



Perspectives parlementaires de la session de printemps 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



Conseil des États			
			Page
22.3166	Motion du groupe du Centre. En route pour la Suisse de l'énergie intelligente. Exploiter le potentiel des réseaux intelligents		02
25.3948	Motion du groupe PLR. Optimiser l'examen des subventions pour garantir la santé des finances fédérales		02
Conseil national et Conseil des États			
25.063	OCF. Programme d'allègement budgétaire 2027 de la Confédération		03
Conseil national			
25.049	OCF. Infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo). Loi fédérale		05
23.3783	Motion Schaffner. Taxation des combustibles et carburants en fonction de leur teneur énergétique		06
25.3744	Motion Chiesa. Taxe sur le trafic routier traversant la Suisse (art. 82 al. 3 en relation avec l'art. 84 al. 1 Cst.)		06
25.4402	Motion CTT-N. Numérisation des permis de conduire et de circulation		07



Conseil des États

22.3166 Motion du groupe du Centre. En route pour la Suisse de l'énergie intelligente. Exploiter le potentiel des réseaux intelligents

Nous chargeons le Conseil fédéral de présenter un projet de loi pour encourager le développement généralisé de réseaux intelligents (smart grids) et de faire en sorte que leur potentiel puisse être exploité dans l'intérêt de la sécurité d'approvisionnement en électricité.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la motion du groupe du Centre. Le TCS estime que la stabilité du réseau est un sujet très important, qui doit d'ailleurs tenir compte des évolutions en cours dans le domaine de l'électromobilité. Dans ce contexte, le développement de réseaux intelligents est central.

Le développement technologique (décentralisation de la production d'électricité et capacité de stockage des batteries des véhicules électriques) doit également être pris en compte. Le projet de loi doit également veiller à ce que d'autres acteurs et modèles commerciaux (mot-clé « V2G ») puissent opérer dans un réseau intelligent.

25.3948 Motion Groupe parlementaire PLR. Optimiser l'examen des subventions pour garantir la santé des finances fédérales

Le Conseil fédéral est chargé d'adapter l'examen des subventions tel qu'il est réglé dans la loi sur les subventions (LSu) de manière à mettre en place un ensemble de mesures permettant de réduire les subventions nuisibles.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la motion du groupe parlementaire PLR. Actuellement, le paquet d'allègements 27 concernant la modification de la loi sur les subventions manque de transparence. Les répercussions du PA 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 salue la décision prise par le Conseil des États lors de la dernière session d'hiver de supprimer la mesure n° 57 du programme d'allègement 2027 (25.063). La mesure 57 prévoit une modification de la loi sur les subventions. Le Conseil des États suit ainsi la recommandation de sa commission de retirer l'adaptation de la loi sur les subventions du paquet d'allègement budgétaire 27 et de la renvoyer au Conseil fédéral. Ceci afin de clarifier diverses questions et de procéder à une analyse d'impact réglementaire.



Conseil national et Conseil des États

25.063 OCF. Programme d'allègement budgétaire 2027 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

Lors de la session d'hiver 2025, le Conseil des États a pris les décisions suivantes concernant les mesures énumérées ci-dessus :

- Adoption des mesures 12, 13, 42, 43, 14.
- Modification des mesures 41 et 39 (réduction partielle) ainsi que de la mesure 40 (suppression totale des moyens).

La Commission des finances du Conseil national (CdF-N) a communiqué le [20 février](#) qu'elle suivait dans une large mesure les décisions du Conseil des États. Des divergences subsistent notamment en ce qui concerne la participation du secteur agricole et les droits de douane à l'importation. Dans le domaine de la mobilité, la CdF-N souhaite renoncer à une réduction du trafic régional de voyageurs (mesure 14) (13 voix contre 11). Au lieu de cela, le plan financier doit être adapté au crédit d'engagement décidé dans le projet [25.055](#) « *Indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs* ». Diverses propositions minoritaires souhaitent des adaptations dans le domaine des transports publics et du FIF (mesures 41, 39, 40). En outre, une minorité de la commission propose, concernant la mesure 13, de porter le prix de la vignette autoroutière de 40 à 50 francs (art. 6 de la Loi sur la vignette autoroutière, LVA).

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 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.

De même, le TCS rejette la minorité (Gredig, Andrey, Fehlmann Rielle, Funiciello, Kälin, Wermuth, Wettstein, Wyss, Zybach) concernant la mesure 13, qui demande une augmentation du prix de la vignette autoroutière (art. 6 LVA).

Le renchérissement de la vignette dans le cadre du paquet d'allègements fiscaux constituerait une charge supplémentaire pour les automobilistes afin de compenser les sorties de fonds du FORTA au profit du budget général de la Confédération. Il n'en résulterait aucune valeur ajoutée effective pour les usagers de la route.

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 salue la décision prise par le Conseil des États lors de la dernière session d'hiver de supprimer la mesure n° 57 du paquet d'allègements 2027 (25.063). Cette mesure prévoit une modification de la loi sur les subventions. Le Conseil des États suit ainsi la recommandation de sa commission de retirer l'adaptation de la loi sur les subventions du paquet d'allègement 27 et de la renvoyer au Conseil fédéral. Ceci afin de clarifier diverses 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.



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 relatives à la 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.

