

# Perspectives parlementaires de la session d'été 2023



**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



## Conseil des États

			Page
23.3225	Motion Maret – Déduire fiscalement les frais d'installation d'infrastructures de recharge dans les bâtiments		02
22.3884	Motion CER-N – Pour un calculateur en ligne des prix du carburant		02
23.3221	Motion Wicki – Accélérer la planification des agglomérations urbaines. Utiliser les fonds fédéraux disponibles		02

## Conseil national

23.032	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	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

### Conseil national - interventions parlementaires dans la catégorie IV

21.3880	Postulat Masshardt – Politique climatique. Pour une reprise du droit européen		05
21.3894	Postulat Töngi – Mettre en adéquation le Forta et la protection du climat		06
21.3906	Motion Ryser – Durcissement progressif des prescriptions concernant les émissions de CO2 des voitures de tourisme et de livraison		06
21.3916	Motion Egger – Pour une politique environnementale fondée sur des incitations plutôt que sur des taxes		07
21.3941	Motion Schaffner – Droits de douane sur les carburants. Trouver une solution de remplacement		07
21.4091	Motion Pointet – Mettons les pistes cyclables à un niveau de priorité raisonnable !		08
21.4146	Postulat Hurni – Zones 30 kilomètres/heure sans passages piétons. Labyrinthe pédagogique ?		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		09
21.4369	Motion Clivaz – Pour une mise à jour de la stratégie suisse de la protection de l'air		10
21.4516	Motion Schilliger – Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités		11
23.3101	Motion Pasquier-Eichenberger – A l'achat d'une voiture, plus d'incitation pour moins de pollution		11



## CONSEIL D'ÉTAT

### 23.3225 Motion Maret – Déduire fiscalement les frais d'installation d'infrastructures de recharge dans les bâtiments

Afin d'inciter les propriétaires à installer des infrastructures de recharges dans les bâtiments et ainsi accélérer le développement de la mobilité électrique, le Conseil fédéral est chargé de procéder aux modifications d'ordonnance nécessaires pour que l'installation de bornes de recharge donne droit à des déductions fiscales.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la motion Maret. Les possibilités de recharge sont un critère décisif pour l'achat d'une voiture électrique (voir par exemple le baromètre du TCS sur l'électromobilité). Des incitations en faveur d'infrastructures de recharge sont donc les bienvenues pour faire avancer la transition vers une mobilité plus durable.

### 22.3884 Motion CER-N – Pour un calculateur en ligne des prix du carburant

Le Conseil fédéral est invité à mettre en place une plateforme (calculateur en ligne) répertoriant les prix du carburant dans les stations-service en Suisse, sur le modèle développé par l'Autriche. Ce levier est basé sur le principe économique de la concurrence, il est efficace (contre la hausse des prix) et pas cher. Ceci pourra être coordonné avec les travaux en cours sur les marges du secteur pétrolier par le Surveillant des prix.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion de la CER-N. Il partage ainsi l'avis d'une majorité de la CER-E. Depuis le dépôt de la motion, le contexte a changé. Les prix se sont stabilisés et des initiatives privées, dont le radar à carburant du TCS, ont été lancées. C'est pourquoi le Conseil national a estimé dès la session de printemps qu'il n'était pas nécessaire d'agir davantage et a rejeté la motion 22.3804 au libellé similaire.

### 23.3221 Motion Wicki – Accélérer la planification des agglomérations urbaines. Utiliser les fonds fédéraux disponibles

Le Conseil fédéral est chargé de veiller à ce que les projets d'agglomération (4e et 5e générations) ne se limitent pas à une coordination de l'urbanisation et des transports pour des projets isolés, mais que les fonds à disposition soient affectés en premier lieu à des planifications locales, urbaines et d'agglomération. La priorité doit être donnée au développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti (densification au sens de la LAT). En matière d'urbanisme, les agglomérations doivent être conçues comme des espaces économiques, de vie et de culture. La mobilité doit être planifiée en fonction de ces principes.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Wicki. L'objectif des projets d'agglomération est de financer des projets d'infrastructure importants et coordonnés dans le domaine du trafic d'agglomération. Les moyens affectés à cet effet proviennent du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (NAF). Les apports du NAF sont prélevés dans le trafic routier, notamment par le biais de la surtaxe sur les huiles minérales, de l'impôt sur les véhicules automobiles



et de la vignette autoroutière. Une dilution de l'affectation de ces fonds doit être rejetée dans l'optique d'un financement sûr et stable des infrastructures de mobilité.



