

Perspectives parlementaires de la session d'automne 2023

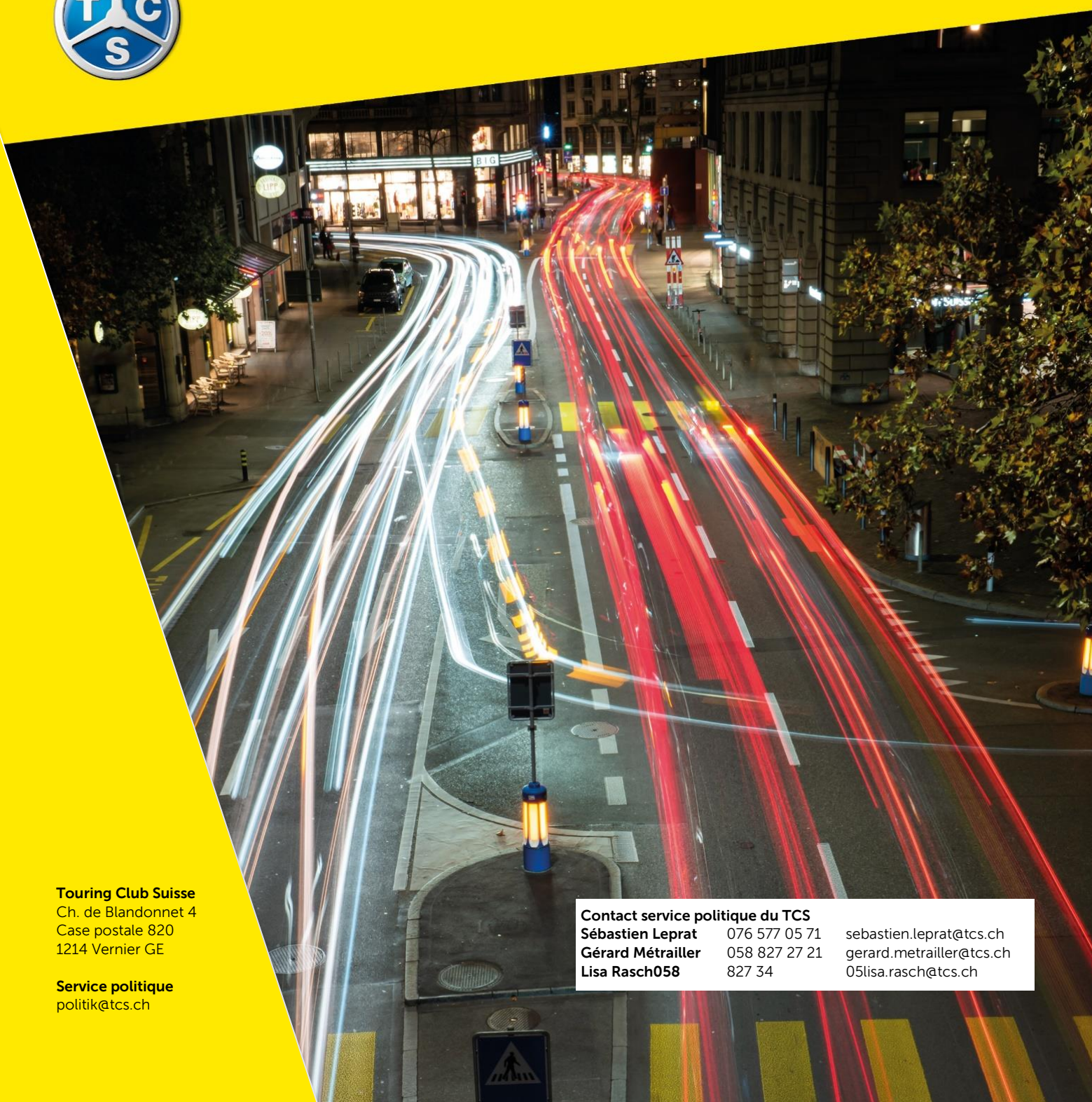


Touring Club Suisse
Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE

Service politique
politik@tcs.ch

Contact 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	05lisa.rasch@tcs.ch





Conseil des États

			Page
23.3613	Motion Chiesa – Introduction d'un péage autoroutier dans les Alpes		03
22.3376	Motion CEATE-E – Hydrogène. Stratégie pour la Suisse		03
22.3632	Motion Schaffner – Plan d'action pour promouvoir des offres de mobilité novatrices et climatiquement neutres		04
23.032	OCF. Plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, étape d'aménagement 2023 des routes nationales, crédit d'engagement et modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales		04
23.033	OCF. Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération		05
22.061	OCF. Loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2024. Révision		05

Conseil national – Interventions catégorie IV

23.3346	Motion Hess – Autoroute A1 à six voies		07
21.4037	Motion Aeschi – Moratoire de cinq ans sur l'abandon prévu des OUC. Nouvelle attribution des concessions de radiocommunication OUC pour la période allant du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2029		07
21.4091	Motion Pointet – Mettons les pistes cyclables à un niveau de priorité raisonnable!		07
21.4146	Postulat Hurni – Zones 30 kilomètres/heure sans passages piétons. Labyrinthe pédagogique?		08
21.4207	Motion Clivaz – Prendre en compte les effets des démarrages à froid des véhicules thermiques sur la pollution de l'air		08
21.4216	Postulat Jauslin – Pour une vue d'ensemble des politiques en matière de climat, d'énergie et de promotion de la place économique		09
21.4218	Postulat Clivaz – Etudier la possibilité d'installer des filtres pour les systèmes de freinage du transport automobile et ferroviaire afin d'améliorer la qualité de l'air et de prévenir des problèmes de santé		09
21.4223	Postulat Brenzikofer – Mettre en place des incitations financières pour les modèles de partage et de location		10
21.4369	Motion Clivaz – Pour une mise à jour de la stratégie suisse de la protection de l'air		10
21.4404	Motion Klopfenstein Broggini – Valeurs et mesures d'urgence. Protéger la population des pics de pollution de l'air		11
21.4516	Motion Schilliger – Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités		11
21.4526	Motion Töngi – Pour une planification de la mobilité orientée vers l'avenir. Fonder sur un scénario durable les décisions en matière d'infrastructures de transport		12
21.4577	Motion Gafner – Un réseau de stations-services à hydrogène dans toute la Suisse d'ici à 2025		12
21.4658	Motion Suter – Nuisances sonores. Protéger la santé de la population sur la base de données scientifiques actualisées		13



