

Perspectives parlementaires de la session de printemps 2024



Touring Club Suisse
Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE

Service politique
politik@tcs.ch

Contacts service politique du TCS

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 d'État			
			Page
21.4516	Motion Schilliger – Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités		03
22.3078	Motion Storni – Faciliter la conversion des véhicules d'occasion de moteurs à combustion à des moteurs électriques		03
Conseil national et Conseil d'État			
22.061	Loi fédérale – Loi sur le CO2 pour l'après 2024. Révision		04
Conseil national			
Interventions parlementaires catégorie IV (DFF)			
23.3747	Motion (Berthoud) Nantermod – Encourager la multimodalité en déduisant la taxe automobile		06
23.3783	Motion Schaffner – Taxation des combustibles et carburants en fonction de leur teneur énergétique		06
23.4073	Motion Marchesi – Halte aux hausses du prix des carburants! Fixer un plafond au-delà duquel les taxes et la TVA seront limitées		06
Interventions parlementaires catégorie IV (DFJP)			
22.4311	Motion Egger Mike – Limitation des frais de procédure inhérents aux ordonnances pénales rendues par suite d'un excès de vitesse (violation simple des règles de la circulation)		07
Interventions parlementaires catégorie IV (DETEC)			
22.3130	Postulat Groupe M-E – Future politique énergétique. Prendre en compte les crises dans les scénarios de référence		07
22.3131	Postulat groupe M-E – Exploiter le potentiel des technologies de stockage		08
22.3268	Motion Kamerzin – Mettre fin aux inégalités dans le financement de l'aménagement et de l'entretien des routes		08
22.3772	Postulat Roduit – Transition vers la mobilité électrique. Un autre modèle de financement pour les routes		08
22.3269	Motion Schlatter – Protection contre le bruit et sécurité routière. Il faut enfin réduire la vitesse de 60 à 50 kilomètres à l'heure dans les localités		09
22.3295	Motion Giezendanner – Infrastructures cyclables. Pour que les utilisateurs participent aux coûts		09
22.3458	Motion Brenzikofer – Dimanches sans voitures		10
22.3493	Motion Mahaim – Pour limiter notre dépendance aux énergies fossiles, réduisons la vitesse sur l'autoroute!		10
22.3555	Motion groupe S – Compenser l'augmentation du prix des carburants par la redistribution à la population des recettes accrues de TVA par le biais d'une réduction du prix des titres de transports publics		10
22.3580	Postulat Arslan – La Suisse est-elle "Fit for 55"? Comparaison des politiques climatiques suisse et européenne		11
22.3814	Postulat Suter – Poussières fines issues de l'usure des véhicules et des routes. Etat des lieux de la nécessité de légiférer		11



Prise de position générale sur les interventions IV (DETEC) concernant les offres de transports publics

22.3552	Motion groupe S – Faire face à la hausse des prix de l'énergie et du carburant. Offre promotionnelle sur les transports publics		12
22.3553	Motion groupe S – Promouvoir les transports publics. Demi-tarif à 100 francs		12
22.3554	Motion groupe S – Offre attractive en transports publics pour les familles		12
22.3582	Motion (Pasquier-Eichenberger) Brenzikofer – Prendre le rail l'été de ses 18 ans		12
22.3669	Motion Brenzikofer – Transports publics. Des chèques mobilité pour les revenus les plus bas		12
22.3752	Motion (Pasquier-Eichenberger) Schlatter – Pour un prix du demi-tarif plus attractif		12
22.3769	Postulat Töngi – Transports publics. Offres pour les jeunes		12
22.3832	Postulat Masshardt – "Crédit TP plus". Renforcer les transports publics pour protéger le pouvoir d'achat		12

Interventions parlementaires catégorie IV (DFF, DFJP, DETEC, CER)

22.4544	Motion Pfister Gerhard – Leasing automobile et financements croisés cachés. Assurer la transparence des prix		13
23.3936	Motion Grosse Jürg – Recharge des voitures électriques dans les immeubles d'habitation		13



CONSEIL D'ÉTAT

21.4516 Motion Schilliger – Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités

Le Conseil fédéral est chargé de modifier les dispositions de la loi sur la circulation routière (LCR, RS 741.01) de manière à respecter la hiérarchie et les différentes fonctions du réseau routier suisse tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des localités. Les nouvelles dispositions devront, d'une part, préserver les fonctions des différentes routes telles qu'elles sont définies dans les normes VSS. Elles veilleront, d'autre part, à ce que les limitations de vitesse correspondantes soient maintenues, en particulier celles de 50 km/h sur les routes à orientation trafic à l'intérieur des localités, tout en prévoyant la possibilité de réduire cette limitation à 30 km/h sur les routes d'intérêt local. Cette clarification au niveau de la loi permettra une révision consécutive de l'ordonnance d'exécution de la LCR, qui portera sur la désignation des routes à l'intérieur des localités.

