



# Perspectives parlementaires de la session spéciale 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.metrailler@tcs.ch



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



<b>Conseil national</b>			
23.310	Initiative cantonale Uri – Système de régulation du transport routier en transit par le Saint-Gothard		<a href="#">02</a>
25.3003	Motion CTT-N – Les systèmes de navigation doivent aussi contribuer à la sécurité		<a href="#">03</a>
25.3004	Motion CTT-N – Créer les bases légales visant à améliorer la gestion du trafic sur les axes nord-sud		<a href="#">03</a>
<b>Interventions parlementaires de catégorie IV – DETEC</b>			
24.4303	Postulat Imark – Procédure simplifiée pour la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence		<a href="#">04</a>
23.3517	Postulat (Regazzi) Fonio – Tunnel du Saint-Gothard. Voie réservée aux véhicules ayant des plaques tessinoises ou uranaises		<a href="#">05</a>
23.3553	Motion Quadri – Ne plus sanctionner les groupes qui signalent la présence de contrôles radar		<a href="#">05</a>
23.3610 23.3611 23.3612	Motion Gredig, Motion Stadler, Motion Jauslin – Péage variable pour le transit nord-sud et mesures d'accompagnement pour les autres passages transalpins		<a href="#">06</a>
23.3711	Motion (Pasquier-Eichenberger) Töngi – Pour une interdiction des SUV et des voitures tout-terrain		<a href="#">06</a>
23.3715	Postulat Farinelli – Vignette autoroutière obligatoire pour traverser la Suisse		<a href="#">07</a>



## Conseil national

### 23.310 Initiative cantonale Uri – Système de régulation du transport routier en transit par le Saint-Gothard

Se fondant sur l'art. 160, al. 1, de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. ; RS 101), le canton d'Uri dépose l'initiative suivante concernant le système de régulation au Gothard :

L'Assemblée fédérale est invitée à créer les bases légales ou à modifier la loi fédérale sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01) de manière à ce qu'il soit possible de mieux réguler le volume de circulation sur l'axe de transit du Gothard et d'améliorer la situation afin de la rendre supportable pour le canton d'Uri. On envisagera notamment d'incorporer les éléments suivants à la base légale pour réguler le volume de circulation et les habitudes de déplacement des usagers et usagères de la route :

- Des mesures de gestion du trafic doivent être prises pour fluidifier la circulation dans le tunnel routier du Gothard sans augmenter la capacité de la route (feux de signalisation avec décompte de temps, vitesse minimale de 80 km/h, etc.) ;
- Des mesures doivent être prises pour faire de l'autoroute l'itinéraire principal du transport routier en transit. La route cantonale doit servir principalement à la desserte intracantonale (gestion des bretelles de sortie et d'accès à l'autoroute en cas de surcharge, etc.).
- A moyen terme, il convient de planifier des mesures pour adapter l'afflux routier maximal au volume de capacité actuel et futur du corridor routier du Gothard et de réduire ainsi les effets négatifs du trafic de transit sur le canton d'Uri. Il s'agit notamment d'étudier la faisabilité d'un système de réservation en ligne de créneaux de circulation dans le tunnel du Gothard, et ce tant du point de vue technique que légal.
- La problématique du transport routier en transit à travers les Alpes doit être abordée lors des prochaines négociations sur l'accord sur les transports terrestres conclu avec l'Union européenne, y compris dans l'éventualité d'un cycle de négociations " Bilatérales III ".
- L'objectif légal de transférer de la route au rail le transport transalpin de marchandises n'a pas encore pu être concrétisé dans la mesure souhaitée. Des mesures coordonnées au niveau international restent donc nécessaires pour que les objectifs de la politique de transfert puissent être atteints. Cela implique également le développement d'offres ferroviaires compétitives avec les capacités correspondantes, qui contribuent à désengorger la route.

Prise de position du TCS :



Si le TCS admet que cette initiative a contribué à un débat politique constructif sur la situation du trafic au Gothard, il la rejette. En effet, sur la base des mesures existantes, prévues et à examiner, le TCS estime que les exigences de l'initiative sont satisfaites. Il partage ainsi l'appréciation du Conseil des Etats qui, sans opposition, n'a pas donné suite à l'initiative cantonale lors de la session d'été 2024.

Le rapport sur le postulat Stadler ([22. 4044](#)), que le Conseil fédéral a adopté en mai 2024, esquisse d'intéressantes perspectives. Il contient un état des lieux des mesures existantes et d'autres mesures possibles pour améliorer la situation du trafic de transit nord-sud.

Pour améliorer cette situation, le rapport mentionne une multitude de mesures que l'OFROU met en œuvre avec les cantons concernés. Il s'agit notamment de fermetures d'entrées, de l'allongement des voies de sortie, de dosages ponctuels aux sorties et de vastes campagnes d'information. Le rapport aborde en outre des mesures supplémentaires que la Confédération considère comme méritant d'être examinées ou qui font déjà l'objet d'une analyse approfondie. Il cite par exemple les dosages automatisés des bretelles d'accès, les fermetures temporaires des jonctions et les mesures sur le réseau routier secondaire (notamment les interdictions de circuler). En revanche, le rapport explique de manière compréhensible pourquoi d'autres mesures discutées au niveau politique, comme le système de créneaux, ne seraient guère réalisables.



