



Perspectives parlementaires de la session d'été 2026

Kontaktieren Sie uns



Touring Club Schweiz
Chemin de Blandonnet 4
Postfach 820
1214 Vernier GE



Politischer Dienst
politik@tcs.ch

Kontakt Politischer Dienst



Sébastien Leprat
076 577 05 71
sebastien.leprat@tcs.ch



Lisa Rasch
058 827 34 05
lisa.rasch@tcs.ch



Conseil des États			
			Page
25.049	OCF. Infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo). Loi fédérale		02
25.4402	Motion CTT-N. Numérisation des permis de conduire et de circulation		03
Conseil national			
26.026	OCF. Taux spécial de la TVA pour les prestations du secteur de l'hébergement		04
25.4074	Motion Broulis. Soutien aux conducteurs de véhicules d'urgence (service du feu, service de santé, police ou douane). Pour qu'une course officielle ou urgente ne soit pas punie plus sévèrement par des sanctions administratives qu'au pénal		04
25.4099	Motion Poggia. Imposer des plaques d'immatriculation pour les vélos cargos et « longtails »		05
20.492	Initiative parlementaire Bregy. Développement du territoire et des infrastructures. Il faut impérativement présenter au Parlement la vision et la stratégie relatives aux études de base		06
Interventions parlementaires de catégorie IV (DETEC)			
24.3597	Postulat Klopfenstein Broggin. Les agglomérations transfrontalières, enjeux nationaux en matière de mobilité		07
24.3696	Motion Suter. Créer les bases légales pour les radars antibruit		07
24.3740	Motion Glättli. Voitures électriques. Promouvoir les bornes de recharge là où le stockage d'électricité est judicieux		08
24.3741	Motion Grossen. Voitures électriques. Promouvoir les bornes de recharge là où le stockage d'électricité est judicieux		08
24.3742	Motion Knutti. Voitures électriques. Promouvoir les bornes de recharge aux emplacements les plus judicieux		08
24.3964	Postulat Tuosto. Accélérer le report modal dans les régions et agglomérations transfrontalières		09
24.3965	Motion Tuosto. Adapter les voies routières et ferroviaires nationales aux aléas climatiques et météorologiques		09
24.3786	Motion Gredig. Circulation routière. Davantage de transparence des coûts pour soulager les contribuables		10
Initiative parlementaire, 1re phase			
25.483	Mettre fin aux limitations de vitesse liées au dépérissement des forêts. Réintroduire des limitations à 130 kilomètres à l'heure sur les autoroutes et à 100 kilomètres à l'heure à l'extérieur des localités		11



Conseil des États

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

Le Conseil fédéral souhaite améliorer l'utilisation et l'échange des données de mobilité. L'objectif est de planifier, d'exploiter et d'utiliser plus efficacement les infrastructures et les offres. À cette fin, il propose la mise en place d'une infrastructure nationale de données sur la mobilité (IDM) gérée par la Confédération, assortie d'une nouvelle base légale (LIDMo).

L'IDM fournit la base technique et organisationnelle permettant aux acteurs d'échanger des données de manière sécurisée et durable. La mise en œuvre est confiée à un nouveau centre de compétences rattaché à l'OFT. Au cours des douze premières années, le financement annuel nécessaire s'élèvera dans un premier temps à 17 millions de francs, puis passera à 33 millions. Le personnel nécessaire au fonctionnement de l'IDM comprendra initialement 15 postes et passera progressivement à 28 postes. L'IDM sera financée pour moitié 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 par les utilisateurs.

Le Conseil national a adopté le projet du Conseil fédéral lors de la session de printemps 2026 par 123 voix contre 60. La CTT-E propose au Conseil des États, par 8 voix contre 3, de ne pas entrer en matière sur le projet fédéral. Une minorité soutient le projet du Conseil fédéral.

Prise de position du TCS :



Du point de vue du TCS, il ne fait aucun doute qu'une mise en réseau plus simple et plus efficace des données et des acteurs de la mobilité apporte une valeur ajoutée à celle-ci. La standardisation des données et l'adoption de normes uniformes en matière de qualité et de protection des données réduisent la charge globale pour les utilisateurs. Elle offre un potentiel pour de nouvelles offres efficaces et multimodales.

