de la commission a rejeté les propositions minoritaires relatives à la santé et à la protection juridique du personnel navigant.

Lors du vote final, la CTT-E a adopté le projet par 10 voix contre 1, et 1 abstention.

Le Conseil des États en débattra lors de la session d'automne.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

25.086 | Loi fédérale sur l'aviation. Modification

Politique des transports en cours, session d'automne 2026

Skyguide : la commission des transports demande un financement pérenne

Par une motion de commission, la Commission des transports du Conseil national demande au Conseil fédéral de garantir un financement pérenne du service de contrôle aérien Skyguide, tout en allégeant le budget de la Confédération. Cette demande découle des charges croissantes liées à la navigation aérienne et du risque de déficit structurel de Skyguide dès 2030. Le Conseil national examinera cette motion lors de la session d'automne ; le Conseil fédéral n'a pas encore donné son avis.

Skyguide se finance à hauteur d'environ 80 pour cent grâce aux redevances versées par les compagnies aériennes. La Confédération verse également chaque année quelque 124 millions de francs : 44 millions de francs pour les missions de contrôle aérien au-dessus du territoire d'un État étranger, pour lesquelles il n'existe aucun accord international, ainsi que 50 millions de francs pour le contrôle aérien militaire.

Déficit structurel et coupes budgétaires imminentes

À partir de 2030, Skyguide risque en outre d'accuser un déficit structurel de 40 millions de francs. Dans le cadre du programme d'allégement budgétaire 2027, il a également été question de réduire de 30 à 5 millions de francs la contribution de la Confédération à la navigation aérienne des aéroports régionaux.

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) demande au Conseil fédéral de modifier la loi afin de mettre en place une solution de financement viable à long terme, tout en permettant d'alléger le budget de la Confédération.

Une minorité souhaite rejeter la motion

Une minorité de la CTT-N demande le rejet de la motion. Le Conseil fédéral n'a pas encore donné son avis.

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

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

26.4056 | Financement pérenne de Skyguide

Politique des transports en cours, session d'automne 2026

Navigation maritime suisse : la commission soutient la révision

Le Conseil fédéral souhaite adapter la loi sur la navigation maritime sous pavillon suisse aux nouvelles conditions-cadres de la navigation suisse en haute mer. Il est notamment prévu d'abroger les dispositions qui étaient liées aux anciennes garanties de la Confédération pour les navires de haute mer et qui ne sont plus nécessaires sans cet instrument. La Commission des transports du Conseil des États soutient le projet sans modification. Le Conseil des États examinera le projet en tant que premier conseil lors de la session d'automne.

Dans son message du 27 mai 2026, le Conseil fédéral demande une révision partielle de la loi sur la navigation maritime sous pavillon suisse. Étant donné que le tonnage maritime sous pavillon suisse ne sera désormais plus soutenu par des garanties de la Confédération, les dispositions correspondantes doivent être abrogées – notamment celles relatives aux exigences en matière de capital minimum, aux obligations de révision renforcées et aux obstacles liés à l'abandon du pavillon suisse.

Le projet s'inscrit dans le cadre de la stratégie maritime du Conseil fédéral et de son programme visant à renforcer la compétitivité.

Une gestion plus souple des pavillons au niveau réglementaire

Le Conseil fédéral a en outre assoupli les conditions requises pour naviguer sous pavillon suisse. Les compagnies maritimes suisses peuvent désormais également naviguer sous pavillon suisse lorsque la société propriétaire est établie à l'étranger. Le connaissement peut par ailleurs désormais être établi au format électronique. La modification de l'ordonnance sur la navigation maritime est entrée en vigueur le 1er juillet 2026.

La CTT-E entre en matière sur le projet sans modification

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) a examiné le projet et procédé à une audition. Elle est entrée en matière par 12 voix contre 0, et 1 abstention, a suivi le projet du Conseil fédéral lors de l'examen détaillé et n'y a apporté aucune modification. Lors du vote final, elle a adopté le projet à l'unanimité.

Le Conseil des États discutera de l'objet lors de la session d'automne.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

26.038 | Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse. Modification

Politique des transports en cours, session d'automne 2026

Projets ferroviaires transfrontaliers : le Conseil fédéral annonce un état des lieux

Par un postulat, le Conseil fédéral est chargé d'établir un rapport sur la progression des projets ferroviaires transfrontaliers. De telles liaisons sont considérées comme un levier important pour transférer le trafic de la route vers le rail et ainsi atteindre les objectifs climatiques. Le Conseil fédéral reconnaît leur importance stratégique et entend intégrer l'état des lieux demandé dans le message 2031 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire. Le Conseil des États traitera l'initiative lors de la session d'automne.

