

# Perspectives parlementaires de la session de printemps 2025



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

**Service politique**  
politik@tcs.ch

#### Contact service politique du TCS

<b>Sébastien Leprat</b>	076 577 05 71	sebastien.leprat@tcs.ch
<b>Gérard</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
24.4302	Motion Broulis – Pour une politique des transports coordonnée entre les acteurs de la mobilité, mettons en place un Secrétariat d'Etat aux transports		02
24.4471	Postulat Broulis – Projets de mobilité. Réalisons un comparatif pour comprendre les retards		03
22.4544	Motion Pfister – Leasing automobile et financements croisés cachés. Assurer la transparence des prix		03
<b>Conseil national et Conseil des États</b>			
22.432	Initiative parlementaire Bulliard – Pour une presse écrite indépendante, il faut adapter les montants de l'aide indirecte		04
<b>Conseil national</b>			
21.082	OCF. Code de procédure civile. Modification		05
20.492	Initiative parlementaire Bregy – Développement du territoire et des infrastructures. Il faut impérativement présenter au Parlement la vision et la stratégie relatives aux études de base		05



## CONSEIL DES ÉTATS

### **24.4302 Motion Broulis – Pour une politique des transports coordonnée entre les acteurs de la mobilité, mettons en place un Secrétariat d'Etat aux transports**

Le Conseil fédéral est chargé de mettre en place un Secrétariat d'Etat au niveau fédéral pour coordonner la politique des transports entre les acteurs de la mobilité, ceci sans doublons et en créant des simplifications d'organisation et des synergies.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Broulis. Selon l'article 46 de la loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration LOGA (RS 172.010), le titre de secrétaire d'Etat peut être attribué si les relations avec l'étranger l'exigent. Or, dans le domaine de la politique des transports, de l'environnement et du climat, la Suisse se coordonne déjà très étroitement avec l'UE et reprend le plus souvent les mesures et les lois développées par l'UE. La nécessité d'une meilleure coordination ne concerne donc pas nos relations avec l'étranger, mais plutôt le développement ordonné de nos infrastructures à l'intérieur du pays et la coopération interinstitutionnelle.

A cet effet, la Conférence de coordination des transports (CCT) est l'organe de coordination interne suprême du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). La CCT assure le traitement stratégique des affaires de politique des transports et la politique coordonnée des transports du département, dont les différentes infrastructures de transport. A cela s'ajoutent les deux fonds FIF et FORTA, inscrits dans la Constitution, qui garantissent un financement assuré pour l'entretien et le développement des infrastructures de transport.

L'échec aux urnes de l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales et l'explosion des coûts de l'étape d'aménagement 2035 des infrastructures ferroviaires ont néanmoins montré qu'il était nécessaire d'améliorer la coordination. Le DETEC a reconnu la nécessité d'agir. Avec le projet "Transport '45", la coordination du développement des infrastructures devrait permettre d'obtenir une meilleure stratégie, sur le long terme ; le département a chargé l'EPFZ d'examiner et de classer par ordre de priorité les projets d'extension prévus pour tous les modes de transport. Un groupe d'accompagnement et un sounding board soutiennent les travaux. Les résultats de l'EPF devraient être disponibles au troisième trimestre 2025 ; ils serviront de base pour la définition des prochaines étapes politiques.

Sur la base de cette situation initiale et des travaux en cours, le TCS estime que la demande de la motion n'est pas pertinente.



#### [24.4471](#) **Postulat Broulis – Projets de mobilité. Réalisons un comparatif pour comprendre les retards**

Le Conseil fédéral est prié de comparer avec les principaux pays européens, les coûts, le temps et le personnel engagés, liés à la réalisation de projets de mobilité tels que la réalisation de projets ferroviaires, autoroutiers et d'aviation.

Cette analyse aura pour but de mieux comprendre les raisons des lenteurs et des retards que les projets de mobilité peuvent rencontrer dans notre pays par rapport aux principaux pays européens. Une clé de comparaison qui peut être utilisée serait le coût au kilomètre pour le rail ou l'autoroute ou la taille des infrastructures des gares ou des aéroports et également les exigences sécuritaires en comparaisons suisse et internationale (principe de précaution).

