

Perspectives parlementaires de la session du printemps 2023



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 Métrailer	058 827 27 21	gerard.metrailer@tcs.ch
Lisa Rasch	058 827 34 05	lisa.rasch@tcs.ch



Conseil National et Conseil des États

			Page
21.080	Loi fédérale sur la circulation routière. Révision		2
Conseil National			
21.055	Pour un climat sain (Initiative pour les glaciers). Initiative populaire et contre-projet direct		3
22.3804	Motion Bischof - Calculateur de prix des carburants. S'inspirer du modèle autrichien		3
21.3371	Motion Grossen - Voitures électriques. Bornes de recharge pour les locataires		4
22.3632	Motion Schaffner - Plan d'action pour promouvoir des offres de mobilité novatrices et climatiquement neutres		4
21.3113	Motion Egger - Cesser de discriminer les nouveaux conducteurs âgés de 18 à 20 ans		5
22.3640	Postulat Candinas - Améliorer les exigences auxquelles doivent répondre, du point de vue de l'aménagement du territoire, les activités et les installations relevant de la vente, des loisirs et du tourisme		5
22.411	Initiative parlementaire Prezioso Batou - Encourageons la gratuité des transports publics communaux ou cantonaux		6
22.412	Initiative parlementaire Kamerzin - Permettre des allègements fiscaux ponctuels de l'imposition sur les huiles minérales en cas de circonstances extraordinaires		6
22.450	Initiative parlementaire Suter - Interdire les nouvelles voitures équipées d'un moteur à combustion à partir de 2035 pour atteindre les objectifs climatiques dans le secteur des transports		6



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 (LCR). 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 de printemps 2023 se focalisera sur les dernières divergences concernant les dispositions relatives aux chauffards (art. 90, al. 3 et art. 16c, al. 2, let. a^{bis}).

Le compromis sur les dispositions relatives aux chauffards a pour objectif d'éviter un éventuel référendum. Comme dans la loi actuelle, les délits de chauffard doivent pouvoir être punis avec suffisamment de sévérité, mais la révision veut en même temps donner aux juges une plus grande marge d'appréciation. Fin novembre, le Conseil des Etats a certes approuvé le compromis politique présenté par le Conseil national, mais a procédé à de nouvelles adaptations en raison des réserves dogmatiques émises par les milieux spécialisés. Grâce à celles-ci, il devrait y avoir plus de clarté en ce qui concerne l'interprétation. La CTT-N propose à son conseil, sans opposition, de suivre la décision du Conseil des Etats.

Le Conseil national se penchera d'abord sur le dossier, la LCR est inscrite provisoirement à l'ordre du jour du programme du Conseil des Etats.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient l'adoption des amendements et donc une conclusion du traitement. Le compromis proposé sur les dispositions relatives aux chauffards améliore la marge d'appréciation des tribunaux sans pour autant mettre en danger, par un référendum, d'autres modifications importantes de la loi sur la circulation routière, par exemple concernant la conduite automatisée. Ces dernières divergences ne portent pas sur le fond, mais visent à clarifier l'interprétation de la loi.



CONSEIL NATIONAL

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, à partir de 2050, la Suisse ne doit pas émettre plus de gaz à effet de serre qu'elle ne peut en stocker dans des réservoirs naturels et techniques de CO₂. 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 prendre en compte 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.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette clairement l'initiative populaire "Pour un climat sain (Initiative pour les glaciers)". Le zéro net d'ici 2050 est certes 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 exclusivement compensées 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.