Prise de position du TCS :



Le TCS, comme le Conseil national et une nette majorité de la CTT-E, soutient la motion Schilliger. Il est favorable à un régime de vitesse différencié et au maintien de la hiérarchie du réseau routier. Cela permet à chaque type de route d'assumer sa fonction et d'assurer la fonctionnalité du réseau routier dans son ensemble. A l'intérieur des localités, cela signifie concrètement

- Sur les routes à orientation trafic, la vitesse doit en principe rester de 50 km/h (pas de généralisation du 30 indistincte sur l'ensemble du territoire d'une commune). Dans certains cas (par exemple à proximité d'une école, sur une chaussée trop étroite ou en cas de motif impérieux de protection des résidents), la vitesse peut être limitée à 30 km/h sur certains tronçons de ces routes.
- Sur les routes de quartiers (routes non-affectées à la circulation générale), la limitation de vitesse peut être réduite à 30 km/h si nécessaire.

Des régimes de vitesse différenciés garantissent que le trafic ne se disperse pas dans les quartiers et les rues secondaires. Cela favorise en outre un flux de circulation efficace, tout en permettant de répondre aux besoins locaux en matière de bruit et de sécurité. La proposition permet finalement une bonne cohabitation des différents moyens de transport et assure leur attractivité. Le TCS soutient enfin cette motion, car son adoption ne remettrait pas en cause l'autonomie communale. L'adoption de cette motion par le Parlement permettrait une modification légale qui clarifierait la manière dont les autorités doivent respecter la limitation de vitesse à 50 km/h et renforcerait ainsi la sécurité juridique.

22.3078 Motion Storni – Faciliter la conversion des véhicules d'occasion de moteurs à combustion à des moteurs électriques

Le Conseil fédéral est chargé de procéder aux modifications de lois ou d'ordonnances nécessaires en vue d'adapter les prescriptions trop strictes, qui empêchent le remplacement des moteurs à combustion par des moteurs électriques. Il s'agit en particulier des obstacles qu'entraînent la certification de composants disposant déjà d'une autorisation et des exigences en matière d'essais destructifs.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la motion Storni. Avec les réglementations actuelles, la transformation de véhicules à moteur thermique en véhicules électriques est difficile et complexe. Jusqu'à présent, la demande de telles transformations (avec des batteries au plomb) était cependant faible. Grâce aux progrès technologiques, notamment dans le domaine des batteries, les possibilités techniques de transformation sont de plus en plus grandes. Tout en préservant la sécurité routière, il est judicieux d'adapter les prescriptions aux évolutions technologiques et aux besoins.



CONSEIL NATIONAL ET CONSEIL DES ÉTATS

[22.061](#) Loi sur le Conseil fédéral - Loi sur le CO2 pour l'après 2024. Révision

En septembre 2022, le Conseil fédéral a adopté son message sur la révision de la loi sur le CO2. Il souhaite réduire de moitié les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. Pour ce faire, la loi sur le CO2 contient des mesures concrètes. Parmi les mesures proposées par le Conseil fédéral dans le domaine du trafic routier, on trouve

- le renforcement des objectifs de la flotte pour les nouveaux véhicules ;
- la promotion des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques dans les immeubles à plusieurs logements, les entreprises et les parkings publics ;
- la poursuite de l'obligation de compensation pour les importateurs de carburants ainsi qu'une nouvelle obligation de mise à la consommation pour les carburants renouvelables ;
- l'exonération de la RPLP pour les véhicules lourds électriques jusqu'en 2030.

Des mesures sont également prévues dans le domaine des transports publics, notamment la promotion de systèmes de propulsion alternatifs pour les bus et les bateaux ainsi qu'une amélioration de l'offre de transport ferroviaire transfrontalier de passagers.

