

Perspectives parlementaires de la session d'automne 2024



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

Service politique

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 Rasch058	827 34 05	lisa.rasch@tcs.ch



Conseil des États			
			Page
24.021	OCF. « Pour une économie responsable respectant les limites planétaires (initiative pour la responsabilité environnementale) ». Initiative populaire		02
17.3784	Motion Imark – Procédure simplifiée pour la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence		02
Conseil des États et Conseil national			
22.085	OCF. Loi sur la protection de l'environnement. Modification		03
Conseil national			
22.423	Initiative parlementaire Bulliard – Pour une presse écrite indépendante, il faut adapter les montants de l'aide indirecte		04
23.310	Initiative cantonale Uri – Système de régulation du transport routier en transit par le Saint-Gothard		04
Interventions parlementaires catégorie IV (DETEC)			
22.4143	Motion Burgherr – Carte des radars pour tous plutôt que pour quelques privilégiés		05
22.4388	Motion Schlatter – Interdire les émissions de bruit artificiel sur les voitures électriques		06
22.4432	Motion Kutter – Parkings à vélos dans les gares. Clarifier le financement ainsi que les compétences et responsabiliser les entreprises ferroviaires		06
22.4463	Motion Reimann Lukas – Élimination des obstacles publics au commerce qui font augmenter les prix des voitures neuves importées		06
22.4473	Motion (Romano) Stadler – Abonnement général pour étudiants conformément à l'article 15 alinéa 3 de la Loi sur le transport des voyageurs		07
22.4494	Motion (Pasquier-Eichenberger) Brenzikofer – Plus de sobriété en termes de mobilité		07



CONSEIL D'ÉTAT

24.021 OFC. « Pour une économie responsable respectant les limites planétaires (initiative pour la responsabilité environnementale) ». Initiative populaire

L'initiative populaire « Pour une économie responsable respectant les limites planétaires (initiative pour la responsabilité environnementale) » demande que les activités économiques ne consomment pas plus de ressources et ne rejettent pas plus de polluants qu'il n'est nécessaire pour préserver les bases naturelles de la vie. La Confédération et les cantons seraient responsables de leur respect dans un délai de 10 ans, les mesures devant notamment tenir compte de la compatibilité sociale en Suisse et à l'étranger.

Le Conseil fédéral et une nette majorité du Conseil national recommandent de rejeter l'initiative et ne veulent pas non plus lui opposer de contre-projet. Il faut au contraire miser sur les dispositions existantes et les travaux législatifs en cours afin de préserver les ressources naturelles.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette clairement l'initiative pour la responsabilité environnementale. Elle va nettement plus loin que la loi sur le climat et l'innovation adoptée l'été dernier, qui vise des émissions nettes de gaz à effet de serre nulles d'ici 2050.

La limitation des activités économiques serait mesurée à l'aide de ce que l'on appelle les limites de charge planétaires (similaires à « l'empreinte écologique ») dans les domaines du changement climatique, de la perte de biodiversité, de la consommation d'eau, de l'utilisation des sols et de l'apport d'azote et de phosphore. Les mesures de la Confédération et des cantons devraient être mises en œuvre dans un délai de 10 ans, c'est-à-dire très rapidement et avec des coûts massifs correspondants pour la société et l'économie.

Dans ce contexte, l'initiative populaire va beaucoup trop loin et créerait de nouvelles incertitudes. En ce qui concerne la mobilité, de nouvelles mesures sévères devraient être prises dans la précipitation. Et ce, bien que la loi sur le climat et l'innovation ait fixé un objectif clair et confirmé par le peuple pour 2050 et que la loi sur le CO2 contienne des mesures concrètes pour 2030.

17.3748 Motion Imark – Permettre la réutilisation des bandes d'arrêt d'urgence par des procédures simplifiées

Le Conseil fédéral est chargé de faire adapter la loi fédérale sur les routes nationales et l'ordonnance sur les routes nationales de sorte que les réaffectations de la bande d'arrêt d'urgence puissent se faire dans le cadre d'une procédure simplifiée d'approbation des plans.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la motion Imark. La réutilisation de la bande d'arrêt d'urgence (PUN) fait partie des mesures de gestion du trafic de l'OFROU qui sont appliquées sur les tronçons autoroutiers très fréquentés ([projets PUN de l'OFROU](#)). Le PUN augmente les capacités pendant les périodes de forte affluence et apporte ainsi une contribution importante à la fluidité et à la sécurité du trafic. Une simplification des procédures d'autorisation de planification permettrait de réaliser plus rapidement les projets sur les tronçons de routes nationales particulièrement surchargés.



