

# Perspectives parlementaires de la session d'été 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 Rasch058</b>	827 34 05	lisa.rasch@tcs.ch



<b>Conseil des États</b>			Page
24.028	Programme d'encouragement de la recherche SWEETER (SWiss research for the EnErgy Transition and Emissions Reduction) pour les années 2025 à 2036. Crédit d'engagement		02
17.3748	Motion Imark – Procédure simplifiée pour la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence		02
24.3382	Postulat Stocker – Évaluation de l'impact environnemental des microparticules de plastique dans l'air		03
24.3126	Postulat Poggia – Évaluation de l'impact sur la santé des microparticules de plastique en suspension dans l'air		03
<b>Conseil national</b>			
24.021	« Pour une économie responsable respectant les limites planétaires (initiative pour la responsabilité environnementale) ». Initiative populaire		04
22.061	Loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2024. Révision		05
<b>Interventions parlementaires catégorie IV (DFJP)</b>			
23.3490	Motion Egger – Prévenir l'extrémisme climatique		05
<b>Interventions parlementaires catégorie IV (DEFR)</b>			
23.3936	Motion Grossen – Recharge des voitures électriques dans les immeubles d'habitation		06
<b>Interventions parlementaires catégorie IV (DETEC)</b>			
22.3772	Postulat Roduit – Transition vers la mobilité électrique. Un autre modèle de financement pour les routes		06
22.3669	Motion Brenzikofer – Transports publics. Des chèques mobilité pour les revenus les plus bas		07
22.3752	Motion (Pasquier-Eichenberger) Schlatter – Pour un prix du demi-tarif plus attractif		07
22.3769	Postulat Töngi – Transports publics. Offres pour les jeunes		07



## CONSEIL D'ÉTAT

### 24.028 Programme d'encouragement de la recherche SWEETER (SWiss research for the EnErgy Transition and Emissions Reduction) pour les années 2025 à 2036. Crédit d'engagement

SWEET (SWiss Energy research for the Energy Transition) est un instrument d'encouragement en cours qui se concentre sur la recherche orientée vers les applications. Il encourage les consortiums transdisciplinaires entre la science, l'économie privée et les pouvoirs publics à étudier des questions de recherche pendant six à huit ans. Le contenu de SWEET doit contribuer à la réalisation des objectifs de la stratégie énergétique 2050 et des objectifs climatiques.

Avec le crédit d'engagement de 106,8 millions de francs demandé, le Conseil fédéral veut maintenant étendre SWEET à SWEETER (SWiss research for the EnErgy Transition and Emissions Reduction). s traitera de questions relatives à la sécurité d'approvisionnement et à la transformation en un système énergétique respectueux du climat.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient le crédit d'engagement demandé. Tant en matière d'approvisionnement énergétique que d'objectifs climatiques, la Suisse reste confrontée à des défis majeurs. La mobilité ne joue pas seulement un rôle central dans ce contexte, elle peut aussi contribuer de manière significative à trouver des solutions - par exemple en utilisant habilement les voitures électriques au profit de la stabilité du réseau. Le TCS voit donc un grand potentiel dans des domaines de recherche comme par exemple le stockage et les réseaux d'énergie, l'aménagement du territoire, la numérisation et les "smart grids", mais aussi les technologies de propulsion alternatives comme les carburants renouvelables.

Dans ce contexte, le TCS recommande au Conseil des Etats de suivre la majorité de sa commission et d'adopter le projet dans son intégralité.

### 17.3748 Motion Imark – Procédure simplifiée pour la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence

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 réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence (R-BAU) fait partie des mesures de gestion du trafic de l'OFROU qui sont appliquées sur les tronçons autoroutiers très fréquentés ([projets R-BAU de l'OFROU](#)). Le R-BAU 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.



#### 24.3382 Postulat Stocker – Évaluation de l'impact environnemental des microparticules de plastique dans l'air

Le Conseil fédéral est chargé de présenter un rapport consacré aux effets que les microparticules de plastique présentes dans l'air ont sur l'environnement et la biodiversité. Il examinera l'opportunité soit de présenter un projet d'acte normatif à l'Assemblée fédérale, soit de prendre des mesures. Le rapport se concentrera sur l'origine de ces microparticules, sur leurs effets et sur les mesures possibles pour réduire leur présence.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette le postulat Stocker. L'EMPA et le Conseil fédéral ont déjà reconnu la nécessité d'agir, un mandat supplémentaire du Parlement n'est donc pas nécessaire.

Dans le domaine des transports, l'usure des pneus a déjà été identifiée comme une source importante de microplastiques (voir par exemple le rapport du Conseil fédéral sur le postulat 19.3559). C'est pourquoi la directive EURO 7 sur les gaz d'échappement doit désormais inclure des dispositions relatives à l'usure des pneus. Sur la base d'une analyse de marché à grande échelle actuellement en cours, une valeur limite doit être définie au plus tard en 2026 pour les véhicules C1 (voitures de tourisme).