Tant le Conseil des Etats que le Conseil national ont apporté diverses modifications au projet. L'élimination des divergences a maintenant lieu.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient le projet sur le fond. Après le oui du peuple suisse à la loi sur le climat et l'innovation en juin dernier, il faut maintenant des mesures efficaces pour mettre en œuvre les objectifs climatiques ambitieux. Pour cela, il faut miser sur des incitations plutôt que sur de nouvelles interdictions et des taxes disproportionnées. Dans ce contexte, le TCS se concentre sur les points forts suivants, pour lesquels il existe des divergences entre les Chambres :

1. Valeurs cibles pour les nouveaux véhicules (art. 10) :

Le TCS soutient la proposition du Conseil fédéral, adoptée par le Conseil des Etats, de réduire encore les valeurs cibles d'émissions pour les voitures de tourisme nouvellement mises en circulation, sur la base du modèle de l'UE. En revanche, il rejette la version adoptée de justesse par le Conseil national (100 voix contre 94). Cette dernière veut, contrairement à l'UE, prescrire dans la loi une réduction linéaire avec des valeurs cibles diminuant chaque année.

Compte tenu du fait que plus de 99% des véhicules en Suisse proviennent de l'UE, le TCS considère qu'il n'est pas opportun que la Suisse fasse cavalier seul. Il recommande donc de suivre la majorité de la CEATE-E qui, comme le Conseil fédéral (et le Conseil des États en première délibération), prescrit une valeur cible pour la période 2025-2029 et une deuxième pour la période après 2030.

2. Mesures concernant les carburants : obligation de compensation pour les importateurs (art. 28c) et obligation de mise à la consommation de carburants renouvelables (art. 28f) :

Le TCS approuve l'approche adoptée pour les mesures relatives aux carburants. L'obligation de compensation des importateurs de carburants reste plafonnée à 5 centimes par litre, conformément aux décisions prises jusqu'ici par le Conseil national et le Conseil des Etats, comme dans la loi en vigueur. L'obligation de mise à la consommation de carburants renouvelables a été supprimée par une nette majorité au Conseil national ; aucune contre-proposition n'a été déposée à ce sujet à la CEATE-E. Ces décisions garantissent la transparence et la sécurité des coûts pour les consommateurs.

3. Infrastructures de recharge pour les voitures électriques (art. 41b) :

Le TCS salue la proposition du Conseil fédéral de promouvoir temporairement les infrastructures de recharge via le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Il ne sera pas possible d'atteindre les objectifs ambitieux fixés pour le secteur des transports, sans un développement plus soutenu de l'électromobilité. Les sondages montrent que la possibilité de recharger est un facteur déterminant pour l'achat d'une voiture électrique. L'installation se heurte toutefois à des obstacles majeurs, en particulier dans les immeubles à plusieurs logements. Une impulsion financière de la part de la Confédération peut lever les obstacles et renforcer la volonté d'investissement du secteur privé. Ce soutien modéré issu du FORTA provient



de recettes tirées des huiles minérales, strictement affectées, qui n'affectent en rien la santé des finances fédérales.

Face à cette réalité, le TCS recommande de suivre la minorité de la CEATE-E. Celle-ci veut – comme le Conseil national – investir au maximum CHF 20 millions par an dans l'installation de base d'infrastructures de recharge dans les immeubles à plusieurs logements, dans les entreprises et sur les parkings publics.



CONSEIL NATIONAL

Interventions parlementaires catégorie IV (DFP)

23.3747 Motion (Berthoud) Nantermod – Encourager la multimodalité en déduisant la taxe automobile

Le Conseil fédéral est chargé de proposer une modification de la loi fédérale sur l'impôt fédéral direct et de la loi fédérale sur l'harmonisation des impôts directs des cantons et des communes, en introduisant la possibilité de déduire le montant effectif de la taxe automobile pour l'ensemble des contribuables.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Berthoud. La compétence fiscale de la Confédération est réglée de manière exhaustive dans la Constitution fédérale (Cst.). Elle détermine les impôts que la Confédération peut prélever. En revanche, les cantons sont libres de prélever d'autres impôts et taxes telles que la taxe cantonale sur les véhicules à moteur.

Il existe déjà la possibilité d'indiquer des déductions de frais professionnels pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail dans le cadre de l'impôt fédéral direct. Cette déduction permet de prendre en compte les frais liés aux déplacements en voiture mais également avec d'autres moyens de locomotions (TP ; vélos ; moto...)

