



Perspectives parlementaires de la session de d'été 2025

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



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



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



Conseil des États			Page
23.3936	Motion Grossen – Recharge des voitures électriques dans les rapports de location et de propriété par étage		02
23.3783	Motion Schaffner – Taxation des combustibles et carburants en fonction de leur contenu énergétique		02
25.3040	Motion Z'graggen – Augmentation substantielle de l'indemnité financière versée par la Confédération pour les routes cantonales situées sur les axes de transit internationaux		03
Conseil national			
25.022	BRG. "Pour une politique énergétique et climatique équitable : investir pour la prospérité, l'emploi et l'environnement (Initiative pour un fonds climatique)". Initiative populaire		04
Initiatives parlementaires 1ère phase			
24.468	Initiative parlementaire Klopfenstein Broggini – Protection contre les effets du bruit routier. Une question de santé publique et une responsabilité au niveau fédéral		04
Interventions parlementaires catégorie IV (DETEC)			
23.3711	Motion (Pasquier-Eichenberger) Töngi – Pour une interdiction des SUV et des 4x4		05
23.3715	Postulat Farinelli – Vignette autoroutière obligatoire pour les trajets à travers la Suisse		05
23.3891	Motion Schaffner – Empêcher le trafic d'évitement. Créer une base légale pour les systèmes de navigation		06
23.3907	Motion Schlatter – Cap vers une mobilité respectueuse du climat. Baisser les prix des transports publics de moitié pour tout le monde		07
23.4001	Motion Aeschi – Non à la suppression des OUC. Attribution de nouvelles concessions de radiocommunication OUC pour la période à partir du 1er janvier 2027		07



Conseil des États

[23.3936](#) Motion Grossen – Recharge des voitures électriques dans les immeubles d'habitation

Le Conseil fédéral est chargé de garantir l'accès aux infrastructures de recharge des voitures électriques également dans les immeubles d'habitation (location et propriété par étages). Les bornes de recharge lente pour les voitures électriques font partie intégrante de la transition énergétique et de la transition de la mobilité. Leur importance est d'ailleurs renforcée par les dernières décisions que le Parlement a prises dans le cadre de l'acte modificateur unique. Des conditions contraignantes doivent donc être définies pour que le réseau de recharge privé soit développé rapidement, sans restrictions et dans le respect du réseau de distribution.

Une majorité de la CEATE-E (8 voix contre 5) propose de rejeter la motion. Une minorité (Wasserfallen Flavia, Burkart, Crevoisier Crelier, Graf Maya, Müller Damian) propose d'accepter la motion.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la motion Grossen, mais avec des réserves. L'électrification de la mobilité contribue de manière importante à permettre aux Suisses de continuer à se déplacer individuellement à l'avenir, tout en respectant les objectifs climatiques ambitieux. Des sondages réalisés auprès de la population démontrent que la possibilité de recharger est un critère déterminant pour l'achat d'une voiture électrique.

Environ 60 % des Suisses vivent en location. Cette proportion est encore plus élevée dans les villes. Pour les logements collectifs – y compris dans les nouvelles constructions - il n'existe toujours pas d'incitations suffisantes pour que des possibilités de recharge soient systématiquement mises à disposition. La motion Grossen, qui a été adoptée par le Conseil national par 110 voix contre 82, permet de définir des mesures au niveau fédéral. Le TCS recommande donc de suivre la minorité de la CTT-E et d'accepter la motion. Le TCS souligne néanmoins que la mise en œuvre de la motion doit respecter la propriété privée, comme le droit du bail.

[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.

Une majorité de la CER-E (7 voix contre 5) propose de reformuler la motion en un mandat d'examen à l'intention du Conseil fédéral, qui devra être intégré dans l'examen des possibilités de promotion du méthanol prévu par le Conseil fédéral.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Schaffner qui entraînerait un changement radical de système. Lors de l'achat de carburant, les consommateurs paient le prix du nombre de litres ou de kilogrammes du produit acheté, y compris la TVA. C'est pourquoi il est judicieux et compréhensible de percevoir les tarifs fiscaux en fonction du volume ou du poids. Du point de vue de la technique de mesure, le volume et le poids des produits sont également plus faciles à saisir que la densité énergétique et la teneur en énergie. Enfin, dans d'autres pays, les carburants et les combustibles sont également taxés en fonction du volume et du poids.