## CONSEIL NATIONAL

### 23.032 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.

Alors que le plafond de dépenses pour les travaux d'exploitation et d'entretien était largement incontesté au sein de la CTT-N, les avis divergeaient en ce qui concerne l'étape d'aménagement 2023 pour les routes nationales. Une majorité de la commission propose d'intégrer les deux projets d'aménagement du Vengeron-Coppet-Nyon, d'un montant de 911 millions de francs, dans l'étape d'aménagement 2023. A cela s'ajoutent diverses minorités.

**Prise de position du TCS :**



Le TCS soutient le projet. Il apporte une contribution indispensable à un réseau fonctionnel et performant de routes nationales. 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 ou l'amélioration de la sécurité routière.

Comme la majorité de la CTT-N, le TCS est favorable à l'avancement des deux projets Le Vengeron-Coppet-Nyon dans l'étape d'aménagement 2023. La pression d'agir sur ces tronçons est élevée. 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 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 projets 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.

Prise de position du TCS :



Comme une nette majorité de la CTT-N, le TCS soutient le projet. Des projets d'agglomération bien coordonnés contribuent de manière significative à une mobilité multimodale qui joue un rôle central, en particulier dans les zones densément peuplées.

Pour la future génération de projets 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.

## CONSEIL NATIONAL - Interventions dans la catégorie IV

### 21.3880 Postulat Masshardt - Politique climatique. Pour une reprise du droit européen (Intervention dans la catégorie IV, DETEC)

Le Conseil fédéral est chargé d'étudier les conséquences qu'aurait pour la Suisse une reprise partielle du droit de l'UE dans le domaine de la politique climatique et de rendre compte de ses conclusions au Parlement. Dans le cadre du Green New Deal européen, en effet, la Commission a proposé en septembre 2020 de porter l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre à au moins 55 % pour 2030 par rapport aux niveaux de 1990 (COM(2020) 562 final). Pour mettre en oeuvre cet objectif, les principaux actes relatifs au climat font actuellement l'objet d'une mise à jour et seront présentés avant la fin juillet 2021. Aussi le rapport demandé au Conseil fédéral se focalisera-t-il plus particulièrement sur la reprise de ces actes d'une part, d'autre part du règlement (UE) 2019/2088, qui précise les informations à publier par les entreprises relativement à l'intégration des risques en matière de durabilité dans leurs processus d'investissement.

L'UE est plus cohérente que la Suisse dans la lutte contre le changement climatique. L'objectif que s'est actuellement fixé la Suisse, en effet, à savoir une réduction de 50 % pour 2030, va moins loin que celui que s'est assigné l'UE, soit 55 % de réduction par rapport aux niveaux de 1990 pour 2030. Simultanément, dans le cadre de son Green New Deal, l'UE envisage d'investir bien plus que la Suisse dans la transition socio-écologique, notamment parce que la Suisse n'associe guère les mesures anti-covid-19 avec la protection du climat et la politique industrielle.

L'UE progresse également sur la voie de l'orientation des investissements en faveur de la transition socio-écologique. Le règlement 2019/2088 sur la publication d'informations en matière de durabilité dans le secteur des



services financiers agit à deux niveaux : d'une part, il rend obligatoire la publication par les entreprises des informations sur l'intégration des risques en matière de durabilité dans leurs processus d'investissement, d'autre part, les entreprises doivent démontrer la compatibilité de leur modèle de rémunération et adapter en ce sens leurs règlements internes en matière de gestion des risques, de rémunération et de marketing. La Suisse, elle, ne prévoit pas de mettre en place de telles obligations d'information.

Suite à l'échec des négociations avec l'UE sur un accord institutionnel, le Conseil fédéral a décidé d'examiner la possibilité d'adaptations autonomes du droit suisse en vue de préserver les relations bilatérales. Cet examen portera également sur la possibilité d'harmoniser utilement le droit suisse avec le droit européen dans le domaine de la politique climatique, avec indication des modalités possibles et des conséquences concrètes.

**Prise de position du TCS :**



Le TCS rejette le postulat Masshardt. Actuellement, le Conseil des Etats se penche sur la nouvelle révision de la loi sur le CO<sub>2</sub> pour la période post-2024. Lors de la préparation du message correspondant, le Conseil fédéral a déjà analysé et pris en compte les travaux en cours dans l'UE. Une nouvelle analyse sous la forme d'un rapport n'est pas nécessaire, ni du point de vue du calendrier, ni du point de vue du contenu.