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.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Schaffner. 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 fixer une taxation liée au volume ou au poids. D'un point de vue technique, il est également plus facile de mesurer le volume et le poids des produits (malgré de faibles différences de qualité/de teneur en énergie) que la densité énergétique et la teneur en énergie. Dans d'autres pays également, les carburants et les combustibles sont taxés en fonction du volume et du poids.

23.4073 Motion Marchesi – Halte aux hausses du prix des carburants! Fixer un plafond au-delà duquel les taxes et la TVA seront limitées

Le Conseil fédéral est chargé d'élaborer un projet de modification des lois pertinentes, de sorte que, lorsque le prix plafond des carburants est dépassé à la pompe, des mesures soient déclenchées pour atténuer et compenser l'augmentation.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la motion Marchesi. Compte tenu des prix élevés des carburants, il est favorable à un allègement de la charge fiscale pour la population, dans la mesure où celui-ci reste limité dans le temps et ne concerne pas les recettes fiscales à affectation obligatoire, mais seulement les quelque 40% des recettes de l'impôt sur les huiles minérales qui vont dans la caisse générale de la Confédération. La part affectée, qui sert entre autres à l'entretien et au financement de l'infrastructure routière et ferroviaire, ne doit pas être touchée dans l'optique de la sécurité de la planification et du financement.



Interventions parlementaires catégorie IV (DFJP)

22.4311 Motion Egger Mike – Limitation des frais de procédure inhérents aux ordonnances pénales rendues par suite d'un excès de vitesse (violation simple des règles de la circulation)

Le Conseil fédéral est chargé de créer la base légale permettant de limiter à 50 francs au maximum les frais de procédure inhérents aux ordonnances pénales rendues dans le cadre d'une procédure ordinaire par suite d'un excès de vitesse au sens de l'art. 90, al. 1, LCR (violation simple des règles de la circulation).

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Egger. La procédure simplifiée pour les amendes d'ordre est réglée de manière exhaustive dans le droit fédéral. Lorsque cette procédure n'est pas applicable, la poursuite des infractions se fait selon les principes du Code de procédure pénale fédéral, qui prévoit que les frais sont mis à la charge du prévenu s'il est condamné (art. 426 CPP). Dans la pratique, il est possible que ces frais varient d'un canton à l'autre : Il s'agit d'une prérogative des cantons qui sont compétents en matière de poursuite des infractions à la loi sur la circulation routière (LCR).

Pour les excès de vitesse, dans les cas simples, les frais se situent généralement entre 100 et 200 CHF. Il convient de noter que les frais ne couvrent pas uniquement la procédure, mais également une contribution au fonctionnement de la justice (notamment les frais de personnel).

Interventions parlementaires catégorie IV (DETEC)

22.3130 Postulat groupe M-E – Future politique énergétique. Prendre en compte les crises dans les scénarios de référence

Le Conseil fédéral est chargé de réviser et, au besoin, d'adapter le scénario de référence relatif à la menace imminente d'une pénurie d'électricité en hiver et de la transformation à terme de l'approvisionnement énergétique suisse. Il conviendra de prendre en compte d'une part les éventuelles difficultés du côté de l'offre (par ex. pénurie d'eau liée à un déficit pluviométrique, possibilités d'importations réduites dues à la transformation des structures d'approvisionnement énergétique, y compris à l'étranger) et d'autre part la dynamique du côté de la demande (par ex. en raison de l'objectif de décarbonisation des bâtiments et des transports).

La guerre en Ukraine et les problèmes d'approvisionnement qui en résultent soulignent l'importance de mettre le scénario de référence à l'épreuve des grands changements internationaux et de communiquer les résultats de manière transparente. Cette révision doit être effectuée avec la participation du secteur énergétique suisse.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient le postulat du groupe parlementaire du Centre. Le Conseil fédéral doit trouver une solution pour garantir l'approvisionnement énergétique à long terme. La Suisse est confrontée à différents défis tels qu'une augmentation de la consommation d'électricité (part croissante de la mobilité électrique, pompes à chaleur) ou la sortie programmée du nucléaire. De plus, la guerre en Ukraine, qui dure depuis 2022, renforce les incertitudes en matière d'approvisionnement et donc aussi en matière de coûts énergétiques. Au vu de cette situation de départ, le TCS estime qu'une nouvelle analyse de la situation par le Conseil fédéral est justifiée.

