



# Perspectives parlementaires de la session d'automne 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 des États</b>			
			Page
<a href="#">21.082</a>	OCF. Code de procédure civile. Modification		<a href="#">02</a>
<a href="#">25.022</a>	OCF. «Pour une politique énergétique et climatique équitable : investir pour la prospérité, le travail et l'environnement (initiative pour un fonds climat)». Initiative populaire		<a href="#">02</a>
<a href="#">25.3543</a>	Motion Burkart. Aménager le tronçon Anvers-Bâle pour créer une deuxième ligne d'accès à la NLFA côté nord et éviter le report sur la route du transport combiné de marchandises		<a href="#">03</a>
<a href="#">25.3744</a>	Motion Chiesa. Taxe sur le trafic routier traversant la Suisse (art. 82 al. 3 en relation avec l'art. 84 al. 1 Cst.)		<a href="#">04</a>
<a href="#">25.3953</a>	Motion CTT-E. Garantir l'alimentation et les liquidités du fonds d'infrastructure ferroviaire		<a href="#">05</a>
<a href="#">25.3710</a>	Postulat Zopfi. Optimiser le fonds d'infrastructure ferroviaire. Faire plus avec moins		<a href="#">06</a>
<a href="#">25.3636</a>	Postulat Juillard. Circulation routière. La conduite accompagnée a-t-elle amélioré les compétences des futurs conducteurs ?		<a href="#">06</a>
<a href="#">25.3548</a>	Postulat Würth. Gestion du trafic routier. Exploiter les nouvelles possibilités technologiques		<a href="#">07</a>
<a href="#">25.3951</a>	Postulat CEATE-E. Bases pour une nouvelle loi sur le CO2, concise et efficace		<a href="#">07</a>
<a href="#">22.451</a>	Initiative parlementaire Pfister Gerhard. Nouvelle loi sur le CO2, concise et efficace		<a href="#">08</a>
<b>Conseil national</b>			
<b>Interventions parlementaires de catégorie IV (DETEC)</b>			
<a href="#">23.4001</a>	Motion Aeschi. Non à l'abandon des OUC. Attribution de nouvelles concessions de radiocommunication OUC à compter du 1er janvier 2027		<a href="#">09</a>
<a href="#">23.4172</a>	Motion Porchet. Un boulevard urbain pour pacifier et développer Lausanne et l'Ouest lausannois		<a href="#">09</a>
<a href="#">23.4176</a>	Motion Töngi. Non à la "propagande" sur les embouteillages. Les inforoutes sont dépassées		<a href="#">10</a>



## Conseil des États

### **21.082 OCF. Code de procédure civile. Modification**

Après l'adoption par le Parlement en 2013 de la motion Birrer Heimo (13.3931), le Conseil fédéral présente une nouvelle révision du code de procédure civile afin de renforcer la protection juridique collective. L'action collective existante doit être élargie et permettre à l'avenir également de faire valoir des prétentions en dommages-intérêts.

Le 17 mars 2025, le Conseil national a décidé de suivre la recommandation de sa Commission des affaires juridiques (CAJ-N) et de ne pas entrer en matière sur le projet. En août, la CAJ du Conseil des États a repris le dossier et recommande au Conseil des États, par 8 voix contre 5, de ne pas entrer en matière sur le projet.

**Prise de position du TCS :**



Le TCS recommande de suivre la position de la CAJ-E du 15 août 2025 et de ne pas entrer en matière sur le projet de loi sur la protection collective.

À travers son engagement scientifique et journalistique, comme lors de nombreuses manifestations ou encore via des tests de produits, le TCS s'engage quotidiennement en faveur des consommateurs. Il réalise par exemple de nombreux tests comparatifs afin d'informer ses membres et le grand public. Une information transparente contribue à la liberté de choix des consommateurs. C'est dans cet esprit que le TCS s'oppose au présent projet de révision de la protection juridique collective qui sera débattu par le Conseil des États. Le TCS justifie notamment cette position par le risque élevé que ce projet de loi conduise à des abus comparables à ceux qui existent aux États-Unis (class action), c'est-à-dire principalement à une utilisation de cet instrument de protection des consommateurs à des fins commerciales.

