



Perspectives parlementaires de la session d'automne 2026

Contactez-nous



Touring Club Suisse
Chemin de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE



Service politique
politique@tcs.ch

Contact Service Politique



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



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



Shaina Adin
058 827 34 04
shaina.adin@tcs.ch



Conseil des États			
			Page
24.3406	Motion Quadri. Introduire les plaques d'immatriculation personnalisées en Suisse		02
Conseil des États et Conseil national			
26.026	OCF. Taux spécial de la TVA pour les prestations du secteur de l'hébergement		03
Conseil national			
25.049	OCF. Infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo).		04
26.054	OCF. Arrêté fédéral relatif au soutien à la candidature, à la préparation et à l'organisation des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2038		05
Interventions parlementaires de catégorie IV (DETEC)			
24.3964	Postulat Tuosto. Accélérer le report modal dans les régions et agglomérations transfrontalières		05
24.3965	Motion Tuosto. Adapter les voies routières et ferroviaires nationales aux aléas climatiques et météorologiques		06
24.4040	Postulat Wasserfallen. Fonds alimenté par le supplément. Financer les infrastructures énergétiques à long terme et sur une base solide		06
24.4214	Motion Gianini. Diminution du trafic transalpin. Augmentation du prix de la vignette avec remboursement aux automobilistes suisses		07
24.4293	Postulat Tuosto. Lutter contre la congestion routière en utilisant les milliards, initialement réservés à l'extension des autoroutes (qui a été refusée), en faveur des projets d'agglomération		08
24.4294	Motion Klopfenstein Broggini. Développer le réseau routier destiné aux vélos grâce au Forta		08
24.4319	Motion Calame. Pour un contrôle des filtres à particules adapté aux normes européennes		09
24.4367	Motion Knutti. Baisser immédiatement l'impôt sur les huiles minérales pour respecter la volonté du peuple		10
24.4486	Postulat Clivaz Christophe. Stratégie nationale pour le trafic de loisirs et touristique		10
24.4598	Motion Wandfluh. Intégrer l'examen du permis de conduire de la catégorie BE à celui du permis B		11
24.4602	Motion Wandfluh. Allonger l'intervalle entre les contrôles périodiques pour les véhicules automobiles de la catégorie B et les remorques jusqu'à 3,5 tonnes		11
Initiatives parlementaires 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		12



Conseil des États

24.3406 Motion Quadri. Introduire les plaques d'immatriculation personnalisées en Suisse

La présente motion charge le Conseil fédéral d'adapter les dispositions concernant les exigences en matière de plaques d'immatriculation des véhicules automobiles de sorte que, au plus tard lorsque les combinaisons de numéros sont épuisées dans un canton, la législation soit modifiée afin de permettre l'utilisation de lettres et la création de combinaisons aléatoires de noms, de mots ou d'acronymes, en déléguant aux cantons le suivi des opérations.

Le Conseil national a adopté la motion lors de la session spéciale de 2026 par 95 voix contre 91 et 4 abstentions. La Commission des transports et des communications (CTT-E), en revanche, ne voit pas la nécessité d'agir, car l'introduction des plaques d'immatriculation à sept chiffres offre déjà une solution aux cantons. Par ailleurs, des travaux administratifs sont en cours concernant la conception des plaques d'immatriculation, auxquels la présente motion ne doit pas préjuger. La CTT-E a donc proposé à l'unanimité à son conseil, en août 2026, de rejeter la motion.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la motion Quadri sous réserve. Il se félicite que soient examinées différentes optimisations des plaques d'immatriculation suisses. L'intégration du code pays, en particulier, est une demande fréquemment formulée par la population, car elle permettrait de supprimer l'autocollant « CH » obligatoire à l'étranger. Toutefois, compte tenu d'une solution transitoire récemment entrée en vigueur, le TCS comprend qu'une révision des numéros d'immatriculation des véhicules soit moins urgente.

Le Conseil fédéral avait confirmé qu'un tel examen serait mené. La date a été ainsi déterminée, car les cantons à forte densité de population seront bientôt à court de numéros d'immatriculation disponibles. Cependant, le projet de refonte des plaques d'immatriculation a été gelé en septembre 2024. L'OFROU a invoqué les mesures d'économie de la Confédération pour justifier cette décision. À titre de solution transitoire, l'OFROU s'est limité à des [instructions concernant la délivrance temporaire de plaques de contrôle à sept chiffres](#), qui sont entrées en vigueur en janvier 2026.