La mobilité électrique est en plein essor et cette tendance ne doit pas être freinée par des difficultés d'approvisionnement en électricité ou entraîner des pics de consommation qui pourraient nuire à la qualité de l'approvisionnement en électricité pour l'ensemble de la population.



[22.3131](#) Postulat groupe M-E – Exploiter le potentiel des technologies de stockage

Le Conseil fédéral est chargé d'élaborer un rapport présentant des mesures qui permettraient d'accélérer la diffusion des technologies de stockage décentralisé d'énergie (financement de démarrage, rétribution unique, etc.). Il examinera par ailleurs si, outre les possibilités de stockage connues, de nouvelles technologies prometteuses, actuellement en cours de développement ou de recherche, pourraient être commercialisées plus rapidement grâce à des subventions publiques.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient le postulat du groupe parlementaire du Centre. Dans le contexte de l'électrification de la mobilité et de la décentralisation de la production d'énergie, des technologies de stockage à court terme et saisonnières sont nécessaires pour garantir la stabilité du réseau.

Du point de vue du TCS, ce postulat est cohérent. Il faudrait toutefois s'assurer que le cadre juridique et normatif soit également développé.

[22.3268](#) Motion Kamerzin – Mettre fin aux inégalités dans le financement de l'aménagement et de l'entretien des routes

Le Conseil fédéral est chargé de proposer les bases légales nécessaires pour que tous les usagers de la route participent équitablement à la construction, à l'aménagement et à l'entretien des routes.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la motion Kamerzin. Compte tenu de la nécessité de développer les routes nationales, il est indispensable à moyen terme que tous les véhicules (essence, gaz, hydrogène, électricité, etc.) contribuent au financement de l'infrastructure routière.

Avec l'acceptation du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (NAF) en votation populaire, la Confédération a reçu la compétence de prélever une taxe forfaitaire sur les véhicules électriques. Le TCS s'est prononcé en faveur d'une telle taxe dans la mesure où une certaine pénétration du marché par les véhicules électriques est atteinte (évolution de la niche vers le marché de masse).

[22.3772](#) Postulat Roduit – Transition vers la mobilité électrique. Un autre modèle de financement pour les routes

Compte tenu de la baisse régulière et rapide des rentrées fiscales liées aux taxes sur les carburants et de l'absence de contribution des véhicules électriques, le Conseil fédéral est chargé d'étudier sans tarder un ou plusieurs modèles de financement des infrastructures routières.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette le postulat Roduit. Celui-ci va certes dans la bonne direction, mais le Conseil fédéral devrait très prochainement ouvrir une consultation sur la manière dont les véhicules électriques seront soumis à contribution, afin d'entretenir et de développer le réseau routier national. Un rapport complémentaire n'est donc pas nécessaire.



22.3269 Motion Schlatter – Protection contre le bruit et sécurité routière. Il faut enfin réduire la vitesse de 60 à 50 kilomètres à l'heure dans les localités

Le Conseil fédéral est chargé de faire modifier la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), de sorte qu'il ne soit plus possible d'augmenter la vitesse maximale à l'intérieur des localités.

L'art. 32, al. 3, LCR sera modifié comme suit :

L'autorité compétente ne peut abaisser la vitesse maximale fixée par le Conseil fédéral sur certains tronçons de route qu'après expertise. Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Schlatter. Conformément à l'[art. 32, al. 3 dans la LCR](#) en vigueur, l'autorité compétente peut aussi bien réduire qu'augmenter la vitesse maximale fixée par le Conseil fédéral. La dérogation est limitée à certains tronçons routiers et une expertise est obligatoire.

Du point de vue du TCS, une modification ponctuelle de la vitesse peut être justifiée. D'une part, une réduction, par exemple pour des considérations de sécurité à proximité d'une école, d'autre part, une augmentation au profit d'un flux de circulation efficace. Pour ces raisons, le TCS s'oppose à une "interdiction d'adaptation" unilatérale, comme le demande la motion.

22.3295 Motion Giezendanner – Infrastructures cyclables. Pour que les utilisateurs participent aux coûts

Le Conseil fédéral est chargé de créer la base légale pour que les utilisateurs assument eux-mêmes, autant que faire se peut, les coûts des infrastructures cyclables.