La CTT-N a examiné le projet en été 2025 et a apporté diverses modifications lors de la discussion par article en octobre. Il s'agit notamment de propositions minoritaires visant à compléter l'objectif de l'IDM par des objectifs en matière de protection du climat et de l'environnement ainsi que de transfert du trafic vers les transports publics et actifs.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient l'objectif visé, qui consiste à utiliser de manière optimale les données de mobilité et à faciliter la mise en réseau des offres de mobilité au profit de la population. La multimodalité va continuer à gagner en importance. Il ne s'agit pas de supplanter certaines formes de mobilité, mais plutôt de les combiner et de les utiliser au mieux, en fonction des besoins individuels. Outre le développement des infrastructures routières et ferroviaires physiques, la numérisation y joue un rôle de plus en plus important.

L'IDM peut apporter son aide en contribuant à une mise en réseau plus simple des données de mobilité. En tant qu'institution neutre et à but non lucratif, la Confédération peut garantir un accès non discriminatoire. La standardisation des données et les exigences uniformes en matière de qualité et de protection des données réduisent la charge globale pour les utilisateurs, ce qui profite en particulier aux petits acteurs.

Le TCS émet toutefois des réserves, notamment en ce qui concerne le « double volontariat » : selon le message du Conseil fédéral, tous les acteurs sont libres de participer à la mise en œuvre de l'IDM et de mettre leurs propres données à disposition en tant que « données ouvertes » ou « données restreintes » (Peer2Peer, selon les spécifications des propriétaires des données). Il existe donc un risque que, pour des raisons d'intérêts particuliers, les données ne soient mises à disposition que dans une mesure limitée, en particulier au profit d'acteurs déjà bien établis. En principe, l'optimisation des données d'information est une intention louable. Cependant, le TCS craint que les données des petits acteurs ne soient pas suffisamment protégées. Il n'est pas improbable qu'ils soient exposés à une concurrence déloyale face à des acteurs internationaux de premier plan.

Par ailleurs, le TCS émet aussi des réserves par rapport aux coûts liés au projet, notamment en période de programme d'allègement budgétaire.

Enfin, le TCS rejette toutes les propositions minoritaires de la CTT-N qui visent à compléter et à surcharger l'objectif et les tâches de l'IDM. Les objectifs ou obligations visant à réduire l'impact environnemental (art. 1, art. 3, let. d, art. 21, al. 2) ou à modifier la répartition modale en faveur des transports publics et de la mobilité active (art. 1) risquent de désavantager certains modes de transport et acteurs et de restreindre inutilement la concurrence.



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. Par la suite, la CER-N s'est prononcée par 16 voix contre 8 contre la version modifiée, qu'elle juge superflue. La commission appelle notamment à la prudence en ce qui concerne la modification fondamentale de la base de calcul actuelle, qui a fait ses preuves. Une minorité de la CER-N demande l'adoption de la motion modifiée.

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.

25.3744 Motion Chiesa . Taxe sur le trafic routier traversant la Suisse (art. 82 al. 3 en relation avec l'art. 84 al. 1 Cst.)

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement un projet prévoyant la mise en place d'une taxe de transit pour les véhicules motorisés qui traversent la Suisse par la route pour se rendre d'un État voisin à un autre et qui ne peuvent prétendre à des droits prévus par des accords internationaux.

Cette taxe concerne le transit routier, c'est-à-dire les véhicules qui entrent en Suisse depuis un pays voisin pour ressortir dans un autre pays voisin, sans arrêt particulier sur le territoire national. Les véhicules exonérés de telles taxes en vertu d'accords internationaux, notamment l'ALCP ou l'ATT, ne sont pas concernés.

Le montant de la taxe doit être fixé en fonction de la densité du trafic, de l'heure et du jour de la semaine de manière à inciter les véhicules à circuler à certains moments plutôt que d'autres. L'objectif est de lisser le trafic de transit sur le réseau des routes nationales, en particulier sur les axes nord-sud.

Le produit de la taxe doit être affecté au Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

En septembre 2025, le Conseil des États a clairement accepté la motion par 44 voix contre 0. La commission compétente du Conseil national (CTT-N) propose également à son conseil d'accepter la motion par 16 voix contre 2 et 5 abstentions.

**Prise de position du TCS :**

Le TCS est tout à fait conscient tenu de la charge croissante qui pèse sur les infrastructures routières et comprend ainsi les motifs derrière la motion Chiesa en faveur d'une redevance de transit. Il estime cependant sa mise en œuvre, ni réaliste, ni opportune. Il serait favorable à un examen approfondi de mesures possibles par le Conseil fédéral.

La redevance de transit demandée entraînerait une charge administrative importante, notamment en raison de l'enregistrement et de la surveillance systématiques des véhicules. Le TCS doute donc que l'effet de la redevance de transit justifie les ressources considérables qu'elle nécessiterait.

Dans le même temps, il est clair que le réseau routier suisse est fortement sollicité sur divers axes, comme en témoigne notamment l'augmentation constante du nombre d'heures d'embouteillages. Parallèlement, l'extension ciblée des infrastructures n'est que limitée, ou du moins trop lente.

Le TCS serait donc favorable à une analyse approfondie d'autres mesures possibles pour le réseau routier suisse. Le rapport du Conseil fédéral sur le postulat Stadler ([22.4044](#)) fournit une base à cet effet : le Conseil fédéral y présente les mesures qu'il applique pour améliorer la situation du trafic dans le transit alpin et la manière dont il entend les développer, en collaboration avec les cantons concernés.

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.