Le TCS comprend l'utilisation ciblée des ressources par la Confédération et estime que, grâce à l'attribution de plaques d'immatriculation à sept chiffres, le caractère d'urgence invoqué par le motionnaire est devenu plus relatif. Dans le même temps, il souligne que la réforme des plaques d'immatriculation est une préoccupation qui existe depuis de nombreuses années. En conséquence, le TCS estime que ce projet mérite d'être repris le plus vite possible, lorsque les ressources qu'il mobilise le permettront. À cet égard, il salue les travaux de l'administration fédérale mentionnés par la Commission.



Conseil national et Conseil des États

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.

Le Conseil national a rejeté le projet par 105 voix contre 75 et 15 abstentions lors de la session d'été 2026. En revanche, la CER-E a proposé à 9 voix contre 1 au Conseil des États d'entrer en matière sur la proposition du Conseil fédéral et a approuvé le projet lors du vote final par 9 voix contre 2.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la prolongation temporaire du taux spécial pour les prestations d'hébergement. À l'instar de la nette majorité de la CER-E, 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. Ce taux est essentiel, 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 un soutien substantiel qui permettra au TCS de renforcer et de développer son offre de camping, une alternative attrayante aux modes d'hébergement classiques.



Conseil national

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.

Lors de la session de printemps 2026, le Conseil national avait adopté le projet du Conseil fédéral par 123 voix contre 60, avec quelques modifications de fond. En revanche, lors de la session d'été suivante, le Conseil des États avait décidé, par 25 voix contre 20, de ne pas entrer en matière sur LIDMo.

À présent, dans le cadre de la procédure de conciliation, la CTT-N propose à son conseil de s'en tenir à sa décision de mars 2026 et d'adopter le projet tel qu'il a été examiné. Une minorité de la commission (Markus Schnyder, Giezendanner, Thomas Hurter, Imark, Quadri, Gregor Rutz, Sollberger, Tuena) souhaite, à l'instar du Conseil des États, ne pas entrer en matière sur LIDMo.

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 l'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. L'IDM doit 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). Or, ces deux fonds d'infrastructure 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 critique par rapport à cet investissement, compte tenu de la situation financière actuelle qui est tendue.

26.054 OCF. Arrêté fédéral relatif au soutien à la candidature, à la préparation et à l'organisation des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2038

Le Conseil fédéral est favorable à l'organisation des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver 2038 en Suisse. Il a défini en début d'année les grandes lignes du soutien à cet événement sportif majeur. Lors de la consultation, la décision de planification a été accueillie favorablement à une large majorité. Dans l'arrêté de planification, le Conseil fédéral prévoit une contribution fédérale maximale de 200 millions de francs.

Le soutien de la Confédération est assujéti à l'obligation pour les cantons et les communes de participer financièrement à l'organisation et à la tenue des Jeux pour un montant au moins égal à la contribution fédérale. La Confédération assumera les tâches de sécurité qui lui incombent organiquement en dehors de ce soutien financier.

Le Conseil fédéral considère toujours l'arrêté de planification comme n'étant pas de portée majeure. Ce dernier ne sera donc pas sujet au référendum facultatif.

Prise de position du TCS :



Bien que le TCS n'ait pas de mandat statutaire dans le domaine du sport, il s'engage au quotidien pour le bien commun. Dans cet esprit, il soutient les projets qui renforcent les valeurs et les traditions de la Suisse. Les Jeux olympiques de 2038 offrent l'occasion de promouvoir l'image de la Suisse, son attractivité et ses infrastructures de mobilité, raison pour laquelle le TCS se prononce en faveur du projet.