22.3078	Motion Storni – Voitures d'occasion. Faciliter le remplacement des moteurs à combustion par des moteurs électriques		13
22.3089	Postulat Marchesi – Actualisation de la Stratégie énergétique 2050. Élaborer des scénarios qui garantissent vraiment la fiabilité et la durabilité de l'approvisionnement en électricité		13
23.3101	Motion Pasquier-Eichenberger – A l'achat d'une voiture, plus d'incitation pour moins de pollution		14
22.3436	Motion Romano – Calculateur de prix des carburants. Un modèle vertueux venu d'Autriche		15
22.4311	Motion Egger – Limitation des frais de procédure inhérents aux ordonnances pénales rendues par suite d'un excès de vitesse (violation simple des règles de la circulation)		15



CONSEIL D'ÉTAT

[23.3613](#) Motion Chiesa – Introduction d'un péage autoroutier dans les Alpes

Le Conseil fédéral est chargé de présenter un projet de loi visant à introduire un péage aux tunnels autoroutiers alpins à fort trafic pour les véhicules dont le poids total n'excède pas 3,5 tonnes.

Le prix de ce péage ne doit pas être discriminatoire et doit prévoir la compensation des coûts pour les voitures immatriculées en Suisse. La neutralité des coûts pour les usagers suisses doit donc être garantie et la nouvelle loi ne doit pas générer de nouvelles charges supplémentaires pour la population de notre pays.

L'utilisation des autoroutes alpines doit être enregistrée et facturée de manière numérique : péage en flux libre (free flow), c'est-à-dire sans barrières, avec obligation de payer à une date fixée au passage.

Les recettes supplémentaires ainsi obtenues seront consacrées à l'entretien et à la sécurité de l'infrastructure, ainsi qu'à l'entretien des routes nationales.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Chiesa.

Actuellement, le Conseil fédéral travaille sur un état des lieux visant à améliorer la gestion du trafic et la gestion du trafic d'évitement (postulat Stadler [22.4044](#)). Du point de vue du TCS, les mesures éventuelles doivent être élaborées sur la base des connaissances correspondantes. Les premières mesures techniques au Gothard ont déjà été [communiquées par l'OFROU le 10 août](#).

En outre, le TCS fait remarquer que l'accord sur les transports terrestres oblige les parties contractantes - l'UE et la Suisse - à ne pas prendre de mesures discriminatoires. Il ne semble donc pas possible d'appliquer des taxes différentes pour les véhicules suisses et étrangers (voir aussi la réponse du Conseil fédéral au postulat Burkart [17.3363](#)).

[22.3376](#) Motion CEATE-E – Hydrogène. Stratégie pour la Suisse

Le Conseil fédéral est chargé de proposer des mesures destinées à promouvoir le développement de l'hydrogène et à garantir l'approvisionnement de la Suisse en hydrogène. Ces mesures peuvent prendre la forme de contributions financières ou non financières encourageant la production, l'importation, le stockage ou la distribution d'hydrogène obtenu par des procédés de production neutres en CO₂.

Le Conseil national a adopté la motion lors de la session d'hiver 2022 avec un complément : *"[...] Il conviendra également de prendre en considération le méthane synthétique et le méthanol et de tenir compte de l'efficacité énergétique globale et de l'impact sur la sécurité de l'approvisionnement de la Suisse et sur l'environnement"*.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la motion de la CEATE-CE. Certes, cette technologie se heurte encore actuellement à des problèmes de production et de coûts, et moins d'une centaine de voitures équipées d'une pile à combustible ont été immatriculées en Suisse l'année dernière. L'hydrogène offre toutefois des possibilités de développement intéressantes : L'Allemagne et la France s'engagent très activement dans le développement de cette technologie et de plus en plus de constructeurs automobiles investissent dans ce mode de propulsion. Le TCS soutient donc cette motion qui demande au Conseil fédéral de proposer des pistes pour le développement de cette stratégie en Suisse.



22.3632 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).

Le Conseil national a adopté la motion lors de la session de printemps 2023.

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.

23.032 OCF. Plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, étape d'aménagement 2023 des routes nationales, crédit d'engagement et modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Fin février, le Conseil fédéral a adopté son message sur le développement du réseau des routes nationales. Le projet comprend le plafond de dépenses d'environ 8,8 milliards de francs pour les travaux d'exploitation et d'entretien ainsi que l'étape d'aménagement 2023 avec un crédit d'engagement d'environ 4,4 milliards de francs. Pour ce dernier, il s'agit de cinq projets (Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg, 3e tube du tunnel de Rosenberg (y compris la bretelle de la gare de marchandises), tunnel du Rhin à Bâle et 2e tube du tunnel de Fäsenstaub). Ces projets visent à augmenter la capacité de manière ciblée afin de réduire les embouteillages et le report du trafic routier motorisé sur les routes cantonales et communales, voire de les prévenir à l'avenir. Le Conseil fédéral entend ainsi augmenter encore la disponibilité et la sécurité des routes nationales et contribuer à une meilleure compatibilité du trafic routier.