Le TCS émet toutefois des réserves quant au rapport coûts-bénéfices, notamment en ce qui concerne le caractère facultatif (art. 11 LIDM) et le financement (art. 18 LIDM et crédit d'engagement). Le projet de loi ne prévoit aucune obligation légale de participation et de fourniture de données. Les acteurs décident s'ils souhaitent utiliser la IDM pour mettre à disposition, échanger ou obtenir des données. Et ce sont eux qui déterminent quelles données ils souhaitent mettre à disposition et échanger via les IDM, que ce soit en mode ouvert (Open Data) ou restreint (Restricted Data). Ce « double caractère facultatif » comporte le risque que, en raison d'intérêts particuliers, seules des données limitées soient mises à disposition – en particulier de la part des acteurs déjà bien établis, qui peuvent ainsi renforcer leur avantage concurrentiel. Dans le pire des cas, les fonds fédéraux serviront à créer une « multiprise » pratiquement vide, via laquelle seules quelques données seront reliées au profit des grands acteurs.

Pour la première phase couvrant les années 2028 à 2031, le Conseil fédéral demande un crédit d'engagement de 86 millions de francs. IDM doit être financé à parts égales par le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Ces deux fonds de transport sont sous pression financière, comme l'a montré le dernier exemple en date dans le programme d'allègement budgétaire 27 : Ce n'est que lors de la session de printemps que le Parlement a décidé de réduire les apports aux deux fonds de respectivement 300 et 200 millions de francs. À cela s'ajoutent les révisions à venir des sources de financement, telles que la taxe de substitution pour les véhicules électriques pour le FORTA ou la prolongation du pour mille de la TVA pour le FIF. Avec « Transports '45 », la situation financière globalement tendue se heurte à des investissements substantiels dans les infrastructures physiques, qui doivent absolument être garantis.

Bien qu'il soutienne l'objectif visé, le TCS doute donc de l'efficacité de l'IDM et est donc critique par rapport à cet investissement, compte tenu de la situation financière actuelle qui est tendue.



25.4402 Motion CTT-N. Numérisation des permis de conduire et de circulation

Le Conseil fédéral est chargé de présenter les modifications de loi nécessaires (en particulier LCR, OAC, ORC) afin que les permis de conduire et les permis de circulation numériques puissent être reconnus comme des documents électroniques équivalents aux documents physiques et présentés sous forme numérique lors des contrôles. L'obligation de porter sur soi des documents physiques sera abrogée en conséquence.

Lors de la session de printemps, le Conseil national a adopté la motion sur recommandation du Conseil fédéral, sans contre-proposition.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la motion de la CTT-N, tout comme le Conseil fédéral et le Conseil national. Le permis de conduire numérique peut offrir aux conductrices et conducteurs une alternative intéressante au permis physique. Par ailleurs, cette évolution est conforme aux [dispositions récemment révisées de l'UE en matière de permis de conduire](#), selon lesquelles un permis de conduire numérique uniforme doit être introduit dans tous les États membres de l'UE d'ici 2030.

Grâce au projet pilote sur les permis d'élève conducteur électroniques ([eLFA](#)), la Confédération acquiert actuellement une expérience concrète dans le domaine de l'identité électronique et envers une infrastructure qui génère davantage de confiance – une base pratique utile pour la suite des travaux.



Conseil national

26.026 OCF. Taux spécial de la TVA pour les prestations du secteur de l'hébergement

Actuellement, un taux spécial de 3,8 % s'applique aux prestations d'hébergement. Il est limité à fin 2027. Conformément à la motion [24.3635](#) « Taux spécial de TVA – sécurité de planification pour le tourisme » transmise par le Parlement, le taux spécial pour les prestations d'hébergement doit être maintenu au-delà de 2027. Afin de donner suite à ce mandat, le Conseil fédéral propose une modification de la loi sur la TVA (art. 25, al. 4 LTVA) qui prolonge le taux spécial jusqu'à fin 2035.

La CER-N se prononce par 13 voix contre 11 en faveur du projet du Conseil fédéral visant à prolonger temporairement le taux spécial de TVA pour les prestations d'hébergement et l'approuve lors du vote final par 14 voix contre 11.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la prolongation temporaire du taux spécial pour les prestations d'hébergement. À l'instar de la majorité de la CER-N, le TCS estime que la perte de recettes d'environ 300 millions de francs résultant du projet est acceptable et que le taux spécial a fait ses preuves jusqu'à présent. Par rapport au taux normal de 8,1 %, le taux spécial de 3,8 % offre un allègement significatif pour l'hôtellerie. Cela en fait un instrument décisif de politique d'implantation pour garantir la compétitivité internationale du tourisme suisse. Sans lui, ce ne sont pas seulement les établissements d'hébergement qui seraient désavantagés, mais l'ensemble de la chaîne de valeur touristique.