Prise de position du TCS :



Le TCS estime qu'il est prématuré de discuter d'une nouvelle taxe sur les utilisateurs de vélos pour financer les infrastructures cyclables et rejette ainsi la motion Giezendanner. Il faudrait d'abord avoir une vision claire des coûts de développement d'une infrastructure cyclable cohérente et voir dans quelle mesure ils sont déjà couverts par les cofinancements dans le cadre des projets d'agglomération. A l'heure actuelle, il n'y a pas d'urgence à trouver de nouveaux financements. Par ailleurs, seule une partie des montants prévus à cet effet dans les projets d'agglomération a été dépensée jusqu'à présent, car les projets sont ralentis, voire bloqués par des oppositions. D'autre part, il serait faux de freiner prématurément les progrès du vélo, car celui-ci jouera un rôle important dans les agglomérations, surtout pour les pendulaires parcourant de courtes distances.

La perception d'une taxe sur les vélos engendrerait une charge bureaucratique élevée (enregistrement, etc.). De plus, la mobilité est actuellement soumise à de fortes mutations, par exemple avec l'électrification et la diversification de la mobilité douce. Du point de vue du TCS, la participation aux coûts des différents usagers de la route doit donc être réglée dans le cadre du concept global de financement de l'infrastructure routière.



[22.3458](#) Motion Brenzikofer – Dimanches sans voitures

Le Conseil fédéral est chargé d'adapter les bases légales de sorte que, quatre jours par an, la population puisse librement disposer de toutes les places et voies publiques, routes nationales comprises, qui seront fermées au trafic motorisé privé.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Brenzikofer. Une telle proposition n'est ni réaliste ni acceptable pour tous les usagers de la route dans une société de plus en plus mobile. La fermeture de tous les tronçons routiers au trafic privé motorisé aurait notamment des conséquences négatives pour les régions périphériques peu ou mal desservies par les transports publics. Elle nuirait également au tourisme. En outre, la mise en œuvre d'une telle mesure serait complexe, car il faudrait permettre à de nombreux véhicules motorisés (par ex. les transports publics ou les services d'urgence) de circuler. Pour de nombreux travailleurs (par exemple dans le secteur de la santé, de l'hôtellerie et de la restauration, du tourisme, etc.), une telle initiative aurait de graves conséquences.

[22.3493](#) Motion Mahaim – Pour limiter notre dépendance aux énergies fossiles, réduisons la vitesse sur l'autoroute!

Le Conseil fédéral est chargé d'adapter les bases réglementaires nécessaires et de prendre toutes mesures utiles de façon à limiter la vitesse maximale sur les autoroutes en Suisse à 100 km/heure.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Mahaim. Une réduction de la vitesse maximale générale sur les autoroutes ne permet pas de résoudre les problèmes environnementaux. D'une part, une telle mesure entraînerait un transfert du trafic vers les routes secondaires, sur lesquelles le taux d'accidents est plus élevé. D'autre part, elle entraverait la fluidité du trafic et nuirait donc à la fois à l'environnement et à la circulation. Enfin, il convient de noter qu'une telle mesure aurait probablement des conséquences économiques et financières pour les entreprises, ainsi que pour les usagers de la route.

[22.3555](#) Motion groupe S – Compenser l'augmentation du prix des carburants par la redistribution à la population des recettes accrues de TVA par le biais d'une réduction du prix des titres de transports publics

Le Conseil fédéral est chargé de présenter un projet de loi visant à redistribuer à la population les recettes accrues de la TVA provenant de l'augmentation du prix des carburants, qui a cours depuis l'année dernière. Cette redistribution prendra la forme d'une réduction du prix des abonnements ou des billets de transports publics.

Prise de position du TCS :



Le TCS s'oppose à la motion du groupe socialiste. Le TCS s'oppose fermement à un renforcement du subventionnement croisé entre la route et le rail, en redistribuant les recettes de la TVA sur les carburants aux utilisateurs des transports publics. Le cas échéant, les personnes qui dépendent de leur voiture privée, notamment pour des raisons professionnelles, devraient accepter des taxes élevées sur les carburants sans pouvoir profiter elles-mêmes de réductions de prix dans les TP.

Enfin, le TCS rappelle que si la Confédération prescrit des principes de structuration tarifaire 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. En outre, il existe déjà de nombreuses offres attrayantes pour les usagers des transports publics.



