



Perspectives parlementaires de la session d'hiver 2025

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



Gérard Métrailler
058 827 27 21
gerard.metrailer@tcs.ch



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



Conseil des États			
			Page
25.3040	Motion Z'graggen. Hausse considérable de la contribution versée par la Confédération pour les routes cantonales situées en bordure des axes de transit internationaux		02
25.3004	Motion CTT-N. Créer les bases légales visant à améliorer la gestion du trafic sur les axes nord-sud		03
25.3003	Motion CTT-N. Les systèmes de navigation doivent aussi contribuer à la sécurité		04
24.4302	Motion Broulis. Pour une politique des transports coordonnée entre les acteurs de la mobilité, mettons en place un secrétariat d'Etat aux transports		04
25.4099	Motion Poggia. Imposer des plaques d'immatriculation pour les vélos cargos et "longtails"		05
25.3973	Motion Gmür-Schönenberger. Sanctionner les oppositions abusives en matière de construction		06
24.4471	Postulat Broulis. Projets de mobilité. Réalisons un comparatif pour comprendre les retards		06
25.4061	Postulat Gapany. Accélérer la pose de stations de recharge privées pour l'électromobilité		07
25.063	OCF. Programme d'allègement budgétaire 2027 de la Confédération		07
25.4145	Motion Gapany. Optimiser l'examen des subventions pour garantir la santé des finances fédérales		08
Conseil national			
23.3783	Motion Schaffner. Taxation des combustibles et carburants en fonction de leur teneur énergétique		09
25.4402	Motion CTT-N. Numérisation des permis de conduire et de circulation		09



Conseil des États

25.3040 Motion Z'graggen. Hausse considérable de la contribution versée par la Confédération pour les routes cantonales situées en bordure des axes de transit internationaux

Le Conseil fédéral est chargé d'adapter l'art. 18 ([qui concerne les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques](#)) et l'annexe 3 (qui concerne la pondération dans le domaine des routes principales) de l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin). Il s'agit d'augmenter considérablement les contributions versées pour les routes cantonales situées en bordure des axes de transit internationaux qui absorbent un trafic considérable provenant du transit international, car ces routes requièrent davantage d'entretien que les autres. Pour financer cette mesure, des moyens supplémentaires importants seront mis à disposition par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

La commission consultative du Conseil des États (CTT-E) recommande le rejet de la motion par 7 voix contre 0 (5 abstentions).

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Z'graggen, tout comme une nette majorité de la CTT-E. En ce qui concerne le financement des infrastructures routières cantonales, la Confédération participe à divers titres, par exemple pour les routes principales, aux coûts cantonaux liés aux routes. Les cantons sans routes nationales bénéficient aussi de ce soutien (art. 86, al. 3, Cst.). Le TCS estime que l'augmentation demandée dans la motion n'est pas opportune à l'heure actuelle.

En outre, l'acceptation de la motion pourrait créer un précédent : d'autres cantons dans lesquels les routes nationales sont fortement encombrées – et dans lesquels les routes cantonales absorbent par conséquent le trafic de transit – pourraient également demander un soutien financier accru. À long terme, la motion pourrait donc péjorer d'autres investissements importants dans les infrastructures routières suisses ou, provoquer une augmentation des taxes qui concernent le trafic routier.

Dans le cadre de la gestion du trafic transalpin, le Conseil fédéral a adopté en 2024 son rapport sur le postulat Stadler ([22.4044](#)). Ce rapport donne un aperçu des mesures existantes et évalue également d'autres mesures possibles pour améliorer la situation du trafic. Enfin, le Conseil fédéral indique dans son rapport les mesures qu'il souhaite examiner de manière approfondie et appliquer en collaboration avec les cantons concernés. Le TCS considère que les propositions du Conseil fédéral sont pertinentes et salue les efforts visant à améliorer en permanence la situation du trafic, en étroite collaboration avec les cantons.



25.3004 Motion CTT-N. Créer les bases légales visant à améliorer la gestion du trafic sur les axes nord-sud

Le Conseil fédéral est chargé de modifier les bases légales et réglementaires de telle sorte que les cantons concernés par le trafic d'évitement sur les axes de transit nord-sud puissent, en cas de surcharge importante, édicter des interdictions temporaires de circuler relatives à ce trafic, même sur des tronçons des routes cantonales soumises à l'ordonnance concernant les routes de grand transit.

