

Perspectives parlementaires de la session d'hiver 2022



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

Politischer Dienst
politik@tcs.ch

Contacts Service politique du TCS
Sébastien Leprat 076 577 05 71
Gérard Métrailler 058 827 27 21
Lisa Rasch 058 827 34 05

sebastien.leprat@tcs.ch
gerard.metrailler@tcs.ch
lisa.rasch@tcs.ch





Conseil des États			
			page
21.055	Pour un climat sain (Initiative pour les glaciers). Initiative populaire et contre-projet direct		03
22.4053	Postulat Maret – Lever les blocages qui entravent la réalisation des projets de mobilité douce dans le cadre des programmes d'agglomération		03
19.405	Initiative Parlementaire Grüter – Halte à la perception abusive de la TVA sur les impôts et autres taxes qui grèvent les carburants		04
Conseil National et Conseil des États			
21.080	Loi fédérale sur la circulation routière. Révision		05
Conseil National			
22.3884	Motion CER-N – Pour un calculateur en ligne des prix du carburant		06
22.3376	Motion CEATE-E – Hydrogène. Stratégie pour la Suisse		06
22.411	Initiative Parlementaire (1re phase) Prezioso Batou – Encourageons la gratuité des transports publics communaux ou cantonaux		06
22.412	Initiative Parlementaire (1re phase) Kamerzin – Permettre des allègements fiscaux ponctuels de l'imposition sur les huiles minérales en cas de circonstances extraordinaires		07



CONSEIL DES ÉTATS

21.055 – Pour un climat sain (Initiative pour les glaciers). Initiative populaire et contre-projet direct

L'initiative Glacier et le contre-projet direct du Conseil fédéral poursuivent tous deux le même objectif : zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050.

Selon l'initiative populaire, la Suisse ne doit pas émettre plus de gaz à effet de serre à partir de 2050 que ce que les réservoirs naturels et techniques de CO₂ peuvent absorber. De même, à partir de cette date, plus aucun combustible ou carburant fossile (p. ex. pétrole, gaz, essence ou diesel) ne doit en principe être mis en circulation en Suisse. Des exceptions sont possibles pour les applications pour lesquelles il n'existe pas d'alternatives techniques.

Dans son contre-projet, le Conseil fédéral renonce à une interdiction de principe des énergies fossiles à partir de 2050. Outre la compatibilité sociale, il souhaite tenir compte de la situation particulière des régions de montagne et des régions périphériques. De plus, la sécurité nationale ne doit pas être affectée négativement, les interventions de protection et de sauvetage doivent pouvoir recourir aux carburants fossiles en cas de besoin. D'autres exceptions doivent être possibles si les technologies alternatives ne sont pas viables économiquement et socialement ou si elles ne sont pas disponibles en quantité suffisante. En outre, le Conseil fédéral souhaite laisser ouverte la question de savoir si les émissions de gaz à effet de serre restantes en 2050 doivent être compensées par un stockage de CO₂ en Suisse ou à l'étranger. En outre, la recherche doit être encouragée afin de permettre l'innovation et le développement technologique nécessaires.

Position du TCS:



Le TCS rejette l'initiative populaire "Pour un climat sain (Initiative pour les glaciers)". Le zéro net d'ici 2050 est peut-être souhaitable, mais l'initiative suit la mauvaise voie. L'interdiction complète de la mise en circulation des énergies fossiles est exagérée, dangereuse et inutile. Pour les éventuels cas exceptionnels, les initiants exigent que les émissions de CO₂ soient compensées exclusivement en Suisse. Ces prescriptions restreignent trop la marge de manœuvre et ne tiennent pas compte des aspects de sécurité, de supportabilité et de compatibilité. Ainsi, l'initiative populaire est un pari sur des technologies de remplacement qui ne doivent pas seulement exister, mais être en pleine utilisation.

Le 25 octobre, la CEATE-E a rejeté à l'unanimité le contre-projet direct et propose au Conseil des Etats de recommander le rejet de l'initiative populaire. Le TCS se rallie à la position consistant à préférer une loi-cadre (contre-projet indirect) à un article constitutionnel (initiative et contre-projet direct).