Interventions parlementaires de catégorie IV (DETEC)

24.3964 Postulat Tuosto. Accélérer le report modal dans les régions et agglomérations transfrontalières

Le Conseil fédéral est chargé d'examiner l'opportunité de co-financer des mesures de transport situées sur les itinéraires transfrontaliers dans le cadre de la 6e révision du projet d'agglomération ou à travers le FIF 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 régionale de transport (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 50% au maximum 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 permettant d'intégrer des critères climatiques et météorologiques lors de la planification des voies routières et ferroviaires nationales. Il est important que la directive de l'OFROU datant de 2015 en matière d'aménagement des espaces pour les routes nationales soit adaptée en regard des enjeux actuels et qu'une consultation systématique entre l'OFROU, l'OFEV, l'OFT, les cantons et les communes soit mise en place. Ceci permettrait une conception adaptée des voies de déplacements au changement climatique, limitant ainsi les risques d'inondations, de stress hydrique, de lutte contre les îlots de chaleur ou de perte de la biodiversité. Ces critères climatiques devraient être considérés au même titre que les normes de sécurité routière. En prenant en considération ces critères environnementaux et climatiques dès l'élaboration des plans d'aménagement routiers et ferroviaires, les risques de dangers naturels sur la population et les coûts sur la collectivité, donc sur le contribuable, en seraient réduits.

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.

24.4040 Postulat Wasserfallen. Fonds alimenté par le supplément. Financer les infrastructures énergétiques à long terme et sur une base solide

Le Conseil fédéral est chargé d'examiner comment les infrastructures énergétiques (production, réseaux, stockage) peuvent être financées à long terme de manière suffisante, en tenant compte de toutes les technologies existantes, grâce au fonds alimenté par le supplément. Il analysera quels coûts sont générés sur quelle période, et de quelles recettes le fonds alimenté par le supplément a besoin pour y faire face.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient le postulat Wasserfallen dans l'optique d'une amélioration de la sécurité d'approvisionnement énergétique. À l'heure actuelle, la part de la mobilité électrique dans la consommation totale d'électricité en Suisse est certes inférieure à 1 %. Toutefois, pour assurer la transition écologique à long terme de la mobilité et atteindre les objectifs de politique climatique (zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050), il est indispensable de disposer d'un approvisionnement fiable en électricité.



24.4214 Motion Gianini. Diminution du trafic transalpin. Augmentation du prix de la vignette avec remboursement aux automobilistes suisses

Le Conseil fédéral est chargé d'introduire une augmentation raisonnable et d'une durée égale à un an du prix de la vignette autoroutière avec remboursement de la différence de prix aux automobilistes munis de plaques d'immatriculation suisses.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Gianini. Si le TCS comprend cette demande au vu de la situation actuelle, il estime toutefois que cette proposition n'est pas réalisable. La réponse du Conseil fédéral au postulat Burkart [17.3363](#) explique en détail ce rejet.

L'accord sur les transports terrestres oblige les parties contractantes – l'UE et la Suisse – à ne pas prendre de mesures discriminatoires. Il n'est donc pas possible d'appliquer des redevances différentes aux véhicules nationaux et étrangers. L'Allemagne, qui souhaitait introduire un modèle comparable à celui proposé par l'auteur de la motion, a dû renoncer à sa mise en œuvre suite à un arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne.

Un remboursement par le biais de la taxe suisse sur les véhicules à moteur ne serait en outre pas possible, car celle-ci est prélevée par les cantons. Quant au remboursement ou à l'allègement par le biais d'autres taxes fédérales (taxe sur les huiles minérales, impôt sur les véhicules automobiles), il entraînerait, par rapport aux recettes générées, des frais d'exécution disproportionnés.

Comme l'a mentionné l'auteur de la motion, le Conseil fédéral a publié en mai 2023 le rapport sur le postulat Stadler ([22.4044](#)). Ce rapport présente un aperçu des mesures prises jusqu'à présent concernant le régime de circulation au Gothard ainsi qu'une analyse d'éventuelles améliorations supplémentaires, par exemple une augmentation du prix de la vignette autoroutière ou d'un péage pour le tunnel. En août 2024, la CTT-N a chargé le Conseil fédéral d'examiner de manière approfondie certaines mesures issues de ce rapport. Enfin, le Parlement a chargé le Conseil fédéral de mettre en œuvre la motion Chiesa ([25.3744](#)), qui réclame une taxe sur le trafic routier traversant la Suisse. Dans ce contexte, le TCS estime qu'un mandat supplémentaire n'est guère opportun.