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).

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Z'graggen et se réfère pour cela aux diverses mesures prises et prévues pour la gestion du trafic.

En ce qui concerne la gestion du trafic de transit alpin, le Conseil fédéral a adopté en 2024 son rapport sur le postulat Stadler (22.4044). Le rapport offre une vue d'ensemble des mesures existantes et évalue en outre d'autres mesures possibles pour améliorer la situation du trafic. Enfin, le Conseil fédéral indique dans le rapport les mesures qu'il souhaite examiner de manière approfondie et appliquer en collaboration avec les cantons concernés. Le TCS partage l'appréciation du Conseil fédéral et reconnaît les efforts déployés pour améliorer en permanence la situation du trafic en étroite collaboration avec les cantons.

En ce qui concerne le financement des infrastructures routières cantonales, la Confédération participe sous différentes formes, par exemple pour les routes principales, par des contributions pour l'entretien des routes cantonales ou d'autres qui sont attribuées à des cantons dépourvus de routes nationales (art. 86, al. 3, Cst.). Le TCS estime que l'augmentation demandée dans la motion n'est pas opportune. L'adoption de cette motion pourrait par ailleurs créer un précédent, car il y a de nombreux cantons dans lesquels l'encombrement des routes nationales engendre un accroissement de trafic sur les routes cantonales. À terme, l'adoption d'une telle motion pourrait donc péjorer l'équilibre des investissements à réaliser dans l'infrastructure routière, voir engendrer une augmentation des taxes qui pèsent sur le trafic routier.



Conseil national

25.022 OFC. «Pour une politique énergétique et climatique équitable: investir pour la prospérité, le travail et l'environnement (initiative pour un fonds climat)». Initiative populaire

L'"initiative pour un fonds climatique", qui a abouti en avril 2024, souhaite créer un fonds dont les ressources seront notamment affectées à des mesures visant à développer les énergies renouvelables, l'efficacité énergétique ou la décarbonisation des transports, des bâtiments et de l'économie. Les fonds proviendraient du budget fédéral. La Confédération devrait notamment verser chaque année 0,5 à 1 % du produit intérieur brut dans le fonds climatique. Selon le Conseil fédéral, cela représenterait actuellement entre 3,9 et 7,7 milliards de francs par an.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette l'initiative sur les fonds climatiques. Certes, le TCS estime que des incitations et des investissements importants restent nécessaires pour atteindre l'objectif "zéro net d'ici 2050" accepté par le peuple suisse. Ainsi, la loi sur le climat et l'innovation, entrée en vigueur le 1er janvier de cette année, prévoit de mettre à disposition près de 3,2 milliards de francs sur dix ans pour le secteur de la construction (renouvellement des chauffages) et l'industrie (promotion de nouvelles technologies respectueuses du climat).

En revanche, le TCS estime que le fonds pour le climat demandé est une approche inappropriée. En 2021, les électeurs suisses ont rejeté la révision de la loi sur le CO2 notamment en raison des flux financiers difficilement compréhensibles envisagés au sein d'une forme de fonds climatique. Un tel instrument inscrit dans la constitution générerait par ailleurs une surcharge administrative. La présente initiative populaire comporte enfin le risque que les moyens soient distribués de manière moins ciblée, selon le principe de l'arrosoir.

Initiatives parlementaires 1ère phase

24.468 Initiative parlementaire Klopfenstein Brogini – Protéger des effets du bruit routier. Une question de santé publique, une responsabilité fédérale

La Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), à son chapitre 1, section 3, article 16 « Obligation d'assainir » sera adaptée de manière à prioriser l'assainissement des routes en fonction de l'urgence sanitaire, soit du nombre de personnes exposées à un bruit excessif et continu. La modification doit concerner le bruit routier sous l'angle de la protection des personnes.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette l'initiative parlementaire. Il existe déjà des valeurs de référence de la Confédération, leur mise en œuvre relève de la compétence des cantons et des communes. Conformément à la répartition fédéraliste des tâches et au financement qui en découle, une marge de manœuvre suffisante devrait être laissée aux communes et aux cantons. Enfin, il convient de noter qu'une telle réglementation fédérale irait à l'encontre des efforts actuels visant à permettre la densification des constructions.