Une minorité de la CTT-N (Giezendanner, Gianini, Hurter, Imark, Quadri, Rutz, Schilliger, Schnyder, Sollberger, Umbricht Pieren, Wasserfallen Christian) propose de rejeter la motion.

La commission consultative du Conseil des États (CTT-E) recommande le rejet de la motion par 7 voix contre 3 (2 abstentions).

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion de la CTT-N, tout comme la majorité de la CTT-E et une minorité de la CTT-N. La motion représente un risque pour la hiérarchie du réseau routier et la fluidité du trafic interrégional. Elle risque en outre de créer un précédent pour d'autres tronçons.

Aujourd'hui, les cantons et les communes peuvent prononcer des interdictions de circuler temporaires sur les routes, pour autant que celles-ci ne soient pas soumises à l'[ordonnance concernant les routes de grand transit](#) (p. ex. bretelles d'accès). Pour les routes de transit, la marge de manœuvre des cantons est plus restreinte, afin de préserver les intérêts suprarégionaux.

Les routes de grand transit ont pour fonction de rendre les régions suisses accessibles au trafic motorisé. Elles constituent donc un complément important aux autoroutes pour le trafic de transit. C'est pourquoi les cantons doivent se coordonner avec la Confédération pour les réglementations locales relatives aux routes de grand transit et garantir leur rôle suprarégional.

La motion ne tient pas compte de ce rôle important pour le trafic de transit et la desserte régionale. Au contraire, la motion créerait une inégalité de traitement par rapport à d'autres cantons qui doivent également gérer des volumes de trafic importants, mais qui sont tenus de laisser ouvertes les routes nécessaires au trafic de transit conformément à la LCR (art. 2) et à l'ordonnance sur les routes de grand transit. En conséquence, l'application de cette mesure pourrait être exigée dans d'autres régions, avec des conséquences difficiles à évaluer pour l'ensemble du système de transport suisse.



25.3003 Motion CTT-N . Les systèmes de navigation doivent eux aussi contribuer à la sécurité

Le Conseil fédéral est chargé de créer les bases légales de sorte que les exploitants d'appareils de navigation soient tenus de signaler les fermetures de routes ordonnées.

Une minorité de la CTT-N (Schilliger, Gianini, Giezendanner, Hurter Thomas, Imark, Quadri, Rutz, Schnyder, Sollberger, Umbricht Pieren, Wasserfallen Christian) propose de rejeter la motion.

La commission consultative du Conseil des États (CTT-E) recommande le rejet de la motion par 7 voix contre 0 (4 abstentions).

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion de la CTT-N. À l'instar d'une nette majorité de la CTT-E. Il estime que cette mesure n'est pas applicable et doute en outre de son efficacité. Parmi les raisons invoquées figurent notamment :

- la qualité des données. En particulier sur le réseau routier secondaire, tous les chantiers, fermetures et événements ne sont pas enregistrés numériquement ou ne sont pas suffisamment standardisés par les cantons et les communes. À cela s'ajoutent d'importantes différences cantonales et communales en termes de niveau technique et de processus ;
- les utilisateurs. Les cartes ne sont pas toujours mises à jour systématiquement (par exemple pour des raisons financières). Le TCS plaide donc en faveur de mesures alternatives et éprouvées. Afin de soulager la population locale du trafic de contournement, les recommandations de l'OFROU sont notamment intégrées systématiquement dans la préparation des informations routières. D'autres mesures, notamment des mesures architecturales, peuvent être appliquées localement en fonction de la situation.

Le TCS renvoie à cet égard à l'analyse élaborée par le Conseil fédéral dans son rapport sur le postulat Stadler ([22.4044](#)).

24.4302 Motion Broulis. Pour une politique des transports coordonnée entre les acteurs de la mobilité, mettons en place un secrétariat d'Etat aux transports

Le Conseil fédéral est chargé de mettre en place un Secrétariat d'Etat au niveau fédéral pour coordonner la politique des transports entre les acteurs de la mobilité, ceci sans doublons et en créant des simplifications d'organisation et des synergies.