Selon le postulat, les liaisons ferroviaires transfrontalières jouent un rôle de plus en plus important pour la mobilité des personnes et des marchandises, contribuent au transfert du trafic de la route vers le rail ainsi qu'à la réalisation des objectifs climatiques, et répondent aux besoins des régions frontalières fortement intégrées. Leur développement et leur exploitation reposent toutefois souvent sur des procédures complexes faisant intervenir de nombreux acteurs et reposant sur des conditions-cadres institutionnelles, réglementaires et financières différentes, ce qui peut avoir une incidence sur leur mise en œuvre ainsi que sur la qualité et la continuité des offres.

Le rapport doit indiquer l'état et les obstacles

Le rapport demandé doit fournir une vue d'ensemble structurée des projets d'infrastructure et d'offre, en présentant notamment leur progression, leurs principales caractéristiques et les perspectives de mise en œuvre. Il doit en outre indiquer comment les projets sont pilotés, coordonnés et financés, lesquels peuvent être mis en œuvre efficacement et où se situent les principaux points sensibles, ainsi qu'identifier toute autre difficulté d'ordre institutionnel, technique ou réglementaire.

Le Conseil fédéral veut intégrer l'état des lieux dans le message 2031

Le Conseil fédéral partage l'avis selon lequel les liaisons ferroviaires transfrontalières revêtent une importance stratégique. Il entend présenter l'état des lieux demandé dans le cadre du message 2031 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, en recensant notamment l'état d'avancement des projets, leur pilotage et leur financement, ainsi que les principaux obstacles à leur mise en œuvre. Il demande l'adoption du postulat.

Le Conseil des États traitera l'initiative lors de la session d'automne.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

26.3638 | État des lieux des projets ferroviaires transfrontaliers

Politique des transports en cours, session d'automne 2026

Infrastructure ferroviaire et maintien de la substance : la CdG-E demande un réexamen

Par un postulat, la Commission de gestion du Conseil des États demande au Conseil fédéral de réexaminer le système dual de financement, de pilotage et de surveillance des projets d'infrastructure ferroviaire. La distinction entre développement de l'infrastructure et maintien de la substance peut, selon une évaluation, entraîner des problèmes de coordination et une surveillance irrégulière. Le Conseil fédéral est disposé à réexaminer le système. Le Conseil des États traitera l'initiative lors de la session d'automne.

Le postulat se fonde sur un rapport de la Commission de gestion du Conseil des États (CdG-E) du 18 mai 2026, lui-même basé sur une évaluation du Contrôle parlementaire de l'administration (CPA). Celle-ci montre qu'aujourd'hui, les mesures d'aménagement et de maintien de la substance de l'infrastructure ferroviaire suivent des processus différents en matière de financement, de suivi et de pilotage. Cela complique les procédures, accroît les besoins de coordination et peut entraîner une surveillance irrégulière ainsi que, dans certains cas, des coûts supplémentaires.

La CdG-E demande un pilotage plus harmonisé

Étant donné que les deux types de projets sont financés par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), la CdG-E remet fondamentalement en question la séparation actuelle. Elle charge le Conseil fédéral de mettre en évidence les forces et les faiblesses du système, d'examiner d'éventuelles adaptations des bases légales et d'évaluer des modèles de pilotage plus cohérents, allant jusqu'à un regroupement des deux types de projets.

Le Conseil fédéral est disposé à réexaminer le système

Le Conseil fédéral se montre disposé à réexaminer la distinction entre l'aménagement et le maintien de la substance. Il entend prendre en compte le financement, le pilotage et la surveillance, et déterminer si des adaptations des bases légales sont nécessaires. Le principe selon lequel les moyens disponibles du FIF doivent être affectés en priorité à l'exploitation et au maintien de la substance reste déterminant. Le Conseil fédéral demande l'adoption du postulat.

Le Conseil des États traitera l'initiative lors de la session d'automne.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

26.3527 | Évaluation du système dual pour le financement, le pilotage et la surveillance des projets d'infrastructure ferroviaire