### **25.022 OCF. «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 climat, qui a abouti en avril 2024, vise à créer un fonds dont les ressources seraient notamment consacrées 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 nécessaires proviendraient du budget fédéral. Concrètement, la Confédération devrait verser chaque année entre 0,5 et 1 % du produit intérieur brut au fonds pour le climat. Selon le Conseil fédéral, cela correspondrait actuellement à entre 3,9 et 7,7 milliards de francs par an.

Lors de la session d'été 2025, le Conseil national a décidé à une large majorité (120 voix contre 64) de recommander le rejet de l'initiative pour un fonds climat. Cette appréciation est également partagée par une majorité de la CEATE-E : par 8 voix contre 3, elle propose au Conseil des États de rejeter l'initiative.

**Prise de position du TCS :**



Le TCS rejette l'initiative pour un fonds climat, tout comme une majorité de la CEATE-E. Le TCS considère 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).

Le TCS estime en revanche que le fonds pour le climat demandé est une approche inappropriée. En 2021, le peuple suisse a rejeté la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub> notamment en raison des flux financiers difficilement compréhensibles envisagés à l'époque, avec des instruments comparables à un fonds climatique. Un tel fonds 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.

#### **25.3543 Motion Burkart. Aménager le tronçon Anvers-Bâle pour créer une deuxième ligne d'accès à la NLFA côté nord et éviter le report sur la route du transport combiné de marchandises**

Le Conseil fédéral est chargé d'aménager rapidement le tronçon Anvers-Bâle, sur la rive gauche du Rhin, afin de créer une deuxième ligne d'accès à la NLFA côté nord. La Suisse financera notamment l'intégralité des travaux d'adaptation du profil des tunnels vosgiens. Pour ce faire, elle utilisera en priorité les fonds originellement destinés à la chaussée roulante pour les années 2026 à 2028.

La NLFA a considérablement augmenté la capacité du transport de marchandises à travers les Alpes sur le territoire suisse. Sa principale ligne d'accès côté nord, sur la rive droite du Rhin en Allemagne, est cependant surchargée et régulièrement sujette à des perturbations. Les retards pris dans son aménagement (fin des travaux prévue en 2042 seulement) viennent encore aggraver le problème. Afin de renforcer la résilience du système, il faut donc d'urgence établir une deuxième ligne d'accès à la NLFA côté nord.

**Prise de position du TCS :**



Le TCS soutient la motion Burkart. L'extension de la ligne de desserte NLFA Anvers-Bâle, sur la rive gauche du Rhin, contribue à transférer une partie du trafic marchandises vers le rail et à soulager ainsi l'infrastructure routière, tant pour le trafic marchandises que pour le trafic individuel. Le TCS soutient donc le développement de cette ligne de desserte dans la perspective d'un système de transport global fonctionnel.



**[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.).

**Prise de position du TCS :**



Le TCS rejette la motion Chiesa visant à instaurer une redevance de transit, qu'il juge irréalisable. Compte tenu de la charge croissante qui pèse sur les infrastructures routières, il serait par contre favorable à un examen approfondi des mesures par le Conseil fédéral.

La redevance de transit exigée 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'embouteillage. Parallèlement, l'extension ciblée des infrastructures se heurte à de très nombreux obstacles et prend donc beaucoup de retards par rapport aux planifications établies par la Confédération, d'entente avec les autorités associées au processus de décision.

Le TCS saluerait donc 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.



## **25.3953 Motion CTT-E . Garantir l'alimentation et les liquidités du fonds d'infrastructure ferroviaire**

Le Conseil fédéral est chargé d'améliorer et de renforcer, en prenant des mesures adéquates, l'alimentation et les liquidités du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

Selon l'exposé des motifs de la motion, le Conseil fédéral dispose notamment des options suivantes, qui ne nécessitent pas de ressources fiscales supplémentaires :

- adaptation des dispositions de remboursement ou renonciation au remboursement des dettes reprises du fonds temporaire pour les grands projets ferroviaires ,
- renonciation à la réserve minimale de 300 millions de francs dont doit disposer le FIF ;
- flexibilité accrue dans la planification des liquidités grâce à l'autorisation d'un nouvel endettement limité dans le temps et dans son montant ;
- apport maximal possible provenant de la redevance sur le trafic des poids lourds ;
- prolongation du pour mille de la TVA temporaire après 2030.