La commission consultative du Conseil des États (CTT-E) recommande le rejet de la motion par 9 voix et une abstention.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Broulis. Selon l'article 46 de la loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration LOGA (RS 172.010), le titre de secrétaire d'Etat peut être attribué si les relations avec l'étranger l'exigent. Or, dans le domaine de la politique des transports, de l'environnement et du climat, la Suisse se coordonne déjà très étroitement avec l'UE et reprend le plus souvent les mesures et les lois développées par l'UE. La nécessité d'une meilleure coordination ne concerne donc pas nos relations avec l'étranger, mais plutôt le développement coordonné de nos infrastructures et la coopération interinstitutionnelle.



Dans cet esprit, le Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) s'appuie sur la Conférence de coordination des transports (CCT). Cette dernière assure la coordination des politiques publiques du département, dont les différentes infrastructures de transport. A cela s'ajoutent la gestion des deux fonds FIF et FORTA, inscrits dans la Constitution, qui garantissent un financement stable pour l'entretien et le développement des infrastructures de transport.

L'échec de l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales dans les urnes et l'explosion des coûts de l'étape d'aménagement 2035 des infrastructures ferroviaires ont néanmoins montré qu'il y avait un besoin d'optimisation en matière de coordination. Le DETEC a reconnu la nécessité d'agir et a lancé le projet « Transports 45 ». En janvier 2026, le Conseil fédéral communiquera ses axes stratégiques prioritaires, en vue d'ouvrir une consultation publique en juin 2026 (PRODES rail et route, programmes d'agglomérations).

Le TCS estime donc que la demande de la motion n'est pas pertinente.

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

Le Conseil fédéral est invité à modifier la législation en vigueur afin d'imposer une plaque d'immatriculation pour les vélos cargos et « longtails », indépendamment de leur motorisation électrique, et de la puissance de celle-ci.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Poggia. Les exigences de la motion ne sont pas compatibles avec la manière dont la Confédération catégorise ces véhicules en fonction de leurs caractéristiques techniques.

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

À cela s'ajoute le fait que la catégorisation des véhicules destinés à la mobilité douce – et donc les différentes prescriptions qui l'accompagnent – n'est entrée en vigueur que récemment, [en juillet 2025](#). L'objectif de la révision était d'établir des prescriptions claires et compréhensibles pour un nombre croissant de moyens de transport doux.

En conséquence, l'adoption de cette motion pourrait semer la confusion et pourrait donc générer un impact négatif sur la sécurité routière. Le TCS préconise donc d'acquérir de l'expérience avec la réglementation en vigueur avant d'envisager de nouveau une éventuelle optimisation des prescriptions. Parallèlement, il salue d'autres mesures volontaires telles que la sensibilisation des usagers de la route et la travail des polices cantonales, chargées de veiller aux règles en vigueur.



25.3973 Motion Gmür-Schönenberger. Sanctionner les oppositions abusives en matière de construction

Le Conseil fédéral est chargé de créer une base légale permettant de sanctionner les oppositions abusives. Les opposants qui agissent en l'absence d'un intérêt digne d'être protégé ou dans une intention manifestement abusive doivent pouvoir être contraints de prendre en charge les frais occasionnés et, le cas échéant, de verser des dommages-intérêts. Le Conseil fédéral exposera comment intégrer des réglementations allant dans ce sens dans la loi sur l'aménagement du territoire (LAT), ou dans d'autres lois fédérales concernées, sans porter atteinte aux droits de participation de la population.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la motion Gmür-Schönenberger. Malheureusement, on constate également que les projets d'infrastructure routière sont retardés, parfois délibérément, par de longues procédures d'opposition. La motion contribue à accélérer la mise en œuvre des projets validés, sans pour autant restreindre les droits de participation légitimes.

24.4471 Postulat Broulis. Projets de mobilité. Réalisons un comparatif pour comprendre les retards

Le Conseil fédéral est prié de comparer avec les principaux pays européens, les coûts, le temps et le personnel engagés, liés à la réalisation de projets de mobilité tels que la réalisation de projets ferroviaires, autoroutiers et d'aviation.

Cette analyse aura pour but de mieux comprendre les raisons des lenteurs et des retards que les projets de mobilité peuvent rencontrer dans notre pays par rapport aux principaux pays européens. Une clé de comparaison qui peut être utilisée serait le coût au kilomètre pour le rail ou l'autoroute ou la taille des infrastructures des gares ou des aéroports et également les exigences sécuritaires en comparaisons suisse et internationale (principe de précaution)

La commission consultative du Conseil des États (CTT-E) recommande le rejet du postulat par 6 voix contre 2 (3 abstentions).