#### 24.3126 Postulat Poggia – Évaluation de l'impact sur la santé des microparticules de plastique en suspension dans l'air

Le Conseil fédéral est chargé d'examiner l'opportunité, soit de déposer un projet d'acte de l'Assemblée fédérale, soit de prendre des mesures et de présenter un rapport quant à l'impact sur la santé humaine, des microparticules de plastique présentes en suspension dans l'air. Le rapport devra mettre l'accent sur leurs origines, leurs impacts et les moyens d'action possibles pour réduire leurs concentrations.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette le postulat Poggia. L'EMPA et le Conseil fédéral ont déjà reconnu la nécessité d'agir, un mandat supplémentaire du Parlement n'est donc pas nécessaire.

Dans le domaine des transports, l'usure des pneus a déjà été identifiée comme une source importante de microplastiques (voir par exemple le rapport du Conseil fédéral sur le postulat 19.3559). C'est pourquoi la directive EURO 7 sur les gaz d'échappement doit désormais inclure des dispositions relatives à l'usure des pneus. Sur la base d'une analyse de marché à grande échelle actuellement en cours, une valeur limite doit être définie au plus tard en 2026 pour les véhicules C1 (voitures de tourisme).



## CONSEIL NATIONAL

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

L'initiative populaire "Pour une économie responsable dans les limites de la planète (initiative pour la responsabilité environnementale)" demande que les activités économiques ne consomment pas plus de ressources et ne rejettent pas plus de substances nocives 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 dix ans, les mesures devant notamment tenir compte de la compatibilité sociale en Suisse et à l'étranger.

Le Conseil fédéral recommande de rejeter l'initiative et ne souhaite pas lui opposer de contre-projet. Il mise plutôt sur les dispositions existantes et les travaux législatifs en cours pour préserver les ressources naturelles.

**Prise de position du TCS :**



Le TCS rejette clairement l'initiative sur 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 validé par le peuple jusqu'en 2050 et que des mesures concrètes aient été prises jusqu'en 2030 avec la loi sur le CO<sub>2</sub>.



## 22.061 Loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2024. Révision

Avec la révision de la loi sur le CO2, le Conseil fédéral veut réduire de moitié les émissions de gaz à effet de serre de la Suisse d'ici 2030 par rapport à 1990. Elle s'inscrit dans le prolongement de l'actuelle loi sur le CO2, que le Parlement a prolongée jusqu'en 2024, et comprend des mesures pour la période de 2025 à 2030. Parmi les mesures les plus débattues, on trouve celles concernant la mobilité

- Valeurs cibles pour les nouveaux véhicules (en particulier art. 10)
- Mesures concernant les carburants, notamment l'obligation de compensation (notamment art. 28b et 28c) et l'obligation de transfert pour les carburants renouvelables (anciennement art. 28f et 28g).
- Promotion des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques (anciennement art. 41b).

Les deux Chambres ont mis au point la loi sur le CO2 lors de la session de printemps. Seul le projet 6 "Arrêté fédéral relatif à la promotion des infrastructures de recharge pour véhicules électriques 2025-2030" est à l'ordre du jour de la session de printemps du Conseil national.

Prise de position du TCS :



En principe, le TCS approuve les décisions prises en matière de mobilité. En ce qui concerne les valeurs cibles pour les nouveaux véhicules, le Parlement n'a pas introduit de Swiss Finish mais continue de s'orienter sur l'UE. Les coûts relatifs aux carburants (obligation de compensation) restent plafonnés de manière transparente à 5 centimes par litre, l'obligation de transfert pour les carburants renouvelables a été supprimée de la loi.

En revanche, le TCS regrette le manque d'investissements dans la transition écologique de la mobilité. La promotion d'infrastructures de recharge aurait notamment permis de lever les obstacles aux investissements privés - sans grever davantage le budget fédéral. Le TCS est conscient que le Conseil national suivra sa commission et rejettera le projet 6 (en cohérence avec la suppression de l'art. 41b). L'engagement des cantons et des communes sera donc d'autant plus important dans les années à venir pour faire progresser la transitions écologique de la mobilité. Parallèlement, le TCS suivra les autres développements au niveau national et s'engagera pour des solutions constructives basées sur des incitations plutôt que sur des interdictions.

## Interventions parlementaires catégorie IV (DFJP)

### 23.3490 Motion Egger – Prévenir l'extrémisme climatique

Le Conseil fédéral est invité à préparer un projet visant à compléter le code pénal par une disposition prévoyant que tout blocage de la circulation provoqué intentionnellement pourra être puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Egger. Il peut certes comprendre la demande concernant la sécurité de tous les usagers de la route et la préservation d'un système de transport efficace. En raison des bases légales en vigueur, il ne voit actuellement aucune nécessité de légiférer davantage (voir la réponse du Conseil fédéral à la motion).