24.4293 Postulat Tuosto. Lutter contre la congestion routière en utilisant les milliards, initialement réservés à l'extension des autoroutes (qui a été refusée), en faveur des projets d'agglomération

Le Conseil fédéral est chargé d'examiner l'opportunité d'utiliser une partie significative des milliards du FORTA initialement prévue pour l'extension des autoroutes (refusée par la population), en faveur des projets d'agglomération. En effet, le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération finance les routes nationales ainsi que des projets en faveur du trafic d'agglomération. Afin que les agglomérations puissent mieux gérer le trafic et résoudre les problèmes de congestion routière, la Confédération pourrait renforcer et faciliter l'obtention de subventions par une affectation de ces milliards en faveur des projets d'agglomération. En effet, plusieurs obstacles, disparités entre les agglomérations et dissonances avec les réalités auxquelles font faces les communes empêchent d'obtenir les subventions fédérales adaptées et équitables et de réaliser des mesures efficaces contre la congestion routière et l'atteinte des objectifs de reports modaux.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette le postulat Tuosto. L'utilisation des ressources du FORTA est précisément réglée au niveau de la Constitution et permet d'investir dans notre réseau autoroutier. Par ailleurs, un rapport du professeur Weidmann de l'école polytechnique de Zürich a récemment réaffirmé la nécessité d'investir dans nos autoroutes.

La Confédération apporte déjà une contribution substantielle aux programmes d'agglomération, dont la responsabilité incombe, conformément au principe fédéraliste, aux cantons concernés. Le TCS estime plutôt qu'il faut agir au niveau de la mise en œuvre effective des projets. Cette appréciation est d'ailleurs partagée par le [rapport sur le postulat Maret \(22.4053\), adopté par le Conseil fédéral en juin 2025](#).

Au total, 9 à 12 % des recettes du Fonds des routes nationales et du trafic d'agglomération (FORTA) sont affectés aux programmes d'agglomération (art. 17f LUMin). Pour les programmes d'agglomération individuels, la Confédération prend en charge jusqu'à la moitié des coûts (art. 17d LUMin). Au total, depuis la 1re génération de programmes d'agglomération, le Parlement a débloqué 6,2 milliards de francs de subventions fédérales à titre de soutien. Dans le cadre de la consultation sur «Transports '45», ouverte jusqu'au 9 octobre 2026, le Conseil fédéral propose 1,74 milliard de francs supplémentaires au titre des subventions d'investissement.

L'expérience tirée des quatre générations de programmes d'agglomération approuvées à ce jour par le Parlement montre que les moyens financiers ne font pas défaut pour la réalisation des projets. C'est plutôt la mise en œuvre proprement dite qui progresse lentement, notamment en raison des oppositions : sur les fonds débloqués depuis 2011, seul un tiers en moyenne a été utilisé pour la réalisation des projets.

24.4294 Motion de Klopfenstein Broggin. Développer le réseau routier destiné aux vélos grâce au Forta

Le Conseil fédéral est chargé d'élaborer, dans le cadre du nouveau financement du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA, des propositions visant à renforcer le soutien financier de la Confédération aux cantons et aux agglomérations pour la construction d'infrastructures cyclables.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Klopfenstein Broggin pour des raisons fédéralistes. Après le « oui » des électeurs à l'*arrêté fédéral sur les pistes cyclables ainsi que les chemins pour piétons et les sentiers de randonnée* en 2018, la Confédération a défini des principes pour les réseaux de pistes cyclables. Elle soutient et coordonne également les mesures prises par les cantons, les communes et d'autres acteurs. La construction des pistes cyclables reste toutefois de la compétence des cantons. Ceux-ci sont tenus de planifier de manière contraignante les pistes cyclables et de veiller à la cohérence du réseau cyclable.



Comme mentionné dans l'exposé des motifs de la motion, la Confédération apporte déjà un soutien financier substantiel aux programmes d'agglomération, qui relèvent de la compétence des cantons concernés. Au total, 9 à 12 % des recettes du Fonds des routes nationales et du trafic d'agglomération (FORTA) sont affectés aux programmes d'agglomération (art. 17f LUMin). Et pour les programmes d'agglomération individuels, la Confédération participe aux coûts à hauteur de 50 % au maximum (art. 17d LUMin). Depuis la 1^{re} génération de programmes d'agglomération, le Parlement a ainsi débloqué 6,2 milliards de francs de subventions fédérales. Dans le cadre de la consultation sur «Transports '45», ouverte jusqu'au 9 octobre 2026, le Conseil fédéral demande 1,74 milliard de francs supplémentaires au titre des subventions d'investissement.