Lors de la session d'été, le Conseil national a décidé d'ajouter les deux projets Le Vengeron-Coppet-Nyon pour l'étape d'aménagement 2023. Il a donc augmenté le crédit d'engagement correspondant de 4,4 milliards à 5,3 milliards de francs. La majorité de la commission des transports du Conseil des Etats a approuvé la décision du Conseil national. Sous réserve d'une décision correspondante du Conseil fédéral, la CTT-E a en outre approuvé l'extension de capacité Le Vengeron-Coppet-Nyon par 9 voix contre 2 et une abstention.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient le projet. Il apporte une contribution indispensable à un réseau de routes nationales fonctionnel et performant. La mobilité suisse dans son ensemble en profite, que ce soit par la réduction des embouteillages, la



diminution du trafic d'évitement sur le réseau routier adjacent et dans les communes, l'amélioration de la sécurité routière et la garantie de la redondance nécessaire entre les deux modes de transport que sont la route et le rail. Comme la majorité de la CTT-E, le TCS est favorable à ce que les deux projets Le Vengeron-Coppet-Nyon soient intégrés dans l'étape d'aménagement 2023-2027. Sur ces tronçons autoroutier, les investissements sont pleinement justifiés pour des motifs de fluidité du trafic et de sécurité routière. Les impacts environnementaux de tels projets sont également considérés avec la plus grande attention par la Confédération. De plus, leur intégration dans la prochaine étape d'aménagement, dont les projets sont par ailleurs exclusivement situés en Suisse alémanique, crée un équilibre entre les différentes régions.

23.033 OCF. Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération

Fin février, le Conseil fédéral a adopté son message sur les programmes d'agglomération de quatrième génération. Trente-deux agglomérations souhaitent améliorer et développer leurs infrastructures de transport au cours des prochaines années avec le soutien de la Confédération.

Par rapport au projet mis en consultation en juin 2022, des projets supplémentaires ont été ajoutés. Parmi les plus importants figurent le chemin de fer de la vallée de la Glatt, qui doit être prolongé de l'aéroport de Kloten jusqu'à la zone industrielle, et le contournement Est de Suhr dans le canton d'Argovie. Ces projets et d'autres, ainsi que la compensation du renchérissement pour les mesures cofinancées de manière forfaitaire, ont pour conséquence que la part de la Confédération augmente d'environ 285 millions pour atteindre 1,6 milliard de francs.

Le Conseil national a approuvé le projet lors de la session d'été par 196 voix contre 0. Sur proposition de la majorité de sa commission des transports, le Conseil national a ajouté au programme le tunnel routier Moscia-Acapulco dans le Locarnese et a augmenté le montant du crédit de 38 millions de francs, contre la volonté du Conseil fédéral. La commission des transports du Conseil des Etats a rejeté cet ajout en invoquant la sécurité de la planification.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient le projet. Des programmes d'agglomération bien coordonnés contribuent de manière significative à une mobilité multimodale qui joue un rôle central, en particulier dans les espaces densément peuplés. Il recommande donc de suivre la majorité de la CTT-E.

Pour la future génération de programmes d'agglomération, le TCS demande une orientation plus marquée vers la mobilité multimodale. Les réseaux de transport dans les agglomérations sont de plus en plus complexes, leur planification et leur réalisation sont donc exigeantes. Pour que le système de transport global fonctionne et soit efficace, tous les moyens de transport doivent être pris en compte de manière appropriée. Le transport individuel motorisé reste indispensable, notamment pour relier les agglomérations à leur périphérie et aux agglomérations plus éloignées. Ses exigences doivent donc être intégrées en conséquence. Le TCS voit un grand potentiel dans les plates-formes de transport multimodales, en particulier aux abords des agglomérations.

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

En septembre 2022, le Conseil fédéral a adopté son message sur la révision de la loi sur le CO₂. Il souhaite réduire de moitié les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. Pour ce faire, la loi sur le CO₂ contient des mesures concrètes. Au total, 4,1 milliards de francs doivent être investis dans la protection du climat, dont 2,8 milliards de francs dans le domaine du bâtiment et 800 millions de francs pour la mobilité.

Parmi les mesures prises dans le domaine de la circulation routière, on trouve

- le renforcement des objectifs de la flotte pour les nouveaux véhicules;
- la promotion des infrastructures de recharge pour véhicules électriques dans les immeubles à plusieurs logements, les entreprises et les parkings publics, à hauteur de 30 millions de francs par an ;



- la poursuite de l'obligation de compensation pour les importateurs de carburants ainsi que la nouvelle obligation de transfert pour les carburants renouvelables ;
- l'exonération de la RPLP pour les véhicules lourds électriques jusqu'en 2030.

Des mesures sont également prévues dans le domaine des transports publics, notamment la promotion de systèmes de propulsion alternatifs pour les bus et les bateaux (47 millions de francs par an) ainsi qu'une amélioration de l'offre de transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs (30 millions de francs par an).

La CEATE-E a apporté plusieurs modifications au projet de loi. Du point de vue du TCS, les points les plus importants sont 1) l'obligation de transfert pour les carburants renouvelables, désormais plafonnée à 5 centimes par litre, et 2) la promotion des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques, supprimée sans remplacement (7 voix contre 5).