Le TCS bénéficie lui aussi du taux réduit de TVA : ses plus de 25 campings enregistrent chaque année environ un million de nuitées. La prolongation temporaire de ce taux spécial constitue donc une contribution substantielle qui permettra au TCS de renforcer et de développer son offre de camping, une alternative attrayante aux modes d'hébergement classiques.

25.4074 Motion Broulis. Soutien aux conducteurs de véhicules d'urgence (service du feu, service de santé, police ou douane). Pour qu'une course officielle ou urgente ne soit pas punie plus sévèrement par des sanctions administratives qu'au pénal

La motion Broulis charge le Conseil fédéral de soumettre à l'Assemblée fédérale une modification de la loi sur la circulation routière (LCR). L'objectif est d'adapter les règles relatives au retrait du permis de conduire pour les conductrices et conducteurs de véhicules d'urgence effectuant un déplacement urgent.

À l'avenir, l'autorité administrative devrait pouvoir réduire la durée du retrait du permis. En cas d'excès de vitesse commis pour des raisons urgentes ou tactiques lors de trajets de service, seule la différence par rapport à la vitesse appropriée à l'intervention devrait être prise en compte. En outre, il devrait être possible de renoncer complètement au retrait du permis et de se contenter d'émettre un avertissement. Cela permettrait de mieux tenir compte des circonstances particulières des interventions d'urgence.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la motion Broulis. La législation a déjà été modifiée afin de permettre, voire d'imposer, un assouplissement des sanctions pour les conducteurs de véhicules d'intervention qui commettent des excès de vitesse dans le cadre de leur activité.



Il ressort d'un arrêt récent du Tribunal fédéral, qui motive la motion Broulis, que les possibilités, voire les obligations, d'assouplir les sanctions au niveau administratif (retrait du permis de conduire) ne sont pas claires et sont en tout état de cause plus restrictives qu'au niveau pénal.

Le Conseil des États a adopté la motion par 29 voix contre 3. À l'instar de la CTT-N, qui recommande au Conseil national d'adopter la motion par 16 voix contre 5, le TCS estime également que la modification législative proposée dans la motion Broulis est judicieuse et souhaitable pour clarifier la situation.

25.4099 Motion Poggia. Imposer des plaques d'immatriculation pour les vélos cargos et « longtails »

Le Conseil fédéral est chargé d'adapter le droit en vigueur de manière à ce que les vélos cargo et les vélos longtail soient munis d'une plaque d'immatriculation. Et ce, qu'ils soient équipés ou non d'un moteur électrique et quelle que soit la puissance de cette motorisation.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Poggia. À l'instar de la CTT-N, qui propose au Conseil national, par 18 voix contre 2, de rejeter la motion, le TCS estime également que les exigences de la motion ne sont pas cohérentes avec la classification des véhicules en fonction de leurs caractéristiques techniques.

Les vélos cargo relèvent de différentes catégories en fonction de leur poids et de leur vitesse maximale. Les vélos cargo lents et légers (moins de 250 kg, vitesse maximale de 25 km/h) visés par l'auteur de la motion sont soumis aux mêmes prescriptions que les vélos électriques lents. Les vélos cargo lourds et rapides (vitesse maximale de 45 km/h) sont d'ores et déjà traités comme des vélos électriques rapides et sont notamment soumis à l'obligation d'immatriculation.

À cela s'ajoute le fait que la classification des véhicules de mobilité douce – et, par conséquent, les différentes réglementations qui s'y rapportent – n'est entrée en vigueur que récemment, en juillet 2025. L'objectif de cette révision était d'établir des règles claires et compréhensibles pour un nombre croissant de moyens de mobilité douce.

En conséquence, la motion pourrait semer davantage la confusion et avoir un impact négatif sur la sécurité routière. Le TCS recommande donc de commencer par acquérir de l'expérience avec la réglementation en vigueur, avant d'envisager une éventuelle optimisation des règles de circulation. Parallèlement, il salue d'autres mesures volontaires telles que la sensibilisation des usagers de la route et le travail de la police cantonale, chargée de faire respecter les règles en vigueur.



20.492 Initiative parlementaire Bregy. Développement du territoire et des infrastructures. Il faut impérativement présenter au Parlement la vision et la stratégie relatives aux études de base

L'initiative parlementaire Bregy formule la demande suivante :

L'art. 13 de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700) doit être complété de sorte que les lignes directrices sur la vision et la stratégie relatives aux études de base en matière de développement du territoire et des infrastructures, c'est-à-dire les plans sectoriels, soient impérativement présentées au Parlement.