22.3580 Postulat Arslan – La Suisse est-elle "Fit for 55"? Comparaison des politiques climatiques suisse et européenne

Le Conseil fédéral est chargé de présenter à l'Assemblée fédérale une comparaison systématique des politiques suisse et européenne de protection du climat. Le rapport montrera en particulier en quoi les mesures de protection du climat présentées dans le Pacte Vert et le programme climatique "Fit for 55" de l'UE se distinguent des mesures déjà prises en Suisse et de celles déjà prévues par le Conseil fédéral, tant sur le plan des ambitions que de la mise en œuvre. Le Conseil fédéral indiquera également à quelles parties du Pacte Vert et du programme "Fit for 55" la Suisse peut adhérer directement et quels éléments peuvent de son point de vue faire l'objet d'une reprise.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette le postulat Arslan. Les réponses sont contenues dans la nouvelle législation sur le CO₂ en cours d'adoption au Parlement. Dans ce contexte, le TCS demande, dans la loi sur le CO₂ actuellement révisée, de miser davantage sur la transformation écologique de la mobilité (entre autres des contributions d'encouragement pour l'infrastructure de recharge), car ce secteur est le seul à ne pas recevoir de soutien substantiel pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

22.3814 Postulat Suter – Poussières fines issues de l'usure des véhicules et des routes. Etat des lieux de la nécessité de légiférer

La pollution de l'air due à la poussière de frein, à l'abrasion des pneus et à l'usure des routes n'est pas encore réglementée. Le Conseil fédéral est chargé de faire rapport sur la nécessité de légiférer en la matière.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Suter en raison d'obligations contractuelles et d'innovations en cours dans la production et les procédures de test.

Dans sa réponse au postulat 21.4218, le Conseil fédéral a pris position sur ce sujet. Il a rappelé que la Suisse a conclu des accords internationaux avec l'Union européenne dans les domaines du transport routier et ferroviaire. Il mentionne en outre que les techniques disponibles – tant pour les véhicules que pour les revêtements routiers – permettent de limiter la quantité de fragments de pneus qui se répandent dans l'environnement.

Depuis 2019, les constructeurs (par exemple Volkswagen) testent des systèmes de filtres qui captent l'abrasion des freins. Il existe donc des prototypes qui permettent de retenir les particules à la source. Par ailleurs, des travaux sont en cours au niveau international, notamment dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU), afin de développer des systèmes de freinage qui rejettent une quantité moindre de particules métalliques nocives dans l'environnement.

Les fabricants de pneus s'efforcent également de développer des produits qui durent plus longtemps et qui libèrent ainsi moins d'abrasion dans l'environnement. De même, des adaptations sont en cours au niveau des procédures de test. Ainsi, le TCS développe, en collaboration avec l'ADAC, de nouveaux critères de test dans le domaine de la durabilité et de l'écologie afin de faire progresser le test des pneus. Ceux-ci seront intégrés dans la procédure de test en 2023. Les nouveaux critères de test augmenteront la pression sur les fabricants de pneus afin qu'à l'avenir, les pneus soient encore plus durables et plus résistants à l'usure. Enfin, [comme le précise l'EMPA le 13 février 2024](#), en ce qui concerne les routes à grand débit, « *des mesures concernant le système d'évacuation des eaux sont déjà mises en œuvre dans le cadre de la planification de l'entretien des routes nationales* ».

De notre point de vue, il existe donc suffisamment de solutions techniques pour qu'il ne soit pas nécessaire de légiférer actuellement. Si l'UE devait limiter les émissions des freins, des pneus et de l'usure des routes lors de l'introduction de la norme antipollution Euro 7, il faudrait envisager de reprendre ces valeurs limites pour la Suisse (comme pour Euro 6).



Prise de position générale sur les interventions IV (DETEC) concernant les offres de transports publics à prix réduit

[22.3552](#) Motion groupe S – Faire face à la hausse des prix de l'énergie et du carburant. Offre promotionnelle sur les transports publics

Le Conseil fédéral est chargé de lancer, en collaboration avec les entreprises de transports publics et SwissPass, une offre promotionnelle pour soulager le porte-monnaie des citoyens et encourager la transition vers les transports publics.

[22.3553](#) Motion groupe S - Promouvoir les transports publics. Demi-tarif à 100 francs

Le Conseil fédéral est chargé de prendre les mesures nécessaires pour que le prix de l'abonnement demi-tarif soit abaissé à 100 francs par année. Ce prix pourra être périodiquement adapté au renchérissement.