Le TCS est conscient que le rapport en réponse au postulat Stadler ne présente pas de nouvelles approches révolutionnaires et que la Confédération mise plutôt sur des mesures éprouvées et "mineures". Dans ce contexte, le TCS considère que la collaboration avec les cantons concernés est essentielle pour développer en permanence la gestion du trafic - avec des mesures qui sont appropriées et réalisables.

### 25.3003 Motion CTT-N – Les systèmes de navigation doivent 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 commission (Schilliger, Gianini, Giezendanner, Hurter Thomas, Imark, Quadri, Rutz, Schnyder, Sollberger, Umbricht Pieren, Wasserfallen Christian) propose de rejeter la motion.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion de la CTT-N. À l'instar d'une minorité de la commission, il estime que cette mesure n'est pas applicable et doute en outre de son efficacité. Voici quelques-unes des raisons qui motivent sa position :

- la qualité des données. En particulier sur le réseau routier secondaire, tous les chantiers, les fermetures et les manifestations 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 aux niveaux processuels et techniques ;
- les utilisateurs. Les cartes ne sont pas toujours mises à jour systématiquement (par exemple pour des raisons de coût).

Le TCS plaide donc en faveur de mesures alternatives qui ont fait leurs preuves. Afin de soulager la population locale du trafic de contournement, les recommandations de l'OFROU sont systématiquement prises en compte dans la préparation des informations routières. D'autres mesures, notamment des mesures structurelles, peuvent être appliquées en fonction de la situation et au niveau local. Le TCS renvoie à cet égard à l'état des lieux dressé par le Conseil fédéral dans son rapport sur le postulat Stadler ([22.4044](#)).

### 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 commission (Giezendanner, Gianini, Hurter, Imark, Quadri, Rutz, Schilliger, Schnyder, Sollberger, Umbricht Pieren, Wasserfallen Christian) propose de rejeter la motion.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion de la CTT-N. À l'instar d'une minorité de la commission, il estime que sa mise en œuvre serait difficile. En outre, cela créerait un précédent pour le système de transport suisse.



Régulièrement, les infrastructures de transport pour le transit nord-sud sont fortement sollicitées, comme divers autres tronçons de routes nationales. Cela a notamment pour conséquence négative un report d'une partie du trafic sur le réseau routier environnant.

Une augmentation des capacités n'est pas envisageable dans la région alpine, en raison de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes (art. 84 Cst.). La Confédération se concentre plutôt, en étroite collaboration avec les cantons concernés, sur des mesures visant à améliorer l'efficacité. Son rapport sur le postulat Stadler ([22.4044](#)) présente les mesures déjà prises, les projets pilotes en cours et les possibilités d'optimisation supplémentaires. Par exemple, des interdictions temporaires de circulation ont été mises en place de manière ponctuelle sur les routes cantonales et communales de la N13 à San Bernardino et le trafic a été dévié avant les traversées de localités. Selon l'OFROU, les enseignements tirés de ces mesures et d'autres mesures sont analysés et optimisés en permanence.

Le TCS soutient ces efforts visant à améliorer la fluidité du trafic et à soulager les communes environnantes. En revanche, 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 à la circulation de transit conformément à la LCR (art. 2) et à l'ordonnance sur les routes de transit. Par conséquent, 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.

## Interventions parlementaires catégorie IV – DETEC

### 24.4303 Postulat Imark – Procédure simplifiée pour la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence

Le Conseil fédéral est chargé d'examiner comment adapter les dispositions légales pertinentes de sorte que les réaffectations de la bande d'arrêt d'urgence puissent se faire dans le cadre d'une procédure simplifiée.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient le postulat Imark. La réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence (R-BAU) fait partie des mesures de gestion du trafic de l'OFROU qui sont appliquées sur les tronçons autoroutiers très fréquentés ([projets de R-BAU de l'OFROU](#)). Le R-BAU augmente les capacités pendant les périodes de fort trafic et contribue ainsi de manière importante à la fluidité et à la sécurité du trafic. Une simplification des procédures d'autorisation de planification permettrait de réaliser plus rapidement les projets sur les tronçons de routes nationales particulièrement surchargés.



### 23.3517 Postulat (Regazzi) Fonio – Tunnel du Saint-Gothard. Voie réservée aux véhicules ayant des plaques tessinoises ou uranaises

Le Conseil fédéral est chargé d'évaluer dans un rapport la faisabilité technique et juridique de solutions qui, sur le modèle du trafic S réservé aux poids lourds, permettraient aux automobilistes résidant dans les cantons du Tessin et d'Uri de bénéficier d'un accès prioritaire au tunnel routier du Gothard.