La CEATE-N propose au Conseil national, sans contre-projet, de classer l'initiative parlementaire Bregy. En raison d'une révision de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire, la commission considère que l'objectif de l'initiative est atteint.

Prise de position du TCS :



Les plans sectoriels ont des conséquences substantielles sur de nombreuses mesures publiques aux niveaux fédéral, cantonal et communal (PRODES Routes nationales, programmes d'agglomération, etc.). Conformément à l'art. 22, al. 2, de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT), ils sont contraignants pour les autorités. Ces bases essentielles de la planification du territoire et des infrastructures devraient donc être soumises au Parlement et adoptées par celui-ci.

Conformément à la nouvelle disposition de l'art. 19a de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (RS 700.1, OAT) du 1er janvier 2026, lors de la consultation des cantons sur les projets ou les adaptations de plans sectoriels, l'Assemblée fédérale est désormais également invitée à indiquer si elle souhaite être consultée. Si la commission compétente saisit cette occasion pour prendre position, le Conseil fédéral doit tenir compte de sa position dans sa décision et motiver ses divergences.

Le TCS en prend bonne note. Il souligne que la dernière révision partielle du Plan sectoriel des transports (Mobilité et territoire 2050) proposait des modifications substantielles, notamment l'objectif d'un transfert modal et d'une réduction de la mobilité en général. D'autres aspects, tels que la multimodalité et le transport de marchandises, n'ont pas été pris en compte de manière satisfaisante selon le TCS. Par ailleurs, la dernière version du plan sectoriel des transports intégrait des dispositions relatives aux places de parcage, alors même que la gestion de ces dernières ne relève pas de la compétence de la Confédération. L'implication du Parlement apporterait donc une valeur ajoutée évidente pour valider les plans sectoriels dans le cadre d'un processus démocratique fédéral ordinaire.



Interventions parlementaires de catégorie IV (DETEC)

[24.3597](#) Postulat Klopfenstein Broggini. Les agglomérations transfrontalières, enjeux nationaux en matière de mobilité

Le Conseil fédéral est chargé d'évaluer, dans un rapport, le potentiel de développement des transports publics dans les agglomérations transfrontalières comme Genève, Bâle, le Tessin, ou Saint-Gall. Il examinera les meilleures options de liaisons en transports publics et ferroviaires, il définira les besoins spécifiques en tenant compte des infrastructures et offres existantes. Il présentera des possibilités concrètes d'actions ainsi que des outils de financement garantissant aussi l'offre sur la durée. Il travaillera en collaboration étroite avec les cantons concernés.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette le postulat Klopfenstein Broggini. Pour le TCS, les revendications ne sont pas cohérentes avec la répartition des tâches entre la Confédération, les cantons et les communes. De plus, il ne voit pas la nécessité d'une action supplémentaire, compte tenu des instruments existants au niveau fédéral.

Alors que la Confédération gère, développe et finance les routes nationales, les cantons et les communes sont responsables des infrastructures sur leur territoire – y compris l'offre de transport régionale transfrontalière. Depuis 2008, la Confédération participe en outre financièrement à hauteur de 30 à 45 % au développement des infrastructures de transport dans les agglomérations (programmes d'agglomération). Plus l'impact attendu du programme concerné sur les transports, l'urbanisation, la sécurité et l'environnement est important, plus la participation financière est élevée. Les agglomérations transfrontalières bénéficient également de ce soutien, dans le cadre des planifications qu'elles développent.

[24.3696](#) Motion Suter. Créer les bases légales pour les radars antibruit

Le Conseil fédéral est chargé de créer les bases légales nécessaires au déploiement de radars antibruit. Les véhicules produisant un bruit excessif doivent pouvoir être détectés au moyen de radars antibruit et les personnes qui conduisent ces véhicules, sanctionnées par une amende.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Suter. Bien que le TCS considère que la protection contre le bruit est une préoccupation importante, les mesures doivent être techniquement réalisables et applicables dans la pratique.

En 2023, le Conseil fédéral a mis en consultation un train de mesures visant à réduire le bruit excessif des moteurs. Celui-ci fait suite à la motion 20.4339 de la CEATE-N. En [octobre 2024](#), il a adopté plusieurs des mesures proposées. Il a renoncé à toute modification concernant les radars antibruit, en se référant aux projets pilotes alors en cours.