CONSEIL NATIONAL ET CONSEIL DES ÉTATS

22.058 OFC. Loi sur la protection de l'environnement. Modification

En décembre 2022, le Conseil fédéral a adopté son message relatif à la modification de la loi sur la protection de l'environnement (LPE). Les adaptations de la loi concernent l'assainissement des sites pollués, la coordination entre la protection contre le bruit et le développement de l'urbanisation ainsi que le renforcement du droit pénal de l'environnement en cas de criminalité organisée.

En ce qui concerne la protection contre le bruit, les critères d'autorisation de construire doivent déjà être énumérés dans la loi fédérale afin d'améliorer la sécurité juridique. En outre, le Conseil fédéral souhaite que, lors de la planification de logements supplémentaires dans des zones déjà construites, des espaces libres soient créés pour le repos et que d'autres mesures soient prévues pour la protection de la tranquillité.

L'élimination des divergences entre les deux Chambres est à l'ordre du jour de la session d'automne. Les divergences concernent notamment la construction de logements dans les zones exposées au bruit (art. 22 LPE).

Prise de position du TCS :



Le TCS salue la révision de la loi sur la protection de l'environnement. Elle favorise le développement de l'urbanisation vers l'intérieur tout en garantissant une protection adéquate contre le bruit. A cet égard, le TCS partage la position du Conseil des Etats qui, par rapport au Conseil national et à sa CEATE-N, autorise davantage de variantes. Cette plus grande diversité de solutions permet de répondre de manière plus flexible aux besoins en matière de logement.



CONSEIL NATIONAL

22.423 Initiative parlementaire Bulliard – Pour une presse écrite indépendante, il faut adapter les montants de l'aide indirecte

L'initiative parlementaire de la conseillère nationale Bulliard-Marbach, couvre, selon son initiatrice, une partie incontestée du paquet média rejeté par le peuple en février 2022. Les mesures doivent alléger la charge financière des éditeurs et libérer ainsi des moyens pour la transformation numérique. Elles servent donc de solution transitoire à moyen terme pour le maintien de la diversité des médias.

Au printemps 2024, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a mené une consultation sur les contributions à l'aide indirecte à la presse. En modifiant la loi sur la poste (LPO), la majorité de la commission souhaite notamment augmenter les contributions annuelles pour la distribution comme suit :

- a. pour la distribution quotidienne de journaux et de magazines abonnés à la presse régionale et locale de 30 millions aujourd'hui à 45 millions ;
- b. pour la presse des membres et des fondations de 20 millions de francs aujourd'hui à 30 millions de francs.

L'augmentation des contributions est limitée à sept ans. Après la phase de transition, les mesures seront à nouveau supprimées et l'aide indirecte à la presse sera maintenue au niveau actuellement en vigueur.

Prise de position du TCS :



Avec le magazine Touring, le TCS exerce également une activité journalistique de premier plan, apprécié par de nombreux lecteurs, en particulier les membres du TCS. Il apporte ainsi sa contribution à la diversité des médias suisses. Le TCS salue donc la solution transitoire à moyen terme proposée par la CTT-N. À une époque où le paysage médiatique est soumis à une pression aiguë, l'augmentation temporaire des contributions à la distribution du courrier est une mesure judicieuse qui permet de libérer des moyens pour la transformation numérique.

23.310 Initiative cantonale Uri – Système de régulation du transport routier en transit par le Saint-Gothard

Se fondant sur l'art. 160, al. 1, de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. ; RS 101), le canton d'Uri dépose l'initiative suivante concernant le système de régulation au Gothard :

L'Assemblée fédérale est invitée à créer les bases légales ou à modifier la loi fédérale sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01) de manière à ce qu'il soit possible de mieux réguler le volume de circulation sur l'axe de transit du Gothard et d'améliorer la situation afin de la rendre supportable pour le canton d'Uri. On envisagera notamment d'incorporer les éléments suivants à la base légale pour réguler le volume de circulation et les habitudes de déplacement des usagers et usagères de la route :

- Des mesures de gestion du trafic doivent être prises pour fluidifier la circulation dans le tunnel routier du Gothard sans augmenter la capacité de la route (feux de signalisation avec décompte de temps, vitesse minimale de 80 km/h, etc.) ;
- Des mesures doivent être prises pour faire de l'autoroute l'itinéraire principal du transport routier en transit. La route cantonale doit servir principalement à la desserte intracantonale (gestion des bretelles de sortie et d'accès à l'autoroute en cas de surcharge, etc.).
- A moyen terme, il convient de planifier des mesures pour adapter l'afflux routier maximal au volume de capacité actuel et futur du corridor routier du Gothard et de réduire ainsi les effets négatifs du trafic de



transit sur le canton d'Uri. Il s'agit notamment d'étudier la faisabilité d'un système de réservation en ligne de créneaux de circulation dans le tunnel du Gothard, et ce tant du point de vue technique que légal.