22.4053 Postulat Maret – Lever les blocages qui entravent la réalisation des projets de mobilité douce dans le cadre des programmes d'agglomération

Le Conseil fédéral est chargé de présenter dans un rapport les causes des retards subis par les projets de mobilité douce dans le cadre des programmes d'agglomération.

Selon la nature des blocages constatés, il est invité à proposer un plan de mesures, y compris légales, afin de favoriser et d'accélérer la réalisation de ces projets politiquement validés par les autorités locales ainsi que le Parlement fédéral.

Position du TCS:



Le TCS soutient le postulat Maret. L'identification des blocages et un plan de mesures correspondant pour accélérer la réalisation sont à saluer : en moyenne, depuis 2010, seul un tiers des fonds libérés par les trois premières générations de projets d'agglomération a été utilisé.

Le rapport ne doit toutefois pas se limiter à un seul type de mobilité (piétons et cyclistes), comme le demande l'intervention. Dans l'intérêt d'un système de transport global efficace, tous les modes de transport doivent être pris en compte dans le rapport.



19.405 Initiative Parlementaire Grüter – Halte à la perception abusive de la TVA sur les impôts et autres taxes qui grèvent les carburants

Pour les carburants, la TVA est aujourd'hui prélevée sur l'ensemble du prix, et diverses taxes et surtaxes sont donc également imposées. Les taxes et les impôts versés à l'État ne constituent pas une valeur ajoutée et ne doivent donc pas être imposés. Afin de mettre un terme à la perception de la TVA sur les impôts et autres taxes qui grèvent les carburants, l'article 24 alinéa 6 LTVA est complété comme suit:

Art. 24, al. 6 : N'entrent pas dans la base de calcul de l'impôt:

[...]

e. l'impôt sur les huiles minérales, la surtaxe sur les huiles minérales et les taxes à l'importation des carburants.

Position du TCS:



Le TCS soutient l'initiative parlementaire Grüter. La TVA doit être prélevée exclusivement sur la valeur réelle du carburant (essence ou diesel) et non sur les taxes ou les impôts. Cette initiative permettrait d'alléger la facture des consommateurs d'environ 7 centimes par litre de carburant.



CONSEIL NATIONAL ET CONSEIL DES ÉTATS

21.080 Loi fédérale sur la circulation routière. Révision

La réduction des gaz à effet de serre, l'amélioration de la sécurité routière et la possibilité d'une conduite automatisée sont au cœur de la modification de la loi sur la circulation routière. Depuis la première discussion lors de la session de printemps 2022, les deux Chambres se sont mises d'accord sur une grande partie du projet. La session d'hiver se focalise sur les dernières divergences concernant les dispositions relatives aux chauffards (art. 90, al. 3 et art. 16c, al. 2, let. abis).

Par rapport à la législation en vigueur, le compromis proposé par le Conseil national comprend des dispositions plus précises sur les chauffards et vise à éviter un éventuel référendum contre le projet. Parallèlement, les juges devraient disposer d'une plus grande marge de manœuvre en cas de circonstances particulières. Avec ses adaptations au compromis du Conseil national, la CEATE-E veut maintenant apporter plus de clarté en ce qui concerne l'interprétation des deux articles de loi.

Position du TCS:



Le compromis proposé sur les dispositions relatives aux chauffards améliore la marge d'appréciation des juges sans pour autant compromettre d'autres modifications importantes de la législation, par exemple concernant la conduite automatisée. En ce qui concerne les dernières divergences présentes, elles ne portent pas sur le contenu mais visent à clarifier l'interprétation de la loi.



CONSEIL NATIONAL

22.3884 Motion CER-N – Pour un calculateur en ligne des prix du carburant

Le Conseil fédéral est invité à mettre en place une plateforme (calculateur en ligne) répertoriant les prix du carburant dans les stations-service en Suisse, sur le modèle développé par l'Autriche. Ce levier est basé sur le principe économique de la concurrence, il est efficace (contre la hausse des prix) et pas cher. Ceci pourra être coordonné avec les travaux en cours sur les marges du secteur pétrolier par le Surveillant des prix.