## Interventions parlementaires catégorie IV (DETEC)

### **23.3936 Motion Grossen – Recharge des voitures électriques dans les immeubles d'habitation**

Le Conseil fédéral est chargé de garantir l'accès aux infrastructures de recharge des voitures électriques également dans les immeubles d'habitation (location et propriété par étages). Les bornes de recharge lente pour les voitures électriques font partie intégrante de la transition énergétique et de la transition de la mobilité. Leur importance est d'ailleurs renforcée par les dernières décisions que le Parlement a prises dans le cadre de l'acte modificateur unique. Des conditions contraignantes doivent donc être définies pour que le réseau de recharge privé soit développé rapidement, sans restrictions et dans le respect du réseau de distribution.

**Prise de position du TCS :**



Le TCS partage la volonté de l'auteur de la motion de promouvoir l'électromobilité. L'électrification du parc automobile est un facteur indispensable pour atteindre les objectifs ambitieux de la politique climatique. Des sondages ont montré que les possibilités de chargement sont déterminantes pour l'achat d'une voiture électrique. Cependant, l'intervention ne suit pas la bonne approche. Un "droit à la recharge" ancré dans la loi, comme le demandait déjà la motion 21.3371, est juridiquement délicat - il en va de même pour un "accès garanti". De plus, la responsabilité de la consommation d'énergie dans les bâtiments incombe aux cantons (art. 89, al. 4, Cst.). Le rapport du Conseil fédéral "Fossilfreien Verkehr bis 2050 ermöglichen" (juin 2023) illustre clairement la problématique. Le TCS rejette donc la motion Grossen.

Au lieu de cela, le TCS est favorable à la promotion de la mobilité électrique par de nouvelles incitations. Dans ce contexte, il regrette la décision du Parlement de renoncer, dans la loi sur le CO2, à un financement initial par étapes via le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (NAF) pour les infrastructures de recharge. La responsabilité des cantons et des communes est d'autant plus grande pour créer des instruments judicieux. Le TCS suivra l'évolution de la situation au niveau national et s'engagera pour des solutions constructives.

## Interventions parlementaires catégorie IV (DETEC)

### **22.3772 Postulat Roduit – Transition vers la mobilité électrique. Un autre modèle de financement pour les routes**

Compte tenu de la baisse régulière et rapide des rentrées fiscales liées aux taxes sur les carburants et de l'absence de contribution des véhicules électriques, le Conseil fédéral est chargé d'étudier sans tarder un ou plusieurs modèles de financement des infrastructures routières

**Prise de position du TCS :**



Le TCS rejette le postulat Roduit, même s'il approuve la demande qui le sous-tend. Le Conseil fédéral travaille déjà à des variantes sur la manière dont les véhicules électriques doivent contribuer au financement du réseau des routes nationales. Il les mettra prochainement en consultation. Un rapport supplémentaire, comme le demande le postulat, n'est pas nécessaire dans ce contexte.



### 22.3669 Motion Brenzikofer – Transports publics. Des chèques mobilité pour les revenus les plus bas

Le Conseil fédéral est chargé d'élaborer, en collaboration avec les entreprises de transport, un système de chèques mobilité garantissant aux personnes à faibles revenus l'accès à la mobilité en transports publics - dans une mesure à définir - et encourageant la mobilité sans voiture personnelle.

### 22.3752 Motion (Pasquier-Eichenberger) Schlatter – Pour un prix du demi-tarif plus attractif

Le Conseil fédéral est chargé de proposer une solution pour que l'Alliance SwissPass puisse proposer des offres à prix attractifs pour la promotion de l'acquisition d'abonnements demi-tarif par les personnes qui n'en possèdent pas actuellement.

### 22.3769 Postulat Töngi – Transports publics. Offres pour les jeunes

Le Conseil fédéral est chargé de considérer les mesures qu'il peut mettre en œuvre afin de rendre le prix des transports publics plus avantageux pour les jeunes.

Prise de position du TCS :



Le TCS s'oppose aux différentes interventions principalement pour les raisons suivantes.

D'une part, les compétences en matière de système tarifaire sont clairement définies. Même si la Confédération prescrit les principes de tarification dans le cadre de la loi sur le transport de voyageurs, les entreprises de transport doivent conserver la possibilité de fixer elles-mêmes les tarifs des prestations qu'elles proposent.

D'autre part, le transport ferroviaire de voyageurs est déjà subventionné à plus de 50% par l'État. Augmenter encore cette part ne ferait pas que dégrader la transparence des prix, mais renforcerait également la redistribution des usagers des transports publics au détriment des personnes qui dépendent de la voiture. De plus, il existe déjà de nombreuses offres tarifaires développées par les entreprises de transports publics pour différents groupes de personnes (par exemple le demi-tarif pour les jeunes de moins de 25 ans, l'AG pour les seniors ou Interrail).