Enfin, le Conseil fédéral renvoie au [rapport du Conseil fédéral adopté le 4 septembre 2024 concernant le postulat Michel](#) (22.3638). Dans son rapport, le Conseil fédéral indique qu'il souhaite mieux exploiter les possibilités existantes pour promouvoir les pistes cyclables et les pôles de transport en milieu rural :

- via les programmes d'agglomération : lorsque le projet rural a un impact sur une ville ou une agglomération éligible aux subventions (p. ex. une piste cyclable de liaison) ;
- par le biais du FORTA (partie « routes nationales ») : pour le financement d'infrastructures cyclables le long des routes nationales de troisième classe ;
- par le biais du financement spécial du trafic routier (FSCR) et du remboursement d'un tiers de la redevance sur le trafic lourd aux cantons : cela peut profiter aux infrastructures cyclables liées au réseau routier ;
- via des études de fond sur les pôles de transport et les infrastructures cyclables.

Le TCS est conscient que la réalisation des pistes cyclables par les cantons ne progresse pas partout comme souhaité. Il soutient donc les optimisations proposées dans le rapport du Conseil fédéral, dans le cadre juridique existant.

24.4319 Motion Calame. Pour un contrôle des filtres à particules adapté aux normes européennes

Le Conseil fédéral est invité à adapter la norme de contrôle des filtres à particules entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2023 pour les véhicules diesel (de B5B à B06) à celle de l'Union Européenne. Soit de passer la valeur de 250'000 particules/cm³ à 1'000'000 particules/cm³.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Calame. Les véhicules diesel émettent généralement moins de 10'000 particules/cm³ de gaz d'échappement lorsque le filtre à particules fonctionne correctement. Cela vaut également pour les véhicules ayant un kilométrage élevé. La valeur limite actuelle de 250'000 particules/cm³ de gaz d'échappement offre donc une marge de tolérance suffisamment élevée.

Les valeurs comprises entre 250 000 particules/cm³ et 1 million de particules/cm³ indiquent un défaut latent, par exemple une fissure capillaire, qui risque de s'aggraver, de sorte que le véhicule concerné émettra davantage de particules nocives pour la santé jusqu'au prochain contrôle technique officiel (ou jusqu'à celui d'après).

Une étude menée par la section tessinoise du TCS début 2023 a montré que, sur environ 200 voitures particulières, 64 % émettaient moins de 10 000 particules/cm³ dans les gaz d'échappement. 10 % des véhicules présentaient une valeur supérieure à 250 000 particules/cm³, la plupart d'entre eux dépassant largement le seuil d'un million de particules/cm³. 2 % de l'ensemble des véhicules contrôlés présentaient une valeur comprise entre 250 000 et 1 000 000 de particules/cm³ et seraient donc concernés par le relèvement de la valeur limite prévu par la motion.

Enfin, le TCS souligne qu'il n'existe pas, au sein de l'Union européenne, de réglementation uniforme concernant la mesure du nombre de particules émises par les véhicules diesel. Seuls certains États membres effectuent ces



mesures, et les valeurs limites fixées varient d'un pays à l'autre. L'Allemagne, par exemple, impose la même valeur limite que la Suisse, à savoir 250 000 particules/cm³.

24.4367 Motion Knutti. Baisser immédiatement l'impôt sur les huiles minérales pour respecter la volonté du peuple

Le Conseil fédéral est chargé d'adapter les bases légales relatives à l'impôt sur les huiles minérales de manière à baisser cet impôt de dix centimes par litre jusqu'à ce qu'il présente de nouveaux projets d'aménagement routier au Parlement.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Knutti. La taxe sur les huiles minérales apporte une contribution substantielle au Fonds des routes nationales et du trafic d'agglomération (FORTA) ainsi qu'au financement spécial pour la circulation routière (FSCR). De plus, la marge de manœuvre financière libérée par le rejet populaire à *l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales* est très faible.

Une réduction de 10 centimes correspondrait à une perte de recettes annuelle estimée à 550 millions de francs. Cela représente environ un cinquième des investissements réalisés chaque année par le biais du FORTA. La baisse de la taxe sur les huiles minérales réclamée par la motion constitue donc un risque financier non négligeable pour l'infrastructure routière suisse.

Seule une petite partie (environ 5 %) des investissements du FORTA est consacrée à l'augmentation des capacités et à l'élimination des goulots d'étranglement. Environ les trois quarts des investissements annuels sont consacrés à l'entretien et à l'exploitation du réseau routier national – et cette tendance est à la hausse. Il convient également de noter que la réserve du FORTA est en baisse depuis 2023. Et cette réserve devrait continuer à diminuer, notamment en raison de l'augmentation temporaire des contributions au budget général de la Confédération à la charge du FORTA.