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient le projet sur le fond. Après le oui du peuple suisse à la loi sur le climat et l'innovation en juin dernier, il faut maintenant des mesures efficaces pour mettre en œuvre les objectifs climatiques ambitieux. Pour cela, il faut miser sur des incitations plutôt que sur de nouvelles interdictions et des taxes disproportionnées. Dans ce contexte, le TCS réitère son attachement aux deux priorités suivantes :

1. Obligation de transfert pour les carburants renouvelables (art. 28f et 28g) :

Sur le fond, le TCS salue cette mesure. Suite à la publication du message, il a déploré le manque de transparence du Conseil fédéral concernant les coûts supplémentaires d'une telle mesure à la charge des consommateurs. Le TCS estime en effet qu'il est impératif de fixer dans la loi un supplément de prix maximal pour l'obligation de transfert - comme c'est déjà le cas pour l'obligation de compensation pour les importateurs de carburant. Le TCS estime enfin que ces deux plafonds devraient être inférieurs aux 10/12 centimes de la révision de la loi que les électeurs ont rejetée en 2021.

En conséquence, le TCS soutient l'amendement de la CEATE-E qui prévoit un plafond de 5 centimes par litre pour l'obligation de transfert.

2. Infrastructures de recharge pour les voitures électriques (art. 41b) :

Sur le principe, le TCS salue le soutien temporaire proposé par le Conseil fédéral via le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FNTA). Cependant, le montant de CHF 30 millions par an est loin d'être suffisant. Le TCS estime la contribution fédérale nécessaire à 90 millions de CHF par an jusqu'en 2030 uniquement pour les immeubles à plusieurs logements. Le TCS considère qu'une telle contribution ne devrait couvrir que les coûts liés au câblage électrique et à la connexion entre les bornes de recharge (la station de recharge resterait à la charge des utilisateurs). Le TCS ne dispose pas encore d'informations sur les besoins dans les entreprises avec plusieurs postes de travail et pour les parkings publics, raison pour laquelle l'estimation de 90 millions de CHF dans le cadre de la révision actuelle de la loi sur le CO2 doit être considérée comme une contribution minimale.

Dans ce contexte, le TCS rejette la proposition de la majorité de la CEATE-E de renoncer à l'encouragement financier des infrastructures de recharge. L'installation d'infrastructures de recharge se heurte à d'importants obstacles dans les logements collectifs. De plus, grâce au financement par le biais du NAF qui dispose d'une importante réserve (env. 3,7 milliards), un investissement de court terme (2025-2030) n'entraînerait pas de charge supplémentaire pour le budget général de la Confédération, et donc pour les contribuables.



CONSEIL NATIONAL - INTERVENTIONS DANS LA CATÉGORIE IV

[23.3346](#) Motion Hess – Autoroute A1 à six voies

Le Conseil fédéral est chargé de faire élargir à au moins six voies l'autoroute A1 sur les tronçons Berne-Zurich et Lausanne-Genève.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la motion Hess. L'A1 présente de nombreux tronçons chroniquement surchargés, ce qui justifie un aménagement correspondant et par étapes de l'autoroute A1.

[21.4037](#) Motion Aeschi – Moratoire de cinq ans sur l'abandon prévu des OUC. Nouvelle attribution des concessions de radiocommunication OUC pour la période allant du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2029

Le Conseil fédéral est chargé d'attribuer les concessions de radiocommunication OUC en vigueur pour une nouvelle période de cinq ans à partir du 1er janvier 2025.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Aeschi. Le Conseil fédéral a communiqué en juillet que l'Office fédéral de la communication (OFCOM) examinait actuellement une prolongation des concessions radio OUC jusqu'en 2026. Une adaptation de l'ordonnance correspondante serait en préparation. Le Conseil fédéral décidera probablement d'ici fin 2023 s'il souhaite approuver cette prolongation. Dans ce contexte, le TCS ne voit pas la nécessité d'agir davantage.

[21.4091](#) Motion Pointet – Mettons les pistes cyclables à un niveau de priorité raisonnable!

Le Conseil fédéral est chargé de modifier l'ordonnance sur la circulation routière pour que les pistes cyclables parallèles à une route principale bénéficient de la priorité, sauf exception, sur les routes secondaires débouchant sur la route principale.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Pointet. La consultation en cours "Surfaces de circulation pour la mobilité douce" vise à améliorer la fluidité et la sécurité du trafic pour la diversité croissante des moyens de transport. Cela implique notamment une utilisation réglementée des différentes surfaces de circulation. Actuellement, le TCS ne voit donc pas de nécessité d'action supplémentaire. Les autorités d'exécution cantonales et communales disposent de suffisamment de possibilités d'aménagement et de signalisation pour répondre aux exigences du trafic cycliste et de la sécurité routière en fonction de la situation.



21.4146 Postulat Hurni – Zones 30 kilomètres/heure sans passages piétons. Labyrinthe pédagogique?

Le Conseil fédéral est chargé d'étudier les questions et problématiques suivantes liées aux zones 30km/h :

1. Quels sont les retours concrets du terrain quant à l'efficacité des zones 30 km/h, notamment au niveau de leur utilisation selon les régions ou endroits (quartiers résidentiels, commerciaux...) ou de leur respect ?
2. Quels sont les impacts en terme pédagogique de l'absence de passages piétons sur l'apprentissage des règles de la route ainsi que la sécurité, en particulier pour les enfants et autres personnes vulnérables ?
3. Est-ce que la réintroduction de passages piétons dans les zone 30 km/h ne serait pas de nature à augmenter la sécurité et améliorer la pédagogie ? Sinon d'autres mesures liées à la mobilité pourraient-elles être envisagées pour renforcer la sécurité desdits passages notamment pour les enfants ? Existe-t-il des bonnes pratiques en la matière à l'étranger dont la Suisse pourrait s'inspirer ?