Le Conseil fédéral est invité à prendre des mesures individuelles ou un train de mesures en tenant compte des divers avantages et inconvénients des différentes options.

**Prise de position du TCS :**



Le TCS soutient la motion de la CTT-E. Afin de répondre aux besoins croissants des Suisses en matière de mobilité et de garantir le bon fonctionnement de l'ensemble du système de transport, il est impératif de poursuivre le développement des infrastructures de transport suisses. La motion, formulée en termes généraux, ouvre de nouvelles possibilités pour améliorer la liquidité du fonds d'infrastructure ferroviaire en vue des investissements à venir.

Dans le même temps, il reste essentiel d'utiliser les moyens disponibles de manière aussi ciblée et efficace que possible. Le TCS suit donc avec attention les développements du projet « Transports 45 » et l'examen et la priorisation des projets d'infrastructure qui en découleront.



### **25.3710 Postulat Zopfi. Optimiser le fonds d'infrastructure ferroviaire. Faire plus avec moins**

Le Conseil fédéral est chargé d'élaborer un rapport dans lequel il examine comment les ressources du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) peuvent être utilisées plus efficacement. Le rapport examinera notamment :

- comment encourager davantage la transformation numérique et l'innovation au moyen du fonds afin de réduire les coûts d'entretien et de maintien de la qualité tout en utilisant les infrastructures de façon plus efficace,
- comment un cofinancement par les cantons peut contribuer à réaliser des projets qui, bien que n'apportant pas suffisamment d'avantages au niveau national, présentent une utilité régionale et bénéficient d'une volonté de cofinancement,
- comment une application plus nuancée et proportionnée des normes peut contribuer à réduire les coûts et à mettre en œuvre les projets de façon plus efficace,
- comment éliminer les mauvaises incitations qui entraînent des solutions coûteuses d'entretien et d'aménagement des infrastructures ferroviaires,
- comment financer à partir du fonds des mesures de remplacement, qui privilégieront par exemple le tram ou le bus au lieu de la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire, afin de mettre en œuvre des solutions de transport plus rentables.

**Prise de position du TCS :**



Le TCS soutient le postulat Zopfi. Les derniers développements concernant les coûts supplémentaires liés à l'extension des infrastructures ferroviaires ont montré qu'une utilisation plus ciblée des moyens disponibles est nécessaire. C'est pourquoi la Confédération a décidé, avec Transports '45, d'examiner et de prioriser les projets d'infrastructure de transport ferroviaire, routier et urbain. Parallèlement, le postulat Zopfi peut servir de base de discussion pour optimiser le financement du rail par le biais du FIF.

### **25.3636 Postulat Juillard. Circulation routière. La conduite accompagnée a-t-elle amélioré les compétences des futurs conducteurs ?**

Le Conseil fédéral est chargé d'évaluer si la conduite accompagnée à partir de 17 ans et sans cours d'introduction par un professionnel a atteint ses objectifs, à savoir l'amélioration des compétences des jeunes conducteurs et ainsi la diminution des accidents de la route impliquant cette catégorie de conducteurs; il adressera un rapport au Parlement et, cas échéant, il proposera les adaptations législatives et réglementaires nécessaires, voire la suppression pure et simple de cette mesure.

**Prise de position du TCS :**



Le TCS soutient le postulat Juillard. Les conclusions du rapport pourront être utilisées pour examiner cette réglementation relativement nouvelle et, le cas échéant, l'optimiser.

Depuis 2021, la nouvelle réglementation s'applique à l'obtention du permis de conduire de catégorie B, les moins de 20 ans n'étant pas soumis aux mêmes exigences que les plus de 20 ans. Une telle différenciation peut être judicieuse dans certaines circonstances, s'il peut être objectivement démontré que le nombre d'accidents est lié à l'âge et non au manque d'expérience (indépendant de l'âge) des nouveaux conducteurs. Une telle base de données objective n'est actuellement pas disponible.



