



Perspectives parlementaires de la session spéciale 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 national

			Page
26.3010	Motion CTT-N. Port du casque obligatoire et permis de conduire pour les trottinettes électriques et autres véhicules tendance similaires		02

Interventions parlementaires de catégorie IV (DETEC)

24.3597	Postulat Klopfenstein Broggin. Agglomérations transfrontalières – défis nationaux dans le domaine de la mobilité.		03
24.3696	Motion Suter. Radars de mesure du bruit : créer des bases légales		03
24.3740	Motion Glättli. Promouvoir les bornes de recharge pour voitures électriques là où cela est judicieux pour le stockage d'électricité.		04
24.3741	Motion Grossen. Promouvoir les bornes de recharge pour voitures électriques là où cela est judicieux pour le stockage d'électricité		04
24.3742	Motion Knutti. Promouvoir les bornes de recharge pour voitures électriques là où cela a le plus de sens		04
24.3406	Motion Quadri. Introduire les plaques d'immatriculation personnalisées en Suisse		04



Conseil national

26.3010 Motion CTT-N . Port du casque obligatoire et permis de conduire pour les scooters électriques et autres véhicules tendance similaires

Le Conseil fédéral est chargé de modifier l'article 18 de l'ordonnance sur les exigences techniques applicables aux véhicules routiers (OETV ; RS 741.41) de manière à ce que les scooters électriques et les véhicules tendance similaires soient classés au moins dans la catégorie « cyclomoteurs rapides ». Pour les scooters électriques, il est ainsi prévu d'introduire, outre l'obligation d'immatriculation, le port obligatoire du casque, un permis de conduire et des limites d'âge analogues à celles qui s'appliquent déjà aux vélos électriques rapides (jusqu'à 45 km/h) et aux cyclomoteurs (jusqu'à 30 km/h). Le transport de passagers (conduite à deux) doit en principe être interdit. Si un classement juridiquement sûr dans une catégorie de véhicules existante n'est pas possible, il convient de créer des catégories correspondantes répondant aux exigences mentionnées.

Une minorité (Umbricht Pieren, Candinas Martin, Cottier, Imark, Kutter, Schnyder Markus, Silberschmidt) propose de rejeter la motion.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion de la CTT-N. Celle-ci exige le port du casque et l'obtention d'un permis de conduire pour les trottinettes électriques et les véhicules tendance similaires – raison pour laquelle ils devraient être classés dans la catégorie « cyclomoteurs rapides » plutôt que dans celle des « cyclomoteurs légers ». La motion ne précise pas quels « véhicules tendance similaires » seraient concernés par cette nouvelle classification.

Les exigences de la motion ne sont pas cohérentes avec la classification des véhicules en fonction de leurs caractéristiques (taille, poids, vitesse, etc.). Actuellement, les trottinettes électriques, tout comme les vélos électriques lents, font partie des « cyclomoteurs légers ». Leur vitesse maximale est de 25 km/h (ou 20 km/h pour les trottinettes électriques). Elles sont nettement plus lentes que les cyclomoteurs rapides, qui peuvent rouler jusqu'à 45 km/h. D'autres différences concernent notamment les voies de circulation autorisées et l'équipement du véhicule (par exemple, la plaque d'immatriculation et le compteur de vitesse).

À cela s'ajoute le fait que la classification des véhicules de mobilité douce – et, par conséquent, les différentes prescriptions qui s'y rapportent – n'est entrée en vigueur que récemment, en juillet 2025. L'objectif de cette révision était d'établir des prescriptions claires et compréhensibles pour un nombre croissant de moyens de mobilité douce.

En conséquence, la motion pourrait semer davantage la confusion qu'elle n'apporterait de meilleures réponses, ce qui pourrait avoir un impact négatif sur la sécurité routière. Le TCS préconise plutôt de recueillir des expériences consécutives à la nouvelle réglementation en vigueur, avant d'envisager une éventuelle optimisation des règles de circulation. Parallèlement, il salue d'autres mesures volontaires telles que la sensibilisation des usagers de la route et l'application par la police des règles en vigueur.



Interventions parlementaires de catégorie IV (DETEC)

[24.3597](#) Postulat Klopfenstein Broggini. Les agglomérations transfrontalières, enjeux nationaux en matière de mobilité

Le Conseil fédéral est chargé d'évaluer, dans un rapport, le potentiel de développement des transports publics dans les agglomérations transfrontalières comme Genève, Bâle, le Tessin, ou Saint-Gall. Il examinera les meilleures options de liaisons en transports publics et ferroviaires, il définira les besoins spécifiques en tenant compte des infrastructures et offres existantes. Il présentera des possibilités concrètes d'actions ainsi que des outils de financement garantissant aussi l'offre sur la durée. Il travaillera en collaboration étroite avec les cantons concernés.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette le postulat Klopfenstein Broggini. Pour le TCS, les revendications ne sont pas cohérentes avec la répartition des tâches entre la Confédération, les cantons et les communes. De plus, il ne voit pas la nécessité d'une action supplémentaire, compte tenu des instruments existants au niveau fédéral.