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient le postulat Hurni pour les raisons suivantes :

- Les zones 30 servent à modérer le trafic dans les quartiers dans le but, par exemple, de réduire le bruit et les accidents graves dans ces zones. Pour éviter le trafic de transit, ces zones devaient être aménagées de manière qualitative, notamment avec des éléments de construction. Dans la pratique, la mise en œuvre dans les communes n'est que partiellement cohérente, ce qui a des répercussions négatives sur la sécurité routière, par exemple pour les piétons et les cyclistes.
- L'absence de marquage désécurise les différents usagers de la route, par exemple en ce qui concerne la priorité à un carrefour ou en cas de traversée par un piéton. Le manque de clarté a à son tour un effet négatif sur la sécurité de tous les usagers de la route, par exemple des enfants.
- En ce qui concerne l'éducation routière, les passages piétons facilitent l'orientation des enfants, mais aussi des adultes, sur la route. Ces dispositifs sont clairement identifiables et connus de tous les piétons, mais aussi des conducteurs de véhicules motorisés et non motorisés. Cependant, l'introduction systématique de passages pour piétons dans les zones à 30 km/h contrevient à l'article 5, paragraphe 2, de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière. De plus, elle limiterait la liberté de traverser une rue à n'importe quel endroit dans une zone 30 km/h, ce qui est le principe de base d'une zone de modération du trafic.

Un postulat pourrait apporter des éclaircissements à ce sujet.

21.4207 Motion Clivaz – Prendre en compte les effets des démarrages à froid des véhicules thermiques sur la pollution de l'air

Le Conseil fédéral est chargé de renforcer les prescriptions sur les gaz d'échappement afin de tenir compte des émissions polluantes émises lors de démarrage à froid des moteurs à combustion.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Clivaz. La Suisse devrait éviter de faire cavalier seul en ce qui concerne les nouvelles normes d'émission pour les voitures de tourisme et reprendre, comme jusqu'à présent, les normes en vigueur en Europe, de manière à ne pas créer d'obstacles inutiles au commerce. Il est prévu que la nouvelle norme antipollution Euro 7 visée par l'UE, outre l'introduction de substances polluantes supplémentaires limitées, adapte également la procédure de contrôle. Une nouvelle procédure d'essai est en cours de discussion, qui prendrait en compte non seulement les températures extérieures plus basses, mais aussi le démarrage à froid.



Mais l'industrie automobile prépare déjà ses véhicules à l'avenir. Les mesures des gaz d'échappement des voitures diesel modernes, effectuées dans le cadre du projet européen de promotion "Green Vehicle Index" (Green NCAP), montrent qu'il existe déjà aujourd'hui des voitures diesel qui respectent les valeurs limites de la norme antipollution Euro 6 dans des conditions de mesure plus sévères, y compris les émissions lors des démarrages à froid.

21.4216 Postulat Jauslin – Pour une vue d'ensemble des politiques en matière de climat, d'énergie et de promotion de la place économique

Le Conseil fédéral est chargé de présenter dans un rapport une vue d'ensemble qui permettra d'assurer la cohérence entre les politiques en matière de climat, d'énergie et de promotion de la place économique. Le rapport indiquera notamment comment mieux exploiter les synergies entre les différents domaines politiques pour atteindre l'objectif commun consistant à transformer l'approvisionnement énergétique. Car ce n'est que grâce à une vision globale que la politique climatique et la politique énergétique pourront s'influencer positivement l'une l'autre.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient le postulat Jauslin. Un rapport sur l'état des politiques climatique, énergétique et économique actuelles et sur la cohérence de ces politiques entre elles est nécessaire, notamment en raison des développements récents en matière de sécurité de l'approvisionnement énergétique, de la récente adoption de la loi sur le climat et l'innovation et des futures révisions de la loi sur le CO₂.

21.4218 Postulat Clivaz – Etudier la possibilité d'installer des filtres pour les systèmes de freinage du transport automobile et ferroviaire afin d'améliorer la qualité de l'air et de prévenir des problèmes de santé

Le Conseil fédéral est chargé de produire un rapport sur l'installation de filtres pour capter les poussières fines générées par le freinage dans le domaine du transport automobile et ferroviaire. Il veillera à y inclure des informations concernant les coCits et l'efficacité de ces filtres, ainsi que les modifications de bases légales à apporter pour leur généralisation.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient le postulat Clivaz qui demande une étude complète sur l'usure des systèmes de freinage. Outre le trafic routier, l'usure des freins est également pertinente pour le trafic ferroviaire. Une comparaison quantitative du trafic routier par rapport au trafic ferroviaire ne peut pas être effectuée actuellement, car aucune donnée n'est disponible. En complément du rapport récemment publié par le Conseil fédéral "[Résidus d'abrasion des pneus, source la plus importante de microplastiques. Mesures de réduction](#)", ce rapport pourrait, du point de vue du TCS, répondre à d'autres questions ouvertes sur cette thématique.

Il est important de mentionner que des prototypes permettant de retenir les particules de frein directement sur les disques de frein seront disponibles dès 2019 pour les voitures de tourisme. Une solution technique au problème est donc en vue.



21.4223 Postulat Brenzikofer – Mettre en place des incitations financières pour les modèles de partage et de location

Le Conseil fédéral est invité à examiner la possibilité de mettre en place des incitations financières (par ex. une réduction des taxes) pour les modèles économiques tels que les systèmes de partage, de prêt, d'échange ou de location. Ces modèles doivent en effet être encouragés, car ils réduisent la consommation de ressources et contribuent à une utilisation plus longue des équipements.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette le postulat Brenzikofer. L'économie de partage est une alternative attrayante aux autres formes de mobilité, en particulier dans les zones urbaines. Le TCS est d'avis que les nouvelles offres de transport doivent se développer et se financer elles-mêmes, afin de promouvoir une concurrence saine et la rentabilité.

