

# Perspectives parlementaires de la session d'hiver 2024



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

**Service politique**

## Contacts service politique du TCS

<b>Sébastien Leprat</b>	076 577 05 71	sebastien.leprat@tcs.ch
<b>Gérard Métrailler</b>	058 827 27 21	gerard.metrailler@tcs.ch
<b>Lisa Rasch</b>	058 827 34 05	lisa.rasch@tcs.ch



<b>Conseil des États</b>			Page
22.423	Initiative parlementaire Bulliard – Pour une presse écrite indépendante, il faut adapter les montants de l'aide indirecte		02
22.4544	Motion Pfister – Leasing automobile et financements croisés cachés. Assurer la transparence des prix		03
<b>Conseil national</b>			
21.082	Code de procédure civile. Modification		04
<b>Interventions parlementaires catégorie IV (DETEC)</b>			
22.4388	Motion Schlatter – Interdire les émissions de bruit artificiel sur les voitures électriques		04
22.4432	Motion Kutter – Parkings à vélos dans les gares. Clarifier le financement ainsi que les compétences et responsabiliser les entreprises ferroviaires		05
22.4463	Motion Reimann Lukas – Élimination des obstacles publics au commerce qui font augmenter les prix des voitures neuves importées		05
22.4473	Motion (Romano) Stadler – Abonnement général pour étudiants conformément à l'article 15 alinéa 3 de la Loi sur le transport des voyageurs		06
<b>Initiatives parlementaires 1ère phase</b>			
22.451	Initiative parlementaire Pfister – Nouvelle loi sur le CO2, concise et efficace		06



## CONSEIL D'ÉTAT

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

Selon l'initiatrice, cette initiative couvre une partie incontestée du paquet média rejeté par les électeurs 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. Suivant la proposition de l'initiative parlementaire, une majorité de la commission souhaitait augmenter les contributions annuelles pour la distribution comme suit (art. 16, al. 7 dans la loi sur la poste) :

- a. pour la distribution journalière des journaux et périodiques en abonnement de la presse régionale et locale, de 30 millions de francs actuellement à 45 millions de francs ;
- b. pour la presse des membres et des fondations, de 20 millions de francs actuellement à 30 millions.

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

Une courte majorité du Conseil national (94 voix contre 91, 4 abstentions) a pris une autre décision par rapport à la presse associative lors de la session d'automne. Le Conseil a décidé de ne pas augmenter l'aide financière à la presse associative et aux fondations, mais de la supprimer complètement (abrogation de l'art. 16, al. 7, let. b).

Le Conseil des Etats examine le projet lors de cette session d'hiver. Une majorité de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats (CTT-E) propose comme compromis de continuer à soutenir aussi la presse des membres et des fondations, mais dans une mesure réduite (10 millions de francs). Une minorité de la CTT-E souhaite maintenir les contributions d'encouragement à leur niveau actuel de 20 millions de francs par an.

**Prise de position du TCS :**



Le TCS soutient la minorité de la CTT-E qui souhaite maintenir le soutien à la presse des membres et des fondations à 20 millions de francs par an, conformément à la loi en vigueur.

Avec le magazine Touring, le TCS exerce également une activité journalistique associative importante, appréciée par de nombreux lecteurs, à savoir les membres du TCS. Le TCS peut comprendre que le Parlement souhaite renoncer à une augmentation des contributions d'encouragement en raison de la situation financière - même si la solution transitoire limitée dans le temps contribuerait de manière significative à la transformation numérique. En revanche, le TCS est très critique à l'égard de la réduction, voire de la suppression des contributions de soutien : Cela augmenterait encore la pression sur le paysage médiatique suisse déjà fragilisé.



## 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). D'autres réglementations se trouvent dans la loi fédérale contre la concurrence déloyale (LCD) et dans l'ordonnance sur l'indication des prix (OIP). D'un point de vue des consommateurs, la transparence des prix est ainsi suffisamment réglementée.



## CONSEIL NATIONAL

### 21.082 Code de procédure civile. Modification

À la suite de l'adoption par le Parlement en 2013 de la motion Birrer Heimo (13.3931) une modification du code de procédure civile proposée par le Conseil fédéral présente de nouvelles propositions pour renforcer la protection des intérêts collectifs. Il s'agit de développer l'action des organisations prévue par le droit actuel et de créer la possibilité de faire valoir des droits à réparation dans ce cadre. Ce projet permet de faire valoir des prétentions en réparation dans le cas de dommages collectifs ou dispersés

Prise de position du TCS :



Le TCS recommande de suivre la position de la CAJ-N du 18 octobre 2024 et de ne pas entrer en matière sur le projet de loi relatif à l'exercice collectif des droits.

À travers ses engagements scientifiques et journalistiques, comme dans de nombreux événements qu'il organise, ou bien encore grâce aux produits qu'il commercialise, le TCS s'engage quotidiennement pour les consommateurs. Il réalise par exemple de très nombreux tests comparatifs, afin d'informer ses membres, comme le grand public. Les informations délivrées sont destinées à améliorer le libre-arbitre des consommateurs. Dans cet esprit, le TCS n'est pas favorable à l'exercice du droit d'action collectif, dans la version qui sera étudiée par le Conseil national. Cette opposition est en particulier motivée par le risque élevé de dérive à l'américaine (class action) - c'est-à-dire principalement une utilisation de cet outil de protection des droits de consommateurs à des fins commerciales - que ce projet de loi pourrait générer.

## Interventions parlementaires catégorie IV (DETEC)

### 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 répondent pas nécessairement 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 post-obligatoire, 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.

## Initiatives parlementaires 1ère phase

### 22.451 Initiative parlementaire Pfister – Nouvelle loi sur le CO2, concise et efficace

Les bases légales doivent être créées ou modifiées afin que la loi sur le CO2 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 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 rejette l'initiative parlementaire Pfister. Il partage ainsi l'appréciation de la majorité de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national (CEATE-N). Le TCS estime qu'à l'heure actuelle, un changement complet de système en matière de politique climatique n'est ni indiqué, ni susceptible de réunir une majorité. Il convient plutôt d'acquiescer de l'expérience avec la loi sur le CO2 révisée, qui entrera en vigueur en janvier 2025, et les mesures qu'elle contient. Et pour la période 2031-2040 déjà, le Conseil fédéral est tenu, en vertu de la loi sur le climat et l'innovation, de présenter de nouvelles mesures pour atteindre l'objectif (zéro net 2050). Dans le cadre de ces travaux politiques, il est possible d'examiner et de proposer de nouvelles approches et mesures.