[22.3554](#) Motion groupe S – Offre attractive en transports publics pour les familles

Le Conseil fédéral est chargé de modifier la loi sur le transport de voyageurs, de sorte à mettre en place des offres attractives pour les familles.

[22.3582](#) Motion (Pasquier-Eichenberger) Brenzikofer – Prendre le rail l'été de ses 18 ans

Le Conseil fédéral est chargé de créer les bases légales permettant aux jeunes de recevoir un bon de voyage gratuit ou à tarif réduit pour leur permettre de voyager en train, en Europe, durant l'été de leur 18ème anniversaire.

[22.3669](#) Motion Brenzikofer – Transports publics. Des chèques mobilité pour les revenus les plus bas

Le Conseil fédéral est chargé d'élaborer, en collaboration avec les entreprises de transport, un système de chèques mobilité garantissant aux personnes à faibles revenus l'accès à la mobilité en transports publics - dans une mesure à définir - et encourageant la mobilité sans voiture personnelle.

[22.3752](#) Motion (Pasquier-Eichenberger) Schlatter – Pour un prix du demi-tarif plus attractif

Le Conseil fédéral est chargé de proposer une solution pour que l'Alliance SwissPass puisse proposer des offres à prix attractifs pour la promotion de l'acquisition d'abonnements demi-tarif par les personnes qui n'en possèdent pas actuellement.

[22.3769](#) Postulat Töngi – Transports publics. Offres pour les jeunes

Le Conseil fédéral est chargé de considérer les mesures qu'il peut mettre en oeuvre afin de rendre le prix des transports publics plus avantageux pour les jeunes.

[22.3832](#) Postulat Masshardt – "Crédit TP plus". Renforcer les transports publics pour protéger le pouvoir d'achat

Le Conseil fédéral est chargé d'examiner comment la Confédération pourrait soutenir le système de crédit prévu par la branche des transports publics en apportant un plus aux consommateurs.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette les différentes interventions en raison des 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. De plus, le transport ferroviaire de voyageurs est déjà subventionné à plus de 50 pour cent par l'Etat.



Enfin, il existe déjà de nombreuses offres tarifaires pour différents groupes de personnes (par ex. demi-tarif jeunes pour les moins de 25 ans, AG pour seniors ou Interrail).

Interventions parlementaires catégorie IV (WBF)

22.4544 Motion Pfister Gerhard – Leasing automobile et financements croisés cachés. Assurer la transparence des prix

Le droit pertinent sera modifié de manière à prévoir que lorsque des financements croisés sont mis en place par des constructeurs automobiles ou des importateurs généraux avec des sociétés de leasing qui leur sont liées, il soit obligatoire de publier les flux financiers réels afin d'assurer la transparence des prix et d'empêcher que les preneurs de leasing se voient proposer des offres trompeuses (du type "leasing 0 %").

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Pfister. Le calcul des prix pour les contrats de leasing automobile est réglé par l'art. 33, al. 4 de la loi sur le crédit à la consommation (LCC). Du point de vue des consommateurs, la transparence des prix est ainsi suffisamment réglementée.

23.3936 Motion Grossen Jürg – 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.

Prise de position du TCS :



Le TCS partage la préoccupation de l'auteur de la motion de promouvoir la mobilité électrique. L'électrification du parc automobile est un facteur indispensable pour atteindre les objectifs ambitieux de la politique climatique. Des sondages ont montré que les possibilités de recharge sont déterminantes pour l'achat d'une voiture électrique. Cependant, l'intervention ne suit pas la bonne approche. Un "droit à la recharge" ancré dans la loi, comme le demandait déjà la motion 21.3371, est juridiquement délicat et il en est de même pour un « accès garanti ». De plus, la responsabilité de la consommation d'énergie dans les bâtiments incombe aux cantons (art. 89, al. 4, Cst.). Le rapport du Conseil fédéral "[Permettre des transports sans émissions fossiles d'ici 2050](#)" (juin 2023) illustre clairement la problématique.

Partant, le TCS rejette la motion Grossen.

Le TCS est en revanche favorable à la promotion par le biais d'incitations. Il plaide ainsi pour un soutien (financier) pour les infrastructures de recharge dans la loi sur le CO2. En complément, la possibilité pour le Conseil fédéral d'attribuer aux cantons un mandat législatif pour réglementer l'installation de stations de recharge et les mesures de construction nécessaires pourrait être poursuivie.