Le TCS salue donc l'annonce faite par le Conseil fédéral dans ses réponses aux motions [23.4464](#) et [23.4465](#) d'évaluer la mesure et de l'adapter si nécessaire.

#### **[25.3548](#) Postulat Würth . Gestion du trafic routier. Exploiter les nouvelles possibilités technologiques**

Le Conseil fédéral est chargé d'examiner dans quelle mesure les technologies actuellement disponibles - telles que l'enregistrement automatique par caméra, la reconnaissance des plaques d'immatriculation ou l'intelligence artificielle - peuvent être mises à profit pour améliorer la régulation, la gestion et l'information sur la circulation routière, et de présenter dans un rapport quelles adaptations de la réglementation seraient nécessaires à cet effet.

**Prise de position du TCS :**



Le TCS soutient le postulat Würth, mais avec certaines réserves. Les exigences imposées aux infrastructures de transport augmentent, alors que leur extension ciblée ne peut être réalisée que partiellement. Il est donc d'autant plus important d'utiliser et d'exploiter au mieux les infrastructures existantes. Si divers instruments – tels que la réaffectation des bandes d'arrêt d'urgence ou les limitations de vitesse temporaires – sont déjà utilisés, le postulat peut servir de base de discussion pour d'autres mesures.

Dans le même temps, le TCS souligne qu'il rejette clairement la tarification routière (péages routiers), c'est-à-dire une taxe incitative à la charge des usagers de la route. Il s'opposerait donc à toute tentative d'utiliser le postulat Würth pour introduire de tels mécanismes.

#### **[25.3951](#) Postulat CEATE-E. Bases pour une nouvelle loi sur le CO2, concise et efficace**

Le Conseil fédéral est chargé d'étudier, dans un rapport, la forme que pourrait prendre une loi sur le CO2 simple sur la base des quatre principes énoncés ci-après. Il analysera également les conséquences d'une telle loi sur la politique extérieure et intérieure, notamment pour les milieux économiques, pour lesquels il y a lieu d'étudier précisément la compétitivité et la charge administrative supplémentaire.

Les quatre éléments fondamentaux sont :

1. Conformément au principe du pollueur-payeur, tous les rejets de gaz à effet serre émis sur le territoire suisse ainsi que les vols au départ de la Suisse sont soumis à une taxe, en fonction de leur impact sur les gaz à effet de serre, indépendamment de leur source.
2. Le montant de la taxe est adapté périodiquement, en fonction de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre par rapport à la trajectoire de réduction qui doit conduire à la neutralité climatique d'ici 2050.
3. Les recettes de la taxe sur le CO2 sont restituées à la population et aux entreprises après déduction des frais de perception et d'administration.
4. Tous les produits importés sont soumis à une taxe nationale, dont le taux est fonction des émissions qui leur sont attribuées (empreinte carbone, y compris la logistique).

**Prise de position du TCS :**



Le TCS soutient le postulat de la CEATE-E. À la suite de l'adoption populaire de la loi sur le climat, le Conseil fédéral soumettra des propositions dans le domaine de la mobilité. Le Conseil fédéral a annoncé qu'il lancerait en 2026 la consultation sur la loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2030. Le rapport



demandé peut fournir une analyse approfondie d'une taxation des gaz à effet de serre, qui servirait de base de discussion dans le cadre de cette révision de la loi.

### **22.451 Initiative parlementaire Pfister Gerhard. Nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub>, concise et efficace**

Les bases légales doivent être créées ou modifiées afin que la loi sur le CO<sub>2</sub> comporte les éléments fondamentaux suivants :

1. Conformément au principe du pollueur-payeur, tous les rejets de gaz à effet serre émis sur le territoire suisse ainsi que les vols au départ de la Suisse sont soumis à une taxe, en fonction de leur impact sur les gaz à effet de serre, indépendamment de leur source.
2. Le montant de la taxe est adapté périodiquement, en fonction de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre par rapport à la trajectoire de réduction qui doit conduire à la neutralité climatique d'ici 2050.
3. Les recettes de la taxe sur le CO<sub>2</sub> sont restituées à la population et aux entreprises après déduction des frais de perception et d'administration.
4. Tous les produits importés sont soumis à une taxe nationale, dont le taux est fonction des émissions qui leur sont attribuées (empreinte carbone, y compris la logistique).