Compte tenu de cette situation et dans l'intérêt des usagers de la route, le TCS estime qu'une réduction de la taxe sur les huiles minérales n'est pas indiquée.

24.4486 Postulat Clivaz Christophe. Stratégie nationale pour le trafic de loisirs et touristique

Le Conseil fédéral est chargé d'élaborer un rapport présentant une stratégie nationale en matière de trafic de loisirs et touristique. Le rapport doit :

- évaluer les développements actuels par rapport à la vision et aux objectifs de la stratégie pour le trafic de loisirs de 2009 et mettre en évidence les principales problématiques ;
- prendre en compte la distinction entre le trafic de loisirs et le trafic touristique ;
- tenir compte de la distinction entre les utilisateurs des transports venant de l'étranger et ceux résidant en Suisse ;
- formuler des objectifs et présenter des mesures ;
- créer les bases de données statistiques permettant de mieux comprendre les flux de trafic, en particulier là où la pression pour agir est la plus forte.

Prise de position du TCS :





Le TCS rejette le postulat Clivaz. Il appartient aux entreprises du secteur du tourisme et de la mobilité d'élaborer une stratégie qui réponde aux besoins du trafic de loisirs et du trafic touristique. Les CFF, par exemple, s'emploient déjà à optimiser leur offre dans ce sens.

Par ailleurs, le Conseil fédéral a adopté le 6 décembre 2024 son [rapport intitulé « Définir le trafic touristique »](#) (en réponse au postulat Dittli 21.4452). Ce rapport offre un bon aperçu de la thématique. Compte tenu de ce contexte, le TCS estime qu'un mandat pour un nouveau rapport n'est pas nécessaire.

[24.4598](#) Motion Wandfluh. Intégrer l'examen du permis de conduire de la catégorie BE à celui du permis B

Le Conseil fédéral est chargé de présenter un projet de modification de l'article 4 de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière, de manière à intégrer l'examen du permis BE à celui du permis B.

Prise de position du TCS :



Pour des raisons de sécurité routière, le TCS rejette cette motion. La conduite d'une remorque d'un poids supérieur à 800 kg attelée à une voiture exige des compétences particulières. Cela inclut la maîtrise de la longueur totale de l'ensemble voiture-remorque, en particulier lors de manœuvres (telles que les croisements, les dépassements, les virages, les changements de direction aux carrefours...) où seuls les rétroviseurs doivent être utilisés. Le conducteur doit également maîtriser le comportement de la remorque dans des conditions météorologiques défavorables, en cas de vent de face ou latéral, notamment avec des remorques encombrantes telles que les caravanes.

Sans un examen pratique attestant que le conducteur maîtrise son véhicule et la remorque attelée, la sécurité du conducteur lui-même et des autres usagers de la route ne peut être garantie.

[24.4602](#) Motion Wandfluh. Allonger l'intervalle entre les contrôles périodiques pour les véhicules automobiles de la catégorie B et les remorques jusqu'à 3,5 tonnes

Le Conseil fédéral est chargé de présenter un projet d'adaptation de l'art. 33 de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers de manière à allonger les intervalles entre les contrôles, pour les faire passer à:

- 5 ans pour les voitures de tourisme et les motocycles ;
- 5 ans pour les remorques jusqu'à 3,5 t.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Wandfluh. Il ne voit aucune raison de s'écarter des intervalles entrés en vigueur le 1er février 2017 pour le contrôle technique obligatoire (6-3-2-2... ans). Le niveau technique élevé des voitures particulières et des motos actuelles ne doit pas faire oublier que les pannes et les réparations deviennent plus fréquentes avec l'âge. C'est surtout pour les véhicules plus anciens qu'un contrôle moins fréquent des composants liés à la sécurité a un impact négatif sur la sécurité routière. De plus, l'allongement de la fréquence des contrôles de deux à cinq ans pour les véhicules plus anciens n'est pas dans l'intérêt de l'acheteur, car ce dernier a besoin d'obtenir le plus de garanties possibles sur la qualité du véhicule qu'il acquiert.



Initiatives parlementaires 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 rétablir 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.