Enfin, le TCS renvoie à la consultation en cours sur les "surfaces de transport pour la mobilité douce", qui vise à mieux intégrer les nouvelles formes de transport dans le système de transport et ainsi à améliorer encore la fluidité et la sécurité du trafic. Les offres de partage dans le domaine de la mobilité douce en profiteront également.

21.4369 Motion Clivaz – Pour une mise à jour de la stratégie suisse de la protection de l'air

Le Conseil fédéral est chargé de fournir une version mise à jour de sa stratégie suisse de la protection de l'air datant de 2009 tenant compte des directives récentes de l'OMS "WHO global air quality guidelines" publiée en septembre 2021. Cette nouvelle version devra indiquer les moyens que le Conseil fédéral prévoit pour atteindre les recommandations de l'OMS, tout en précisant les modifications envisagées de sa politique de lutte contre la pollution de l'air, ainsi que les révisions nécessaires de la norme OPair pour atteindre ces objectifs. Le Conseil fédéral devra aussi faire le point sur l'efficacité des mesures prises à ce jour et indiquer quantitativement les mesures à prendre notamment concernant les particules fines PM2.5 et PM10, l'ozone, les oxydes d'azote et de soufre et le monoxyde de carbone.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Clivaz. Certes, l'actualisation de la stratégie suisse de protection de l'air après 12 ans (ou 21 ans pour le NO₂) est en principe judicieuse. La préservation de la qualité de l'air est un défi transfrontalier. Le TCS s'oppose donc à ce que la Suisse fasse cavalier seul et préconise plutôt une harmonisation avec les stratégies et les valeurs de l'Union européenne.

La Suisse joue déjà un rôle de modèle en matière de valeurs limites d'immissions (VLI). La Suisse reprend les normes pour les véhicules directement de l'UE. Le statu quo devrait être maintenu dans ce domaine. En ce qui concerne les VLI, la Suisse se concerta avec l'UE, mais ne reprend pas nécessairement ces valeurs. Par exemple, la Suisse est actuellement plus stricte que l'UE en ce qui concerne les VLI pour le NO₂.

Une mesure efficace consiste à promouvoir les conditions techniques dans les processus responsables des émissions. En ce qui concerne les normes pour les véhicules, la Suisse les adopte directement de l'UE. Avec l'actuelle norme européenne 6d pour les voitures de tourisme et la norme européenne 6 pour les camions, les conditions techniques sont réunies pour une nouvelle réduction significative des polluants, en particulier du NO₂. L'électrification de la flotte de véhicules continuera également à soutenir cette tendance.



21.4404 Motion Klopfenstein Broggin – Valeurs et mesures d'urgence. Protéger la population des pics de pollution de l'air

Le Conseil fédéral est chargé d'inscrire dans la loi sur la protection de l'environnement le principe de valeurs d'urgence en matière de protection de l'air, de manière à ce que les cantons puissent prendre des mesures d'urgence dès le dépassement des valeurs limites d'immission.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Klopfenstein Broggin. Les valeurs limites d'immissions (VLI) de l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air sont des valeurs dites d'innocuité. Elles sont fixées sur la base d'études scientifiques (WHO Air Quality Guideline). Le TCS estime que la définition de valeurs limites critiques pour les mesures d'urgence sur la base de valeurs d'innocuité n'est pas pertinente.

De plus, pour certains polluants, la source n'est pas la seule responsable des pics de pollution. En fait, d'autres facteurs, comme l'importation de polluants et les conditions météorologiques, sont bien plus dominants que les sources elles-mêmes. Ces facteurs provoquent une accumulation dans le temps et ne permettent pas d'éliminer des concentrations élevées de polluants par des mesures d'urgence.

21.4516 Motion Schilliger – Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités

Le Conseil fédéral est chargé de modifier les dispositions de la loi sur la circulation routière (LCR, RS 741.01) de manière à respecter la hiérarchie et les différentes fonctions du réseau routier suisse tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des localités. Les nouvelles dispositions devront, d'une part, préserver les fonctions des différentes routes telles qu'elles sont définies dans les normes VSS. Elles veilleront, d'autre part, à ce que les limitations de vitesse correspondantes soient maintenues, en particulier celles de 50 km/h sur les routes à orientation trafic à l'intérieur des localités, tout en prévoyant la possibilité de réduire cette limitation à 30 km/h sur les routes d'intérêt local. Cette clarification au niveau de la loi permettra une révision consécutive de l'ordonnance d'exécution de la LCR, qui portera sur la désignation des routes à l'intérieur des localités.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la motion Schilliger. Il est favorable à un régime de vitesse différencié et au maintien de la hiérarchie du réseau routier. Cela permet à chaque type de route d'assumer sa fonction et d'assurer la fonctionnalité du réseau routier dans son ensemble. En agglomération, cela signifie concrètement :

- Sur les routes à orientation trafic, la vitesse de 50 km/h doit en principe être maintenue. Dans certains cas (p. ex. à proximité d'une école ou sur une chaussée trop étroite), la vitesse peut être limitée à 30 km/h sur certains tronçons de ces routes.
- Sur les routes orientées vers les zones d'habitation, la limitation de vitesse peut être réduite à 30 km/h si nécessaire.

Des régimes de vitesse distincts garantissent que le trafic ne se disperse pas dans les quartiers et les rues secondaires. Cela favorise un flux de circulation efficace. Il permet également de répondre aux besoins locaux en matière de bruit et de sécurité. Cela garantit une bonne cohabitation des différents moyens de transport et assure leur attractivité.