Alors que la Confédération gère, développe et finance les routes nationales, les cantons et les communes sont responsables des infrastructures sur leur territoire – y compris l'offre de transport régionale transfrontalière. Depuis 2008, la Confédération participe en outre financièrement à hauteur de 30 à 45 % au développement des infrastructures de transport dans les agglomérations (programmes d'agglomération). Plus l'impact attendu du programme concerné sur les transports, l'urbanisation, la sécurité et l'environnement est important, plus la participation financière est élevée. Les agglomérations transfrontalières bénéficient également de ce soutien, dans le cadre des planifications qu'elles développent.

[24.3696](#) Motion Suter. Créer les bases légales pour les radars antibruit

Le Conseil fédéral est chargé de créer les bases légales nécessaires au déploiement de radars antibruit. Les véhicules produisant un bruit excessif doivent pouvoir être détectés au moyen de radars antibruit et les personnes qui conduisent ces véhicules, sanctionnées par une amende.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Suter. Bien que le TCS considère que la protection contre le bruit est une préoccupation importante, les mesures doivent être techniquement réalisables et applicables dans la pratique.

En 2023, le Conseil fédéral a mis en consultation un train de mesures visant à réduire le bruit excessif des moteurs. Celui-ci fait suite à la motion 20.4339 de la CEATE-N. En [octobre 2024](#), il a adopté plusieurs des mesures proposées. Il a renoncé à toute modification concernant les radars antibruit, en se référant aux projets pilotes alors en cours.

En [décembre 2025](#), le Conseil fédéral a publié son rapport intitulé « Analyses juridiques et techniques en vue de l'utilisation de radars antibruit ». Ce rapport illustre clairement les obstacles techniques et juridiques liés à l'utilisation des radars antibruit.

Ainsi, contrairement à la vitesse, la mesure du bruit est fortement influencée par les conditions météorologiques, les bruits ambiants et les types de véhicules. De plus, il manque des valeurs limites légales claires et des procédures de sanction applicables, ce qui s'explique notamment par le fait que les pics de bruit ne peut être assimilée à la notion de « bruit évitable ». Enfin, l'utilisation de radars antibruit entraînerait des



coûts humains et financiers disproportionnés, tandis que les problèmes d'application existants persisteraient. Au lieu de recourir à des sanctions ou de proposer d'autres contrôles, le Conseil fédéral recommande donc l'utilisation d'écrans qui livrent une information sur le niveau sonore et sensibilisent ainsi les conducteurs, sans déclencher directement une amende ou une procédure.

Le TCS partage l'avis du Conseil fédéral. Tant que les avantages ainsi que l'utilisation technique et juridique des radars antibruit ne sont pas clairement démontrés, il ne voit pas la nécessité de prendre de nouvelles mesures. D'une manière générale, le TCS soutient les solutions techniques visant à réduire le bruit de la circulation, par exemple les revêtements routiers silencieux ou les pneus plus silencieux. De même, le TCS salue la sensibilisation des usagers de la route, par exemple via des campagnes visant à promouvoir une conduite plus silencieuse.

[24.3740](#) Motion Glättli. Promouvoir les stations de recharge pour voitures électriques là où cela est judicieux pour le stockage d'électricité

[24.3741](#) Motion Grossen. Promouvoir les bornes de recharge pour voitures électriques là où cela est judicieux pour le stockage d'électricité

[24.3742](#) Motion Knutti. Promouvoir les bornes de recharge pour voitures électriques là où cela a le plus de sens

La Confédération doit mettre en place le cadre légal nécessaire pour promouvoir l'installation de bornes de recharge sur les parkings d'entreprise, tant pour la flotte de l'entreprise que pour les employés et les clients.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient les motions Glättli, Grossen et Knutti. La Suisse s'est fixé pour objectif d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. La mobilité électrique joue un rôle important à cet égard, d'où l'importance de conditions-cadres attractives.

Selon le baromètre du TCS sur la mobilité électrique, le prix et la disponibilité d'une borne de recharge comptent parmi les critères déterminants pour l'achat d'une voiture électrique. La recharge des voitures électriques se heurte à des obstacles supplémentaires, en particulier pour les locataires et dans les agglomérations. Des conditions-cadres appropriées pour les infrastructures de recharge sur le lieu de travail peuvent apporter une aide significative à cet égard.

[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.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la motion Quadri, c'est-à-dire l'examen de 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.

Dans sa réponse à la question Schilliger ([23.7204](#)), 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 être 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 formulé par le motionnaire est 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.