La CEATE-N propose à l'unanimité au Conseil national de rejeter le contre-projet direct et 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. 3804 Motion Bischof - Calculateur de prix des carburants. S'inspirer du modèle autrichien

Le Conseil fédéral est chargé de jeter les bases d'un calculateur de prix des carburants, du gaz et de l'électricité dans les stations-service et les stations de recharge en Suisse, sur le modèle du calculateur en ligne autrichien "spritpreisrechner.at", accessible à tous depuis 2011.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la motion Bischof qui vise à obtenir plus de transparence pour les consommateurs. L'outil TCS lancé en novembre dernier montre effectivement des différences importantes au niveau du prix des carburants et une vue d'ensemble permettrait aux consommateurs de faire des choix rationnels au moment de faire le plein. Au vu du succès de la plateforme lancée par le TCS, il est clair que les consommateurs sont attentifs au prix des carburants et qu'ils sont prêts à contribuer gratuitement en indiquant les prix constatés dans les stations-services. Il est donc légitime de se poser la question si c'est le rôle de la Confédération de créer une base légale et un outil informatique qui prendraient des années avant de voir le jour et qui coûterait très cher en ressources. Si celle-ci devait obtenir les faveurs du parlement, alors le TCS souhaite que la Confédération puisse déléguer ce projet à des organisations privées.



21.3371 Motion Grossen- Voitures électriques. Bornes de recharge pour les locataires

Le Conseil fédéral est chargé de créer les bases légales pour que les locataires et les copropriétaires d'étages aient accès à des bornes de recharge pour les voitures électriques. Il faut des infrastructures de recharge privées aux endroits où les voitures restent le plus longtemps, c'est-à-dire dans les garages collectifs et sur les aires de stationnement. Les bailleurs et les communautés de copropriétaires d'étages auront le droit de fixer et de réaliser, au titre de solutions globales, les mesures nécessaires pour la recharge intelligente et pilotable.

La motion est traitée comme une intervention de catégorie IV (DEFR).

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Grossen. Certes, le TCS partage la préoccupation de l'auteur de la motion d'accélérer les investissements dans la construction de stations de recharge pour les voitures électriques. Cependant, la mise en œuvre par une obligation légale pourrait entraîner de grandes difficultés. L'approche juridique de l'auteur de la motion est insuffisante : en cherchant à imposer la primauté du droit fédéral, le texte ne tient pas compte de la grande diversité des acteurs impliqués et des contraintes très différentes auxquelles ils sont confrontés.

Cette motion risque de soulever de nombreuses contradictions et de retarder ainsi la diffusion souhaitée des stations de recharge sur l'ensemble du territoire. Au lieu de cela, le TCS renvoie au soutien financier de la Confédération pour les infrastructures de recharge, prévu dans la révision de la loi CO₂ à partir de 2025. Le TCS estime toutefois que les CHF 30 millions par an proposés dans la révision de la loi doivent être massivement augmentés si l'on veut atteindre les objectifs climatiques visés.

2 2.3632 Motion Schaffner - Plan d'action pour promouvoir des offres de mobilité novatrices et climatiquement neutres

Le Conseil fédéral est chargé de mettre au point un plan d'action, en collaboration avec les cantons et les communes, pour soutenir des offres de mobilité novatrices, collectives et durables et pour augmenter leur popularité.

Il s'agira notamment de porter une attention particulière aux points suivants :

- Supprimer les obstacles réglementaires pour laisser place à de nouvelles offres de mobilité climatiquement neutres (p. ex. transport à la demande, mobilité partagée). Cela vaut aussi bien pour les projets pilotes que pour la mise en service effective.
- Encourager la mise en réseau des nouvelles offres de mobilité avec les transports publics classiques et la mobilité douce, l'objectif étant de proposer des liaisons pratiques et peu chronophages (transport intermodal).

La motion est traitée comme une intervention de catégorie IV (DETEC).

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la motion Schaffner avec des réserves. Il salue la suppression des obstacles réglementaires pour les offres de mobilité innovantes et efficaces sur le plan climatique. En même temps, il souligne la nécessité d'une meilleure mise en réseau de tous les moyens de transport, c'est-à-dire non seulement de la mobilité douce et des transports publics comme le propose la motion, mais aussi du transport individuel. De plus, les mesures de promotion de la mobilité partagée devraient renforcer sa propre rentabilité et ne pas prendre la forme de subventions financières.