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient ce postulat. Les projets d'infrastructure accusent d'importants retards, pour les chemins de fer mais également pour les projets autoroutiers et les projets d'agglomération. Une analyse des raisons possibles et une comparaison avec les principaux pays européens peuvent servir de base à d'éventuelles mesures. Outre les critères de coûts, de temps et de personnel mentionnés, il est impératif d'analyser également les processus (de décision).



25.4061 Postulat Gapany. Accélérer la pose de stations de recharge privées pour l'électro-mobilité

Le Conseil fédéral est chargé d'étudier la possibilité d'introduire, dans la législation fédérale, un coefficient plus favorable pour les places de parking munies d'une borne de recharge dans le but de créer une incitation financière indirecte visant à encourager l'installation de bornes de recharge dans les bâtiments à plusieurs habitations et les entreprises.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient le postulat Gapany. En adoptant la loi sur l'innovation climatique, le peuple suisse s'est clairement prononcé en faveur d'objectifs climatiques ambitieux. Pour les atteindre, des mesures et des incitations efficaces sont nécessaires, y compris dans le domaine de la mobilité.

Divers sondages réalisés en Suisse montrent que la possibilité de recharger son véhicule est un critère déterminant dans l'achat d'une voiture électrique. Dans les immeubles collectifs et les logements locatifs en particulier, les obstacles à l'installation – notamment pour l'infrastructure de base (y compris la gestion de la charge) – restent importants. Le rapport demandé par voie de postulat analysera l'opportunité d'une mesure visant à promouvoir les incitations financières pour les stations de recharge dans les immeubles collectifs et les entreprises.

25.063 OCF. Programme d'allègement budgétaire 2027 (PAB27) de la Confédération

Le paquet d'économies préparé par le Conseil fédéral vise à rééquilibrer les recettes et les dépenses du budget fédéral. Le volume des allègements s'élève à 2,4 milliards de francs en 2027 et à 3 milliards de francs en 2028 et 2029.

En matière de mobilité, le programme d'allègement budgétaire 2027 comprend notamment les mesures énumérées ci-dessous. Elles représentent entre 20 % (2027) et 15 % (2029) du volume total des économies.

N°	Mesure (en millions de francs)	2027	2028	2029
12	Réduction des contributions pour les routes principales	17	18	18
13	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) : réduction des apports	100	100	100
42	Suppression des contributions visant à promouvoir la conduite automatisée	2	2	2
43	Réduction des contributions routières générales	32	31	26
41	Suppression partielle de l'encouragement des systèmes de propulsion alternatifs pour bus et bateaux	56	56	56
39	Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) : réduction des apports	200	200	200
14	Augmentation du degré de couverture des coûts dans le transport régional de voyageurs	58	59	60
40	Réduction des contributions au transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs	20	20	20
Total PAB 27		2 396	3 010	3 138

Plusieurs commissions consultatives ont soumis un co-rapport, notamment la CEATE-E ([communiqué de presse du 31 octobre](#)) et la CTT-N ([communiqué de presse du 28 octobre](#)).

Prise de position du TCS :





Comme le constate le Conseil fédéral dans son message, les dépenses ont augmenté de manière disproportionnée par rapport aux recettes du budget fédéral ces dernières années. Le TCS reconnaît donc la nécessité d'agir. Il salue également le fait que les mesures se concentrent principalement sur les dépenses.

Le TCS rejette toutefois catégoriquement la réduction des moyens financiers proposée par la Confédération pour l'entretien, l'exploitation et l'extension des infrastructures de transport, en particulier les coupes prévues dans le cadre des deux grands fonds d'infrastructure FORTA (routes nationales et agglomérations) et FIF (rail). Le TCS souligne que les projets routiers et ferroviaires sont déjà confrontés à des défis majeurs dans leur mise en œuvre, notamment en raison des oppositions, des recours et du manque de personnel de planification qualifié.

Compte tenu de ces défis, le TCS estime que les infrastructures de transport devraient bénéficier d'un statut particulier, à l'instar de l'armée et de l'AVS. Les autoroutes et les chemins de fer suisses sont chroniquement surchargés, et les agglomérations doivent résoudre des problèmes de circulation complexes. Or, des infrastructures de transport adaptées aux besoins sont la pierre angulaire de notre prospérité et une tâche fondamentale de la Confédération.