Ce rapport vise à compléter le rapport établi en réponse au postulat 22.4044 Stadler.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette le postulat (Regazzi) Fonio. 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 les 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 qu'il entend appliquer, en collaboration avec les cantons concernés.

Le TCS partage l'appréciation du Conseil fédéral et reconnaît les efforts déployés pour améliorer continuellement la situation du trafic en étroite collaboration avec les cantons. Sur la base de cette situation initiale, le TCS estime que la demande du postulat est satisfaite.

### 23.3553 Motion Quadri – Ne plus sanctionner les groupes qui signalent la présence de contrôles radar

Le Conseil fédéral est chargé de faire modifier l'art. 98a, al. 3, de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) de manière à ce que l'échange d'informations au sein de groupes sociaux fermés concernant la présence de contrôles radar ne soit plus punissable, quel que soit le nombre de personnes faisant partie de ces groupes.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Quadri. Dans le cadre de la révision de la loi sur la circulation routière (suite de Via sicura) en mars 2023, le Parlement a décidé de maintenir le droit en vigueur concernant la mise en garde contre les contrôles routiers ([LCR art. 98a, al. 3](#)). Par conséquent, mettre en garde publiquement contre les contrôles des autorités dans la circulation routière demeure punissable. Le Conseil fédéral entend ainsi empêcher le contournement systématique des contrôles routiers, ce qui est bénéfique pour la sécurité routière (voir la réponse du CF à la motion Wobmann [14.4229](#)). N'est pas considéré comme public le fait d'avertir directement certaines personnes proches. Le TCS approuve la pratique en vigueur.



**23.3610 Motion Gredig,  
23.3611 Motion Stadler,  
23.3612 Motion Jauslin – Péage variable pour le transit nord-sud et mesures d'accompagnement pour les autres passages transalpins**

Le Conseil fédéral est chargé de créer les bases légales permettant d'introduire des redevances d'utilisation des tunnels aux passages alpins importants pour le transit nord-sud (sur le réseau des routes nationales), en tenant compte des points suivants :

1. système de prix variable pour une meilleure utilisation de l'infrastructure existante ;
2. allègement approprié de la population et des entreprises des cantons directement concernés, sur le modèle de systèmes de redevances comparables en Europe ;
3. mesures d'accompagnement pour empêcher le trafic d'évitement par d'autres passages transalpins et par les communes riveraines.

**Prise de position du TCS :**



Le TCS rejette les motions Gredig, Stadler et Jauslin formulées en termes identiques. En ce qui concerne la gestion du trafic de transit alpin, le Conseil fédéral a adopté en 2024 un rapport en réponse au postulat Stadler ([22.4044](#)). Le rapport offre une vue d'ensemble des mesures existantes et évalue les autres mesures possibles pour améliorer la situation du trafic. Le rapport se montre critique à l'égard d'une taxe d'utilisation (variable) telle qu'elle est demandée par les motionnaires:

- Le canton du Tessin serait la seule partie du pays à ne pas disposer d'une liaison routière disponible toute l'année avec le reste de la Suisse,
- Il s'agirait d'un abandon du principe (art. 82 de la Constitution fédérale) d'une utilisation gratuite des routes publiques ;
- Il s'agirait d'une inégalité de traitement par rapport à d'autres tronçons routiers et tunnels très chargés dans le reste de la Suisse (par exemple autour des agglomérations).

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. Compte tenu de cette situation, il rejette les interventions.

**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 "véhicules tout-terrain". Par ailleurs, de nombreux véhicules dénommés par la motionnaires comme étant des « SUV » ne pèsent pas 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 son souhait d'encouragement des infrastructures de recharge pour les voitures électriques dans la loi sur le CO<sub>2</sub>, afin d'accélérer la transition écologique de la mobilité.

Par ailleurs, le TCS renvoie au mécanisme d'économie de marché existant : la loi sur le CO<sub>2</sub> en vigueur contient des valeurs cibles d'émissions pour les importateurs de véhicules. Si la flotte de véhicules 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 :



En ce qui concerne la gestion du trafic de transit alpin, le Conseil fédéral a adopté en 2024 un rapport en réponse au postulat Stadler ([22.4044](#)). Le rapport offre une vue d'ensemble des mesures existantes et évalue les mesures supplémentaires possibles pour améliorer la situation du trafic. Le Conseil fédéral estime qu'une augmentation de la vignette autoroutière, pour laquelle le postulat demande un rapport, n'est pas appropriée :

- Elle toucherait en premier lieu tous les usagers des routes nationales, qu'ils utilisent ou non les routes transalpines ;
- L'accord sur les transports terrestres conclu avec l'UE n'autorise pas une différence de traitement entre les usagers de la route étrangers et nationaux

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 continuellement la situation du trafic en étroite collaboration avec les cantons. Dans ce contexte, le TCS estime que la demande du postulat est satisfaite.