Interventions parlementaires catégorie IV (DETEC)

23.3711 Motion (Pasquier-Eichenberger) Töngi – Pour une interdiction des SUV et des voitures tout-terrain

Le Conseil fédéral est chargé d'interdire dès 2025 l'importation de véhicules sportifs utilitaires et de voitures tout-terrain neuves dont le poids à vide est de 2 tonnes et plus. Des exceptions sont possibles, lorsque les besoins peuvent être attestés.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Pasquier-Eichenberger. Il n'existe pas de définition claire des "SUV" ou des "véhicules tout-terrain". Les véhicules qualifiés de "SUV" par l'auteur de la motion ne pèsent pas tous, loin s'en faut, plus de 2 tonnes. De plus, le niveau d'émissions polluantes n'est pas déterminé par la forme ou le type de carrosserie.

Les véhicules à batterie sont souvent plus lourds que ceux équipés d'un moteur à combustion. Dans ce contexte, la limitation de poids proposée n'a guère de sens ; au lieu de nouvelles interdictions, il faut miser sur des incitations. Ainsi, le TCS réitère sa demande de promotion d'infrastructures de recharge pour les voitures électriques dans la loi sur le CO₂, afin de faire avancer le changement écologique dans la mobilité.

Par ailleurs, le TCS renvoie au mécanisme d'économie de marché existant : la loi sur le CO₂ en vigueur contient des valeurs cibles d'émissions pour les importateurs de véhicules. Si la flotte de véhicules concernée dépasse la valeur cible, des sanctions sont appliquées.

23.3715 Postulat Farinelli – Vignette autoroutière obligatoire pour traverser la Suisse

Le Conseil fédéral est chargé de présenter un rapport en vue :

- d'examiner l'augmentation du coût de la vignette ;
- de faire en sorte que le passage des cols, qui sont des voies de transit alternatives aux tunnels autoroutiers, soit également soumis à l'utilisation de la vignette, au moins pour certaines catégories de véhicules (à l'exclusion notamment des motocycles légers) ;
- d'examiner comment imputer, au titre du financement des infrastructures, tout ou partie de l'augmentation du coût de la vignette aux impôts sur les véhicules à moteur, de manière non bureaucratique en tirant parti de la numérisation de celle-ci.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette le postulat Farinelli. 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 d'autres mesures possibles pour améliorer la situation du trafic. L'analyse demandée par le postulat concernant une augmentation du prix de la vignette autoroutière avec un remboursement partiel à la population résidente en Suisse figure également dans le rapport. Cette mesure est inappropriée, voire irréalisable, pour les raisons suivantes :

- l'augmentation du prix toucherait en premier lieu les usagers suisses, qu'ils empruntent les routes transalpines ou le réseau routier national ailleurs en Suisse ;
- l'accord sur les transports terrestres conclu avec l'UE n'autorise pas de discrimination entre les usagers étrangers et suisses. Les tentatives des États membres de l'UE de mettre en œuvre cette mesure de manière indirecte par le biais d'une redistribution à leur population résidente ont été bloquées par voie



juridique. La redistribution proposée d'une taxe nationale (vignette) via un impôt cantonal (impôt sur les véhicules à moteur) n'est donc pas applicable.

Au lieu d'augmenter le prix de la vignette, le Conseil fédéral présente dans son rapport d'autres mesures qu'il souhaite examiner de manière approfondie et mettre en œuvre en collaboration avec les cantons concernés. Le TCS partage l'avis du Conseil fédéral et salue les efforts visant à améliorer en permanence la situation du trafic en étroite collaboration avec les cantons. Dans ces conditions, le TCS considère que les réponses aux demandes formulées dans ce postulat sont déjà délivrées.