21.4526 Motion Töngi – Pour une planification de la mobilité orientée vers l'avenir. Fonder sur un scénario durable les décisions en matière d'infrastructures de transport

Le Conseil fédéral est chargé de se fonder sur le scénario " Société durable " des perspectives d'évolution du transport 2050 pour prendre ses futures décisions concernant les infrastructures dans le domaine de la mobilité.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Töngi, sa position sur les perspectives de trafic comme base de planification est fondamentalement critique. Ainsi, les perspectives de trafic 2040 (publiées en 2016) prévoyaient encore une augmentation du trafic de 55 pour cent pour le rail et de 18 pour cent pour le trafic individuel motorisé (TIM) d'ici 2040. Dans le scénario de base des perspectives de transport 2050, la Confédération prévoit soudain 11 pour cent pour l'ensemble du trafic voyageurs et 3 pour cent pour le TIM d'ici 2050. A titre de comparaison, entre 2009 et 2019, le TIM effectif sur les routes nationales a augmenté de 2 pour cent chaque année. Le scénario "société durable" proposé dans la motion est encore plus éloigné des évolutions réelles.

Les perspectives de trafic à caractère idéologique sont inutilisables comme instrument de planification du développement du trafic. Pour une planification constructive et proche de la réalité, le TCS demande donc le rejet de la motion. Les perspectives de trafic 2050 doivent être révisées sur la base d'hypothèses réalistes, notamment en ce qui concerne l'électrification du parc de véhicules.

21.4577 Motion Gafner – Un réseau de stations-services à hydrogène dans toute la Suisse d'ici à 2025

Le Conseil fédéral est chargé de soutenir la mise en place rapide d'un réseau de stations-service à hydrogène couvrant l'ensemble du territoire suisse et librement accessible au public. Ce réseau comprendra d'ici à 2025 au minimum 100 stations-service situées le long des axes de circulation principaux, en particulier sur les aires de repos, à proximité des jonctions autoroutières et le cas échéant à d'autres emplacements stratégiques (notamment pour que les véhicules des transports publics y aient eux aussi accès). La Confédération allouera au plus tard à partir de fin 2023 un financement de départ pour la réalisation d'au moins 100 stations-service d'ici à fin 2025. Afin de ne pas entraver le développement des stations-service, elle accordera également une contribution appropriée à celles qui sont actuellement en construction.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Gafner. Certes, la demande de l'auteur de la motion concernant la neutralité technologique est en principe à saluer. Toutefois, l'état des développements et de l'utilisation de l'hydrogène dans les transports est sans commune mesure avec le développement exigé à court terme d'ici 2025.

Pour les voitures particulières, les véhicules électriques sont actuellement l'alternative la plus efficace aux technologies de propulsion fossiles. La production d'hydrogène est un carburant relativement gourmand en énergie. Un véhicule fonctionnant à l'hydrogène consomme deux à trois fois plus d'électricité qu'une voiture électrique à batterie pour le même trajet. L'utilisation de l'hydrogène est donc particulièrement judicieuse pour les véhicules qui doivent parcourir de longues distances sans possibilité de recharge. L'UE identifie à cet effet le trafic lourd et le transport maritime comme un futur marché.

Pour promouvoir les carburants renouvelables, le Conseil fédéral a prévu plusieurs mesures dans la loi révisée sur le CO₂ : D'une part, l'exonération temporaire de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) pour les véhicules électriques et à hydrogène et, d'autre part, la mise en circulation directe de carburants renouvelables comme mesure de compensation pour les importateurs de carburants. Compte tenu de la situation de départ décrite ci-dessus, le TCS ne voit actuellement aucune nécessité d'action supplémentaire.



21.4658 Motion Suter – Nuisances sonores. Protéger la santé de la population sur la base de données scientifiques actualisées

Le Conseil fédéral est chargé de procéder à un examen approfondi des récentes recommandations de la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit (CFLB) et de modifier le cadre juridique pour qu'il satisfasse aux exigences posées par la Constitution et la loi sur la protection de l'environnement.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejete la motion Suter. Les dernières recommandations du rapport de la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit (CFLB), présenté fin 2021, sont désormais à la disposition de l'administration fédérale pour un examen approfondi. Un mandat supplémentaire du Parlement n'est pas nécessaire.

Comme le relève la CFLB, la mise en œuvre des propositions et recommandations formulées dans le rapport peut avoir des répercussions parfois importantes, notamment sur les infrastructures de transport et le développement urbain. Les mesures doivent par ailleurs être étudiées en détail et leur faisabilité ainsi que leur proportionnalité doivent être prises en compte au cours de leur mise en œuvre.

Pour le TCS, il est particulièrement important de savoir quelles mesures concerneraient l'infrastructure routière. Il est en outre important de coordonner les adaptations et les mesures avec les stratégies et les directives de l'UE. Le TCS appelle à une collaboration et à une consultation précoces des secteurs économiques concernés.

22.3078 Motion Storni – Voitures d'occasion. Faciliter le remplacement des moteurs à combustion par des moteurs électriques

Le Conseil fédéral est chargé de procéder aux modifications de lois ou d'ordonnances nécessaires en vue d'adapter les prescriptions trop strictes, qui empêchent le remplacement des moteurs à combustion par des moteurs électriques. Il s'agit en particulier des obstacles qu'entraîne la certification de composants disposant déjà d'une autorisation et des exigences en matière d'essais destructifs.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la motion Storni. Avec les réglementations actuelles, la transformation de véhicules à moteur thermique en véhicules électriques est difficile et complexe. Jusqu'à présent, le besoin de telles transformations (avec des batteries au plomb) était cependant faible. Grâce aux progrès technologiques, notamment dans le domaine des batteries, les possibilités techniques de transformation sont de plus en plus grandes. Tout en préservant la sécurité routière, il est judicieux d'adapter les prescriptions aux progrès et aux besoins.