- La problématique du transport routier en transit à travers les Alpes doit être abordée lors des prochaines négociations sur l'accord sur les transports terrestres conclu avec l'Union européenne, y compris dans l'éventualité d'un cycle de négociations " Bilatérales III ".
- L'objectif légal de transférer de la route au rail le transport transalpin de marchandises n'a pas encore pu être concrétisé dans la mesure souhaitée. Des mesures coordonnées au niveau international restent donc nécessaires pour que les objectifs de la politique de transfert puissent être atteints. Cela implique également le développement d'offres ferroviaires compétitives avec les capacités correspondantes, qui contribuent à désengorger la route.

Prise de position du TCS :



Sur le fond, le TCS soutient la demande de l'initiative cantonale d'Uri. [Le rapport du Conseil fédéral publié en mai 2024](#) en réponse au postulat Stadler 22.4044 "Amélioration de la gestion du trafic et gestion du trafic d'évitement" est révélateur. Le rapport contient un état des lieux complet des mesures existantes et une évaluation des autres solutions possibles.

Les mesures prises jusqu'à présent par la Confédération et les cantons concernés pour améliorer la situation du trafic sur place sont à saluer. Elles comprennent notamment des fermetures d'entrées, de l'allongement des voies de sortie, de dosages ponctuels aux sorties et de vastes campagnes d'information.

Les possibilités d'optimiser davantage l'utilisation des capacités existantes des routes nationales sont limitées. Néanmoins, le TCS estime que des améliorations devraient être apportées là où les mesures sont appropriées et réalisables. En revanche, le rapport du Conseil fédéral a conforté le TCS dans sa position selon laquelle une taxe sur les tunnels ne serait pas opportune.

Dans ce contexte, le TCS suit avec intérêt le nouveau mandat d'examen confié par la CTT-N à la Confédération. Cette dernière doit examiner de manière approfondie des mesures supplémentaires afin d'optimiser encore la gestion du trafic au Gothard.

Interventions parlementaires catégorie IV (DETEC)

22.4143 Motion Burgherr – Carte des radars pour tous plutôt que pour quelques privilégiés

Le Conseil fédéral est chargé d'édicter les prescriptions nécessaires et, au besoin, de soumettre au Parlement les bases légales en la matière en vue de réglementer de manière uniforme en Suisse la publication des emplacements de radars par la police cantonale.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la motion Burgherr. Elle permettrait de créer des conditions identiques pour les usagers de la route dans tous les cantons. L'amélioration de la transparence permettrait en outre de mieux comprendre le choix des emplacements des radars, notamment dans l'optique de la sécurité routière.



22.4388 Motion Schlatter – Interdire les émissions de bruit artificiel sur les voitures électriques

Le Conseil fédéral est chargé d'interdire les émissions de bruit artificiel sur les voitures électriques lorsqu'elles circulent à plus de 20 km/h.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Schlatter. Pour des raisons de sécurité, les générateurs de sons, également connus sous le nom de dispositifs des avertisseurs acoustiques (AVAS), de 0 à 20 km/h ne sont pas contestés par le TCS. Ils améliorent la perception par les autres usagers de la route comme les piétons et les cyclistes. Dans ce contexte, les véhicules à propulsion électrique sont soumis aux mêmes valeurs limites de bruit que les moteurs à combustion.

Une interdiction des AVAS à partir d'une vitesse de circulation de 20 km/h serait un Swiss Finish et ne serait guère compatible avec les accords internationaux. La Suisse s'est engagée envers l'UE à reconnaître mutuellement les évaluations de conformité. Les véhicules homologués pour le marché européen doivent également être homologués en Suisse en vertu de cet accord.