21.3113 Motion Egger - Cesser de discriminer les nouveaux conducteurs âgés de 18 à 20 ans

Le Conseil fédéral est chargé de supprimer la phase d'apprentissage de 12 mois pour les jeunes conducteurs qui ont entre 18 et 20 ans. L'art. 22 al. 1bis de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière doit donc être modifié en conséquence.

La motion est traitée comme une intervention de catégorie IV (DETEC).

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Egger. Il est d'avis que l'expérience accumulée sur une longue période avant l'examen pratique contribue à une conduite plus sûre des nouveaux conducteurs. Cela améliore la sécurité routière non seulement pour les nouveaux conducteurs, mais aussi pour tous les usagers de la route, y compris les plus vulnérables. Les statistiques des accidents montrent l'importance de la phase d'apprentissage pour les nouveaux conducteurs : Les jeunes conducteurs ont proportionnellement plus d'accidents de la route dans les premières années de leur permis de conduire que dans les années suivantes (moyenne 2011 - 2020).

Depuis le 1er janvier 2021, les jeunes adultes qui ont besoin d'un permis de conduire, par exemple pour des raisons professionnelles, peuvent obtenir leur permis d'élève conducteur dès l'âge de 17 ans. Cette réglementation permet d'éviter des effets négatifs sur la recherche d'emploi.

Enfin, le TCS estime qu'il est prématuré de modifier cette disposition qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2021. Avant de procéder à d'éventuelles adaptations, il faudrait évaluer les conséquences sur la sécurité routière.

22.3640 Postulat Candinas - Améliorer les exigences auxquelles doivent répondre, du point de vue de l'aménagement du territoire, les activités et les installations relevant de la vente, des loisirs et du tourisme

Le Conseil fédéral est chargé de présenter des modifications législatives et des mesures incitatives qui permettront de développer substantiellement les transports publics dans les lieux où les activités et installations relevant de la vente, des loisirs et du tourisme entraînent un trafic de forte intensité. Il veillera également à instaurer des critères garantissant que les installations générant un trafic important ne soient construites qu'à des endroits pouvant être desservis par les transports publics de manière attrayante et à des conditions raisonnables.

Le postulat est traité comme une intervention de catégorie IV (DETEC).

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette le postulat Candinas. Du point de vue du TCS, il est extrêmement problématique de promouvoir unilatéralement les transports publics et avec des mesures d'aménagement du territoire. Les transports publics bénéficient actuellement de subventions élevées. C'est aux transports publics de proposer des offres compétitives et attractives.

Il serait plus judicieux de prendre des mesures pour promouvoir la mobilité multimodale et de développer des chaînes de mobilité.



22.411 Initiative parlementaire Prezioso Batou (phase 1) - 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.

Prise de 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 payé par les usagers des transports publics couvre entre 20 et 50% 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.

22.412 Initiative parlementaire Kamerzin (phase 1) - 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.

Prise de 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 souligne 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 ressources affectées pourrait rapidement contribuer à une détérioration de la situation du trafic et rendre plus difficile l'entretien de nos infrastructures.

22.450 Initiative parlementaire Suter (phase 1) - Interdire les nouvelles voitures équipées d'un moteur à combustion à partir de 2035 pour atteindre les objectifs climatiques dans le secteur des transports

La législation doit être modifiée de manière à ce que la mise en circulation de véhicules équipés d'un moteur à combustion pouvant être conduits avec un permis B soit interdite à partir de 2035.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette l'initiative parlementaire Suter qui ne respecte pas le principe de neutralité technologique. Les objectifs de réduction de CO₂ ne doivent pas être atteints par des interdictions, mais par une réduction progressive jusqu'à zéro net en 2050. Les combustibles liquides et/ou gazeux, et donc les moteurs à combustion, peuvent contribuer à la réalisation des objectifs de réduction de CO₂.