En [décembre 2025](#), le Conseil fédéral a publié son rapport intitulé « Analyses juridiques et techniques en vue de l'utilisation de radars antibruit ». Ce rapport illustre clairement les obstacles techniques et juridiques liés à l'utilisation des radars antibruit.

Ainsi, contrairement à la vitesse, la mesure du bruit est fortement influencée par les conditions météorologiques, les bruits ambiants et les types de véhicules. De plus, il manque des valeurs limites légales claires et des procédures de sanction applicables, ce qui s'explique notamment par le fait que les pics de bruit ne peuvent être assimilés à la notion de « bruit évitable ». Enfin, l'utilisation de radars antibruit entraînerait des coûts humains et financiers



disproportionnés, tandis que les problèmes d'application existants persisteraient. Au lieu de recourir à des sanctions ou de proposer d'autres contrôles, le Conseil fédéral recommande donc l'utilisation d'écrans qui livrent une information sur le niveau sonore et sensibilisent ainsi les conducteurs, sans déclencher directement une amende ou une procédure.

Le TCS partage l'avis du Conseil fédéral. Tant que les avantages ainsi que l'utilisation technique et juridique des radars antibruit ne sont pas clairement démontrés, il ne voit pas la nécessité de prendre de nouvelles mesures. D'une manière générale, le TCS soutient les solutions techniques visant à réduire le bruit de la circulation, par exemple les revêtements routiers silencieux ou les pneus qui diminuent la charge sonore liée à l'effet de roulement. De même, le TCS salue la sensibilisation des usagers de la route, par exemple via des campagnes visant à promouvoir une conduite plus modérée.

[24.3740](#) Motion Glättli. Voitures électriques. Promouvoir les bornes de recharge là où le stockage d'électricité est judicieux

[24.3741](#) Motion Grossen. Voitures électriques. Promouvoir les bornes de recharge là où le stockage d'électricité est judicieux

[24.3742](#) Motion Knutti. Voitures électriques. Promouvoir les bornes de recharge aux emplacements les plus judicieux

La Confédération doit mettre en place le cadre légal nécessaire pour promouvoir l'installation de bornes de recharge sur les parkings d'entreprise, tant pour la flotte de l'entreprise que pour les employés et les clients.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient les motions Glättli, Grossen et Knutti. La Suisse s'est fixé pour objectif d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. La mobilité électrique joue un rôle important à cet égard, d'où l'importance de conditions-cadres attractives.

Selon le baromètre du TCS sur la mobilité électrique, le prix et la disponibilité d'une borne de recharge comptent parmi les critères déterminants pour l'achat d'une voiture électrique. La recharge des voitures électriques se heurte à des obstacles supplémentaires, en particulier pour les locataires et dans les agglomérations. Des conditions-cadres appropriées pour les infrastructures de recharge sur le lieu de travail peuvent apporter une aide significative à cet égard.



[24.3964](#) Postulat Tuosto. Accélérer le report modal dans les régions et agglomérations transfrontalières

Le Conseil fédéral est chargé d'examiner si les mesures de transport sur les tronçons transfrontaliers pourraient être cofinancées dans le cadre de la sixième révision des projets d'agglomération ou par le biais du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, afin de désengorger le réseau routier.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette le postulat Tuosto. Les instruments existants, avec lesquels la Confédération peut soutenir les cantons, respectivement les agglomérations, dans le développement de leurs infrastructures de transport, ont fait leurs preuves. Le TCS estime donc qu'un rapport tel que celui demandé par le postulat n'est pas nécessaire.

Comme l'a indiqué le Conseil fédéral dans sa prise de position sur le postulat [24.3597](#), la planification de l'offre de transport régionale (transfrontalière) relève de la responsabilité des cantons. La Confédération peut cofinancer des études. En outre, la Confédération a la possibilité, via des étapes d'aménagement pour le rail, de participer au financement de mesures d'infrastructure transfrontalières.

Enfin, la Confédération participe financièrement au développement des infrastructures de transport des agglomérations à hauteur de 30 à 45% par le biais des projets d'agglomération. Plus l'effet attendu du projet en question sur les transports, l'urbanisation, la sécurité et l'environnement est important, plus la participation est élevée - y compris pour les mesures transfrontalières. Le montant total de la contribution est fixé par la loi: Conformément à la loi fédérale, les programmes bénéficient de 9 à 12 pour cent des dépenses prévues dans le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (Forta).