Le TCS reste sceptique à l'égard des mesures qui consistent essentiellement à transférer des centres de coûts vers un autre niveau de l'État ou vers un autre fonds (par exemple, la réduction du FORTA au profit du FSCR). Si, sur le papier, cela permet de réaliser des économies, ces manœuvres ne permettent pas réellement de réduire les déficits prévus.

Enfin, le TCS soutient la décision [communiquée par la Commission des finances du Conseil des États le 29 octobre](#) concernant la mesure n° 57, qui prévoit une modification de la loi sur les subventions. En raison de la grande incertitude qui règne, la commission propose au Conseil des États de retirer l'adaptation de la loi sur les subventions du programme d'allègement 2027 et de la renvoyer au Conseil fédéral. Cela afin de clarifier les différentes questions et de procéder à une analyse d'impact réglementaire.

Pour une justification détaillée des différentes mesures, le TCS renvoie à la [prise de position qu'il a soumise en mai 2025](#) dans le cadre de la consultation.

25.4145 Motion Gapany. Optimiser l'examen des subventions pour garantir la santé des finances fédérales

Le Conseil fédéral est chargé d'adapter l'examen des subventions conformément à la loi sur les subventions (LSu) de manière à aboutir à un ensemble de mesures visant à supprimer les subventions néfastes.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient cette motion. Actuellement, le programme d'allègement 2027 (PAB 27) concernant la modification de la loi sur les subventions manque de transparence. Les répercussions du PAB 27 sur différents domaines financés par des fonds fédéraux ne sont pas claires, et le message ne précise pas le potentiel d'économies concret pour les années 2027, 2028 et 2029. Le projet de loi demandé permettrait de clarifier les intentions du Conseil fédéral en matière de subventions.

Dans ce contexte, le TCS soutient la décision [communiquée par la Commission des finances du Conseil des États le 29 octobre](#) concernant la mesure n° 57 du programme d'allègement budgétaire 2027 (25.063), qui prévoit une modification de la loi sur les subventions. En raison de la grande incertitude qui règne, la commission propose au Conseil des États de retirer l'adaptation de la loi sur les subventions du programme d'allègement 2027 et de la renvoyer au Conseil fédéral. Cela afin de clarifier les différentes questions et de procéder à une analyse d'impact réglementaire.



Conseil national

23.3783 Motion Schaffner. Taxation des combustibles et carburants en fonction de leur teneur énergétique

Le Conseil fédéral est chargé d'adapter les bases légales de manière à ce que les combustibles et carburants liquides ne soient plus taxés sur la base de leur volume ou de leur poids, mais en fonction de leur teneur énergétique. Il convient en outre de vérifier si une réglementation analogue doit également s'appliquer aux sources d'énergie gazeuses et, le cas échéant, aux futures sources d'énergie solides.

Après l'adoption de la motion par le Conseil national au printemps 2024 (96 voix contre 91), le Conseil des États a transformé cette initiative en mandat d'examen en juin de cette année. La commission consultative du Conseil national (CER-N) recommande le rejet de la motion dans sa version modifiée par 16 voix contre 8.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette cette motion et soutient donc la majorité de la CER-N. Cette motion est devenue obsolète, car le Conseil fédéral a déjà lancé l'examen de la réglementation existante.

Dans sa formulation initiale, la motion aurait entraîné un changement radical du système. Le TCS s'y était clairement opposé. Lors de l'achat de carburant, les consommateurs paient le prix correspondant au nombre de litres - ou de kilogrammes - du produit acheté, TVA comprise. Il est donc logique et compréhensible que les taux d'imposition soient calculés en fonction du volume ou du poids. D'un point de vue technique, le volume et le poids des produits sont également plus faciles à mesurer que la densité énergétique et la teneur en énergie. Enfin, dans d'autres pays, les carburants et du poids.

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.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la motion de la CTT-N. Le permis de conduire numérique peut constituer une alternative intéressante au permis physique traditionnel pour les conducteurs. Cette évolution est par ailleurs conforme à la [récente révision de la réglementation européenne sur les permis de conduire](#), qui prévoit l'introduction d'un permis de conduire numérique uniforme dans tous les États membres de l'UE d'ici 2030.

Avec le projet pilote de permis d'élève conducteur électronique ([eLFA](#)), la Confédération acquiert actuellement une expérience concrète dans le domaine de l'identité électronique et de l'infrastructure de confiance, ce qui constitue une base pratique utile pour la suite des travaux.