22.4432 Motion Kutter – Parkings à vélos dans les gares. Clarifier le financement ainsi que les compétences et responsabiliser les entreprises ferroviaires

Le Conseil fédéral est chargé de présenter au Parlement un projet de modification de la législation ferroviaire. Ce dernier doit garantir une offre adéquate de parkings à vélos dans les gares, régler la coresponsabilité des entreprises ferroviaires pour la construction et l'exploitation de telles infrastructures et assurer le cofinancement par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la motion Kutter. La motion peut contribuer à une mobilité cohérente, multimodale et donc efficace. En revanche, le TCS tient à ce que la motion n'entraîne pas de répercussions négatives sur d'autres moyens de transport, par exemple en réduisant les surfaces de stationnement. Le trafic individuel motorisé, en particulier, est déjà soumis à une forte pression dans les agglomérations, il faut donc s'abstenir de l'aggraver encore.

22.4463 Motion Reimann Lukas – Élimination des obstacles publics au commerce qui font augmenter les prix des voitures neuves importées

Le Conseil fédéral est chargé d'adapter les bases légales régissant l'immatriculation des véhicules de sorte que les certificats délivrés par les importateurs nationaux, les autorités étrangères ou les constructeurs des véhicules concernés soient assimilés à des certificats de conformité CE (CoC, certificate of conformity), pour autant qu'ils contiennent les informations correspondantes. Les véhicules disposant d'un CoC électronique ne sont pas concernés.

Prise de position du TCS :



Dans l'intérêt de la sécurité routière et de la protection de l'environnement, le TCS rejette la motion Reimann. Pour l'immatriculation des voitures de tourisme, il est indispensable de disposer de certaines normes



(réception par type) ou d'une attestation du constructeur certifiant que le véhicule importé est conforme à une version réceptionnée par type (certificat de conformité CE).

Si ni le vendeur à l'étranger ni le commerçant/acheteur en Suisse ne parviennent à attester de manière véridique la conformité avec les prescriptions suisses, on ne peut pas simplement autoriser "...des documents comparables, par exemple de Turquie...", comme le décrit le développement de la motion. Les véhicules ayant la même désignation commerciale, mais construits pour un autre marché, ne doivent pas nécessairement répondre aux mêmes exigences techniques (voir aussi [la motion 18.3825](#)).

22.4473 Motion (Romano) Stadler – Abonnement général pour étudiants conformément à l'article 15 alinéa 3 de la Loi sur le transport des voyageurs

Le Conseil fédéral est chargé d'intervenir pour garantir à tous les étudiants, qui poursuivent leurs études à plein temps dans une institution de formation postobligatoire, des conditions équivalentes concernant l'abonnement général (AG), conformément à l'art. 15, al. 3, de la Loi sur le transport des voyageurs (LTV) : "Ils prévoient des conditions comparables pour les clients qui se trouvent dans des situations comparables. Ils ne restreignent pas de manière disproportionnée le choix entre diverses offres de prestations".

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion (Romano) Stadler. 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. Alliance Swisspass justifie la suppression de l'AG étudiant pour les 25-30 ans par le fait que cet abonnement traite inégalement une catégorie d'âge, puisqu'il ne favoriserait que les 25-30 ans inscrits dans une université ou une haute école spécialisée.

Enfin, le TCS souligne que les coûts des trajets en train sont déjà majoritairement subventionnés par l'Etat.

22.4494 Motion (Pasquier-Eichenberger) Brenzikofer – Plus de sobriété en termes de mobilité

Face à l'urgence climatique et la crise énergétique, le Conseil fédéral présente un plan d'action et des objectifs concrets pour faire évoluer les comportements en matière de mobilité pour réduire les distances parcourues, en particulier en véhicules individuels motorisés, et des mesures destinées à éviter les déplacements.

Prise de position du TCS :



Le TCS s'oppose à la motion (Pasquier-Eichenberger) Brenzikofer, qui est disproportionnée et unilatérale. Comme d'autres secteurs, la mobilité doit apporter sa contribution à la réalisation des objectifs climatiques de la Suisse. Le cadre à long terme est constitué par la loi sur le climat et l'innovation, acceptée par les électeurs en été 2023, et qui a pour objectif "zéro net d'ici 2050". Des mesures concrètes, également pour la mobilité, se trouvent dans la loi sur le CO2 fraîchement révisée. Le TCS a soutenu ces deux projets.

En revanche, le TCS s'oppose clairement aux interdictions et aux restrictions visant à réduire la mobilité. La transition écologique de la mobilité permettra de réduire encore les émissions directes de CO2 et de polluants. Les interdictions ou les restrictions tarifaires du trafic nuisent à long terme à l'environnement, à la société et à l'économie. Et les conséquences économiques et sociales toucheraient notamment de manière disproportionnée les personnes qui dépendent par exemple de la mobilité (individuelle) pour leur travail.