[24.3965](#) Motion Tuosto. Adapter les voies routières et ferroviaires nationales aux aléas climatiques et météorologiques

Le Conseil fédéral est chargé de prendre des mesures pour que les critères climatiques et météorologiques puissent être pris en compte lors de la planification des routes et des chemins de fer nationaux. Il est important que la directive de l'OFROU de 2015 sur l'aménagement des espaces verts le long des routes nationales soit adaptée en fonction des défis actuels et que l'OFROU, l'OFEV et l'OFT ainsi que les cantons et les communes se consultent systématiquement à l'avenir. Cela permettrait de concevoir des voies de communication adaptées au changement climatique et de réduire ainsi les risques d'inondations, de stress dû à la sécheresse, d'îlots de chaleur ou de perte de biodiversité. Les critères climatiques devraient être pris en compte au même titre que les normes de sécurité routière. Si les critères environnementaux et climatiques étaient pris en compte dès l'élaboration des plans d'aménagement des routes et des voies ferrées, cela permettrait de réduire le risque que représentent les dangers naturels pour la population ainsi que les coûts pour la collectivité, c'est-à-dire les contribuables.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Tuosto. Il estime que les bases de planification existantes sont suffisantes. La planification des projets d'infrastructure s'appuie sur les normes techniques. Sont notamment prises en compte les questions de sécurité, d'environnement et de protection en rapport avec les dangers naturels. Les normes sont régulièrement adaptées aux nouvelles connaissances issues de la science et de la recherche et des experts de différents domaines sont impliqués dans leur élaboration.



24.3786 Motion Gredig. Circulation routière. Davantage de transparence des coûts pour soulager les contribuables

Le Conseil fédéral est chargé d'appliquer plus systématiquement le principe du pollueur-payeur dans le domaine de la circulation routière, tout en allégeant la charge fiscale des contribuables.

Pour ce faire, une partie des coûts environnementaux induits par le trafic doit être couverte par le financement spécial de la circulation routière (FSCR). Le financement spécial doit être affecté à des mesures de protection de l'environnement et de promotion de la biodiversité, comme les projets de mise en réseau dans l'agriculture, qui sont actuellement financés par la caisse générale de la Confédération.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Gredig. La vérité des coûts dans la mobilité doit inclure tous les moyens de transport, faute de quoi des distorsions supplémentaires apparaîtront. Actuellement, les usagers du transport motorisé de personnes supportent eux-mêmes 86 pour cent des coûts totaux (en comptant les coûts externes tels que les coûts non couverts des accidents, de l'environnement et de la santé). Pour le transport ferroviaire, la participation des usagers aux coûts est de 44 pour cent, les pouvoirs publics prenant en charge 49 pour cent.

Par ailleurs, avec la loi sur le climat et l'innovation, la Suisse s'est engagée à atteindre la neutralité climatique d'ici 2050, y compris dans les transports. Les mesures concrètes pour atteindre cet objectif font partie intégrante de la loi sur le CO₂, dont la consultation est annoncée pour le second semestre 2026.

Dans ce contexte, le TCS s'oppose à une redistribution supplémentaire.



Initiative parlementaire 1re phase

[25.483](#) Initiative parlementaire Glarner. Mettre fin aux limitations de vitesse liées au dépérissement des forêts. Réintroduire des limitations à 130 kilomètres à l'heure sur les autoroutes et à 100 kilomètres à l'heure à l'extérieur des localités

Le Conseil fédéral est chargé de réintroduire les limitations de vitesse précédemment en vigueur, à savoir 130 km/h sur les autoroutes et 100 km/h à l'extérieur des localités.

La CTT-N a rejeté l'initiative parlementaire par 13 voix contre 11. Une minorité propose de donner suite à l'initiative et de réintroduire ainsi les vitesses plus élevées qui étaient en vigueur avant 1985.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette l'initiative parlementaire Glarner. La limitation de vitesse à 120 km/h sur les autoroutes et à 80 km/h sur les routes hors agglomération a fait ses preuves, tant du point de vue de la fluidité du trafic que de la sécurité routière.

Il faut également tenir compte de la charge qui pèse sur le réseau routier national : à divers endroits, les autoroutes suisses sont fortement encombrées, ce qui entraîne des embouteillages et un trafic de contournement vers le réseau adjacent. Une augmentation des limites de vitesse ne contribuera donc guère à fluidifier la circulation. Il est plus judicieux de développer les infrastructures routières en fonction des besoins afin de garantir une bonne fluidité du trafic.