Position du TCS:



Le TCS soutient la motion de la CER-N qui vise à obtenir plus de transparence pour les consommateurs. En revanche, le TCS suggère d'envisager non seulement une solution étatique, mais aussi, le cas échéant, des solutions privées.

22.3376 Motion CEATE-E – Hydrogène. Stratégie pour la Suisse

Le Conseil fédéral est chargé de proposer des mesures destinées à promouvoir le développement de l'hydrogène et à garantir l'approvisionnement de la Suisse en hydrogène. Ces mesures peuvent prendre la forme de contributions financières ou non financières encourageant la production, l'importation, le stockage ou la distribution d'hydrogène obtenu par des procédés de production neutres en CO₂.

Position du TCS:



Le TCS soutient la motion de la CEATE-E. Certes, moins d'une centaine de voitures équipées d'une pile à combustible ont été immatriculées en Suisse l'année dernière. Cette technologie se heurte encore actuellement à des problèmes de production et de coûts. L'hydrogène offre toutefois des possibilités de développement intéressantes.

L'Allemagne ou la France s'engagent très activement dans le développement de cette technologie et de plus en plus de constructeurs automobiles investissent dans ce mode de propulsion. Le TCS soutient donc ce postulat qui demande au Conseil fédéral de proposer des pistes pour le développement de cette stratégie en Suisse.

22.411 Initiative Parlementaire (1re phase) Prezioso Batou – Encourageons la gratuité des transports publics communaux ou cantonaux

La Constitution fédérale est modifiée comme suit:

Art. 81a alinéa 2: Les prix payés par les usagers des transports publics sont fortement incitatifs. La gratuité est possible.

Position du TCS:



Le TCS rejette l'initiative parlementaire Prezioso Batou. La structure des coûts des transports publics varie entre les cantons et les villes, en général le prix du billet payé par les usagers des transports publics couvre entre 20 et 50 pour cent des coûts de transport. Les trajets en transports publics sont donc déjà fortement subventionnés par la Confédération, les cantons et les communes. Le système de financement proposé par l'initiative impliquerait une charge plus importante pour tous les contribuables. Les citoyens qui n'ont pas la chance de pouvoir se déplacer en transports publics (par exemple la population des régions périphériques) seraient donc injustement taxés.



Aujourd'hui déjà, les transports publics (TP) atteignent leurs limites de capacité aux heures de pointe, que ce soit sur de longues ou de courtes distances. Il est absolument nécessaire que les deux modes de transport, le transport individuel et les transports publics, soient développés conjointement afin de garantir les capacités nécessaires. Le TCS s'oppose donc à une promotion unilatérale des moyens de transport.

Il serait plus judicieux et pragmatique d'offrir des réductions tarifaires à certains groupes de population (étudiants, retraités...) plutôt que des trajets gratuits. La fixation de tarifs (attractifs et compétitifs) relève de la compétence des entreprises concernées et non du Conseil fédéral.

22.412 Initiative Parlementaire (1^{re} phase) Kamerzin – Permettre des allègements fiscaux ponctuels de l'imposition sur les huiles minérales en cas de circonstances extraordinaires

Les dispositions actuelles de la Loi fédérale sur l'imposition des huiles minérales (Limpmin) (art. 12 ss et annexe 1) doivent être modifiées pour permettre au Conseil fédéral de décider d'allègements fiscaux - et de leur ampleur - en cas de circonstances extraordinaires, de force majeure, telles qu'épidémies, guerres, etc.

Position du TCS:



Le TCS soutient l'initiative parlementaire Kamerzin. L'adaptation légale décrite permettrait au Conseil fédéral de réagir plus rapidement en cas de crise et de soutenir ainsi la population de manière appropriée.

En revanche, le TCS fait remarquer que les éventuels allègements fiscaux doivent se limiter à la partie non affectée de l'impôt sur les huiles minérales (c'est-à-dire les 40 % de l'impôt sur les huiles minérales en faveur de la caisse générale de la Confédération). Une réduction des moyens affectés pourrait rapidement contribuer à une détérioration de la situation du trafic et à l'entretien de nos infrastructures.