En décembre 2024, le Conseil national a décidé par 98 voix contre 91 (et 7 abstentions) de donner suite à l'initiative parlementaire. Le 3 juillet 2025, la CEATE-E a décidé de recommander au Conseil des États de rejeter l'initiative parlementaire (par 8 voix contre 3).

**Prise de position du TCS :**



Le TCS rejette l'initiative parlementaire Pfister. Il partage ainsi l'avis de la majorité de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des États (CEATE-E). Le TCS estime qu'à l'heure actuelle, un changement complet de système en matière de politique climatique n'est ni susceptible de rallier une majorité ni approprié. Il convient plutôt de tirer les enseignements de la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub> qui est entrée en vigueur en janvier 2025 et des mesures qu'elle contient. Et pour la période 2031-2040, le Conseil fédéral est déjà tenu, en vertu de la loi sur le climat et l'innovation, de présenter de nouvelles mesures pour atteindre l'objectif (zéro émission nette en 2050). Dans le cadre de ces travaux politiques, il sera possible d'examiner et de proposer de nouvelles approches et mesures. Le TCS soutient à cet égard le postulat de la CEATE-E ([25.3951](#)), qui sera également examiné lors de cette session.



## Conseil national

### [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 vers le 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. 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. Plus des deux tiers des automobilistes, soit une nette majorité, ont déjà effectué le passage au DAB+. Parallèlement, le TCS est conscient que la qualité du réseau n'est pas encore satisfaisante dans toutes les régions du pays. Il demande donc que la qualité du réseau DAB+ soit améliorée le plus rapidement possible.

### [23.4172](#) Motion Porchet. Un boulevard urbain pour pacifier et développer Lausanne et l'Ouest lausannois

Le Conseil fédéral est chargé de reclasser le tronçon d'autoroute A1a Ecublens-Maladière Lausanne en route nationale. L'avenue devrait intégrer différentes sorties et entrées vers les communes de l'Ouest lausannois. Elle reliera les quartiers et les pôles entre eux et proposera une redistribution équilibrée des modes de circulation et de déplacement. Cette avenue métropolitaine, ou boulevard urbain, à 60, voire 50 km/h restera une route nationale de classe 3.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Porchet en raison des restrictions importantes qu'elle impose. Le tronçon d'autoroute mentionné fait partie intégrante du réseau principal structurant de la ville de Lausanne et de son agglomération. Entre 2030 et 2035, il doit être complété par un nouveau raccordement autoroutier à Chavannes. Le régime de vitesse actuel contribue à canaliser le trafic sur l'axe aménagé à cet effet et à réduire le trafic de contournement dans les quartiers et les rues secondaires. Ce dernier point contribue à son tour à la sécurité des différents usagers de la route.

Compte tenu de la situation complexe du trafic sur place, le TCS serait toutefois favorable à l'examen de mesures alternatives visant à améliorer la fluidité et la sécurité du trafic (p. ex. mesures dans le domaine de la gestion du trafic).



## **23.4176 Motion Töngi. Non à la "propagande" sur les embouteillages. Les inforoutes sont dépassées**

Il est temps de supprimer les informations routières fournies de façon linéaire toutes les 30 minutes par la radio alémanique SRF. Elles n'ont rien d'un service public.

**Prise de position du TCS :**



Le TCS rejette la motion Töngi. En 2022, le trafic routier a été perturbé pendant 39 863 heures au total sur le réseau routier national, ce qui correspond à peu près au niveau d'avant la pandémie de coronavirus en 2019. La majeure partie des embouteillages, soit 85 %, est due à la surcharge du trafic. Les informations routières restent donc indispensables, car elles contribuent de manière importante à fluidifier le trafic et, par conséquent, à la sécurité des usagers.