22.3089 Postulat Marchesi – Actualisation de la Stratégie énergétique 2050. Élaborer des scénarios qui garantissent vraiment la fiabilité et la durabilité de l'approvisionnement en électricité

Au vu du problème manifeste d'approvisionnement en électricité de notre pays, le Conseil fédéral est chargé d'élaborer un projet visant à actualiser la stratégie énergétique 2050 et à garantir la production et la distribution fiables et durables de l'électricité, qui tiendra compte des aspects suivants :

1. augmentation des besoins en électricité due à la décarbonisation et à l'augmentation de la mobilité électrique,
2. fiabilité et stabilité du réseau,
3. travaux nécessaires à l'adaptation du réseau,
4. valorisation de la production locale,



5. augmentation de la production d'énergies renouvelables sans augmentation des subsides actuels,
6. indépendance énergétique maximale mais poursuite de la coopération avec les pays voisins,
7. coût constant et concurrentiel de l'énergie,
8. calendrier de mise en oeuvre adapté au risque de pénurie et de panne générale,
9. indication claire du coût de production par kWh de toutes les énergies, brut et net (déduction faite des subventions).

Le projet devra porter sur les énergies suivantes :

1. énergie hydroélectrique,
2. énergies renouvelables (subdivisées par catégorie),
3. énergie nucléaire,
4. gaz,
5. autres sources éventuelles.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient le postulat Marchesi. Actuellement, la Suisse est confrontée à différents défis tels que le manque d'électricité en hiver, l'augmentation de la consommation ou la sortie du nucléaire. De plus, la guerre en Ukraine renforce les incertitudes en matière d'approvisionnement et fait grimper les prix. Face à cette nouvelle constellation, le Conseil fédéral doit procéder à une nouvelle analyse de la situation. L'électromobilité apporte une contribution indispensable à la transition écologique de la mobilité. Son attractivité ne doit pas être freinée par des difficultés d'approvisionnement en électricité ou entraîner des pics de consommation qui pourraient nuire à la qualité de l'approvisionnement en électricité pour l'ensemble de la population.

23.3101 Motion Pasquier-Eichenberger – A l'achat d'une voiture, plus d'incitation pour moins de pollution

Le Conseil fédéral est chargé de modifier la loi fédérale sur l'imposition des véhicules automobiles afin de permettre une taxation supplémentaire liée au poids et/ou à la puissance du véhicule.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Pasquier-Eichenberger. Selon la loi CO₂ en vigueur, il existe déjà des valeurs cibles pour les flottes de véhicules des importateurs. Si la valeur cible individuelle est dépassée, une sanction s'applique à l'importateur de véhicules concerné. Par ailleurs, les cantons définissent leur impôt sur les véhicules selon différents critères, dont le poids par exemple. Au lieu d'une taxe supplémentaire, le TCS est favorable à de nouvelles incitations pour une mobilité plus durable, par exemple la promotion des infrastructures de recharge prévue par le Conseil fédéral dans la loi sur le CO₂.



22.3436 Motion Romano – Calculateur de prix des carburants. Un modèle vertueux venu d’Autriche

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 rejette la motion Romano. Celle-ci a été déposée en mai dernier pour soulager la population. Entre-temps, le TCS a lancé une initiative privée qui, en tant que calculateur de prix de l'essence, contribue à rendre les prix des carburants plus transparents. Dans ce contexte , le TCS propose de renoncer pour l'instant à de nouvelles dispositions légales.

22.4311 Motion Egger – Limitation des frais de procédure inhérents aux ordonnances pénales rendues par suite d'un excès de vitesse (violation simple des règles de la circulation)

Le Conseil fédéral est chargé de créer la base légale permettant de limiter à 50 francs au maximum les frais de procédure inhérents aux ordonnances pénales rendues dans le cadre d'une procédure ordinaire par suite d'un excès de vitesse au sens de l'art. 90, al. 1, LCR (violation simple des règles de la circulation).

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Egger. Sur la forme, la motion empiète sur les compétences des cantons. Sur le fond, la motion créerait une inégalité de traitement entre les excès de vitesse et les autres infractions à la loi sur la circulation routière (LCR), qui sont également soumises à la procédure des amendes d'ordre.

La procédure simplifiée et gratuite des amendes d'ordre est réglée de manière exhaustive dans le droit fédéral. Si cette procédure n'est pas applicable, la poursuite des infractions se fait selon les principes du code de procédure pénale fédéral, qui prévoit que les frais sont mis à la charge du prévenu s'il est condamné (art. 426 CPP). Dans la pratique, il est possible que ces frais varient d'un canton à l'autre : Il s'agit d'une prérogative des cantons qui sont compétents pour la poursuite des infractions à la loi sur la circulation routière (LCR).

Pour les excès de vitesse qui dépassent les seuils des amendes d'ordre, la Conférence des procureurs suisses recommande une amende de 400 CHF (minimum). Les coûts pour les cas simples se situent généralement entre 100 et 200 CHF. Il convient de noter que les coûts ne couvrent pas uniquement la procédure, mais également une contribution au fonctionnement de la justice (notamment les frais de personnel).

Depuis le 1.1.2020, la loi sur les amendes d'ordre s'applique également dans d'autres domaines que la LCR (loi sur la navigation, loi sur l'asile, loi sur les stupéfiants, loi sur les armes, etc.) pour les infractions fréquentes, mineures et/ou facilement constatables. Ici aussi, toute infraction qui n'est pas répertoriée dans l'ordonnance sur les amendes d'ordre est traitée dans le cadre de la procédure ordinaire (avec émoluments).