23.3891 Motion Schaffner – Systèmes de navigation. Créer une base légale pour empêcher le trafic d'évitement

Le Conseil fédéral est chargé de créer une base légale pour réglementer le trafic au moyen du numérique. De telles réglementations auront dans les systèmes de navigation un effet similaire à celui par exemple des interdictions de circuler accompagnées de la mention « Riverains autorisés ». Elles permettront ainsi d'éviter que le trafic soit dévié sur des routes de quartier. Elles pourraient également être appliquées à des villages entiers en proie au trafic d'évitement en raison d'axes de transit surchargés. Par ailleurs, les systèmes de navigation pourraient ainsi contribuer à l'avenir à une régulation intelligente du trafic.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Schaffner. Le TCS est conscient qu'en période de forte affluence et d'embouteillages, la population locale est affectée par le trafic d'évitement. C'est pour cette raison que les recommandations de l'OFROU sont systématiquement intégrées dans le traitement des informations routières. D'autres mesures, dont des mesures de construction, peuvent être appliquées localement en fonction de la situation.

Une solution universelle numérique et fonctionnant dans toute la Suisse par système de navigation contre les conséquences d'un trafic élevé / d'un événement régional n'aura guère l'effet escompté : Les cartes des systèmes de navigation sont élaborées et livrées au niveau international et, à condition qu'elles soient systématiquement mises à jour, devraient correspondre 1:1 aux prescriptions réelles sur place (panneaux routiers, etc.).



23.3907 Motion Schlatter – Cap vers une mobilité respectueuse du climat. Baisser les prix des transports publics de moitié pour tout le monde

Le Conseil fédéral est chargé de s'engager en faveur de la suppression du demi-tarif et de faire en sorte que les prix réduits obtenus avec cet abonnement deviennent les prix normaux.

En plus de la mobilité douce, les transports publics jouent un rôle décisif dans la réalisation des objectifs climatiques. Pourtant, leurs coûts sont en hausse, tandis que ceux de la circulation automobile sont proportionnellement en baisse. Il faut absolument combattre cette évolution.

Les prix des transports publics augmentent en Suisse plus rapidement que les coûts du trafic automobile, comme le montre l'évolution des prix depuis 1990. De plus, ces coûts continueront de baisser grâce à l'électrification progressive des voitures et à l'arrivée de véhicules plus performants. Ainsi, les transports publics perdent de leur attrait au profit des voitures. Il faut corriger cette évolution, car l'augmentation de la part des voitures dans la répartition modale ne permettra pas d'atteindre les objectifs climatiques. Une hausse du trafic automobile est particulièrement visible dans le trafic de loisir. Pour les personnes qui n'utilisent les transports publics qu'occasionnellement, le demi-tarif se révèle être un obstacle et a un effet fortement dissuasif. Il n'est rentable que si l'on utilise les transports publics assez régulièrement.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Schlatter. Le transport ferroviaire de voyageurs est déjà subventionné à plus de 50 %. L'adoption de la motion augmenterait encore ce subventionnement déjà important et éloignerait encore plus le prix de la vérité des coûts. En principe, seules les personnes qui ont un bon accès au système des transports publics en profiteraient.

Une autre raison réside dans les compétences en matière de système tarifaire. Même si la Confédération prescrit les principes de structuration des tarifs dans le cadre de la loi sur le transport de voyageurs, les entreprises de transport doivent pouvoir continuer à fixer elles-mêmes les tarifs des prestations qu'elles proposent.

23.4001 Motion Aeschi – Non à l'abandon des OUC. Attribution de nouvelles concessions de radiocommunication OUC à compter du 1er janvier 2027

Le Conseil fédéral est chargé d'attribuer de nouvelles concessions OUC à compter du 1er janvier 2027.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Aeschi. Fin octobre 2023, le Conseil fédéral a décidé de prolonger les concessions OUC jusqu'à fin 2026, afin de donner au secteur de la radio suffisamment de temps pour achever la transition ([lien communiqué de presse](#)). Depuis le début de l'année, la SSR a déjà mis en œuvre cette décision et ne diffuse plus ses programmes en ondes ultracourtes. D'autres diffuseurs (privés) prévoient de réaliser cette transition, conformément au calendrier fixé par le Conseil fédéral. Le TCS prend acte de cette décision de la SSR. Via les parutions qu'il diffuse, le TCS continue à informer et conseiller sur la manière dont les personnes qui disposent d'une voiture dépourvue d'un système de lecture des ondes DAB+ peuvent équiper leurs véhicules à moindre coût.