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient le postulat Broulis. Pour les différents modes de transport, les projets d'infrastructure sont en retard dans leur réalisation – pas seulement pour les chemins de fer, mais aussi pour les projets autoroutiers et les projets d'agglomération. Une analyse des raisons possibles et une comparaison avec les principaux pays européens peuvent servir de base à d'éventuelles mesures. Outre les critères de coûts, de temps et de personnel mentionnés, il est impératif d'analyser également les processus (de décision).

#### [22.4544](#) **Motion Pfister – 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.





## CONSEIL NATIONAL ET CONSEIL DES ÉTATS

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

Selon l'auteur de l'initiative, cette initiative parlementaire couvre une partie non contestée 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. Conformément à 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 quotidienne de journaux et de magazines en abonnement de la presse régionale et locale de 30 millions de francs aujourd'hui à 45 millions de francs ;
- 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 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 dans les proportions actuellement en vigueur. Une courte majorité du Conseil national (94 voix contre 91, 4 abstentions) a pris une autre décision concernant la presse associative lors de la session d'automne 2024. Le Conseil a décidé de ne pas augmenter l'aide financière pour la presse associative et la presse des fondations, mais de la supprimer complètement (abrogation de l'art. 16, al. 7, let. b)

En revanche, le Conseil des Etats a décidé à une nette majorité (29 voix contre 16), lors de la dernière session d'hiver 2024, de maintenir l'aide à la presse des membres et des fondations à son niveau actuel de 20 millions de francs par an.

En raison de cette différence, l'objet sera à nouveau débattu lors de la session de printemps 2025. La CTT-N, qui examine prioritairement cet objet, recommande à une très courte majorité de 13 voix contre 12 de supprimer les réductions pour l'envoi des produits de la presse des membres et des fondations. Une minorité veut suivre le Conseil des Etats et maintenir l'aide dans son ampleur actuelle.

**Prise de position du TCS :**



Le TCS soutient la minorité de la CTT-N qui, à l'instar du Conseil des Etats, 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 la revue *Touring*, le TCS exerce également une importante activité de publication associative, 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 apporterait une contribution importante 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.



## CONSEIL NATIONAL

### [21.082](#) OCF. Code de procédure civile. Modification

Après l'adoption par le Parlement en 2013 de la motion Birrer Heimo (13.3931), le Conseil fédéral présente une nouvelle révision du code de procédure civile afin de renforcer la protection juridique collective. L'action collective existante doit être développée et permettre à l'avenir de faire valoir des prétentions en réparation.

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 sur les recours collectifs.

À travers son engagement scientifique et journalistique, comme lors de nombreuses manifestations ou encore via le test de produits, le TCS s'engage quotidiennement en faveur des consommateurs. Il réalise par exemple de nombreux tests comparatifs afin d'informer ses membres et le grand public. Une information transparente contribue à la liberté de choix des consommateurs. C'est dans cet esprit que le TCS s'oppose au présent projet de révision de la protection juridique collective qui sera débattu par le Conseil national. Le TCS justifie notamment cette position par le risque élevé que ce projet de loi conduise à des abus comparables à ceux qui existent aux Etats-Unis (class action), c'est-à-dire principalement à une utilisation de cet instrument de protection des consommateurs à des fins commerciales.

### [20.492](#) Initiative parlementaire Bregy – Développement du territoire et des infrastructures. Il faut impérativement présenter au Parlement la vision et la stratégie relatives aux études de base

L'initiative parlementaire Bregy pose la revendication suivante :

L'art 13 de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700) doit être complété de sorte que les lignes directrices sur la vision et la stratégie relatives aux études de base en matière de développement du territoire et des infrastructures, c'est-à-dire les plans sectoriels, soient impérativement présentées au Parlement.

En mars 2022, le Conseil national a donné suite à l'initiative parlementaire et en février 2023, la CEATE-E a donné son accord. La commission du Conseil national est maintenant en train de préparer un projet correspondant. En raison du délai légal de deux ans pour l'élaboration, il sera proposé au Conseil national, lors de cette session de printemps, de prolonger ce délai.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient l'initiative parlementaire Bregy et, par conséquent, la demande de prolongation du délai.

Les plans sectoriels ont des conséquences substantielles pour de nombreuses mesures publiques au niveau fédéral, cantonal et communal (STEP Routes nationales, projets d'agglomération, etc.). Ces bases pour la planification du territoire et des infrastructures doivent donc être soumises au Parlement et adoptées par celui-ci.