#### **21.3894 Postulat Töngi - Concilier le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération avec la protection du climat**

(Intervention dans la catégorie IV, DETEC)

Le Conseil fédéral est chargé d'examiner et de présenter un rapport sur les mesures à prendre pour utiliser les ressources du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FNTA) de la manière la plus respectueuse possible du climat.

**Prise de position du TCS :**



Le TCS rejette le postulat Töngi. Le FORTA est entré en vigueur récemment (2018) et a été approuvé en votation populaire à une confortable majorité. Ses recettes et leur répartition sont donc également légitimées.

Aujourd'hui déjà, les critères environnementaux sont pris en compte lors des investissements dans le réseau des routes nationales et les infrastructures d'agglomération. La révision de la loi sur le CO<sub>2</sub> pour la période post-2024 prévoit de promouvoir temporairement les infrastructures de recharge pour les véhicules électriques avec des moyens provenant du FORTA. Le TCS soutient cette démarche dans l'optique d'une transition vers une mobilité plus durable. Dans ce contexte, le TCS, tout comme le Conseil fédéral, ne voit pas la nécessité d'agir davantage.

#### **21.3906 Motion Ryser – Durcissement progressif des prescriptions concernant les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme et de livraison** (intervention de la catégorie IV, DETEC)

Le Conseil fédéral est chargé de lier les valeurs limites des prescriptions d'émission de CO<sub>2</sub> pour les nouvelles voitures de tourisme et de livraison aux valeurs limites européennes.

**Prise de position du TCS :**



Le TCS rejette la motion Ryser. Actuellement, le Conseil des Etats se penche sur la nouvelle révision de la loi sur le CO<sub>2</sub> pour la période post-2024. Lors de la préparation du message correspondant, le Conseil fédéral a déjà analysé et pris en compte les travaux en cours dans l'UE concernant les prescriptions sur les émissions des véhicules. Cela



est en principe judicieux, car une grande partie des véhicules suisses sont importés de l'UE. Sur la base des délibérations en cours concernant la loi sur le CO<sub>2</sub>, le TCS ne voit pas la nécessité d'une action supplémentaire.

**21.3916 Motion Egger – Pour une politique environnementale fondée sur des incitations plutôt que sur des taxes** (Intervention dans la catégorie IV, DETEC)

La loi sur le CO<sub>2</sub> ayant été rejetée dans les urnes le 13 juin 2021, le Conseil fédéral est chargé d'élaborer un nouveau projet de loi ou de nouvelles mesures visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> en Suisse principalement au moyen de déductions fiscales et d'autres allègements financiers. Le projet ou les mesures devront prévoir des réductions et des déductions fiscales ciblées ainsi qu'un allègement de la bureaucratie (par exemple, en simplifiant les procédures d'autorisation ou en facilitant l'usage du domaine public). Il conviendra de renoncer à instaurer de nouveaux impôts ou à augmenter des impôts existants, et de ne pas prévoir de mesures impliquant des dépenses supplémentaires de l'Etat.

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient la motion Egger. La demande de ce dernier doit être prise en compte dans la révision actuelle de la loi sur le CO<sub>2</sub> pour la période post-2024. Le TCS est favorable à des solutions pragmatiques pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, afin d'atteindre les objectifs ratifiés par la Suisse dans le cadre de l'Accord de Paris. Dans ce contexte, la promotion des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques est une préoccupation centrale du TCS. En revanche, le TCS s'oppose à toutes taxes incitatives.

**21.3941 Motion Schaffner – Droits de douane sur les carburants. Trouver une solution de remplacement** (Intervention dans la catégorie IV, DETEC)

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement un projet de modification de la Constitution qui permette de prélever, pour l'utilisation des infrastructures de transport, une taxe qui sera calculée sur la base du nombre de kilomètres parcourus.

Cette taxe remplacera l'ensemble ou à tout le moins la majeure partie des impôts et redevances existants. Sont notamment concernés la surtaxe sur les huiles minérales ainsi que, éventuellement, la vignette autoroutière et l'impôt sur les véhicules.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la motion Schaffner. Actuellement, la Confédération approfondit ses recherches sur la tarification de la mobilité en réalisant cinq études de faisabilité dans différentes régions de Suisse. Pour ce faire, elle collabore avec les cantons, les communes intéressés, comme avec les CFF. Un mandat supplémentaire exigé par cette motion n'est donc pas nécessaire.

Par ailleurs, le TCS rappelle qu'il est catégoriquement opposé à un road pricing au détriment du trafic individuel motorisé. En revanche, il approuve les travaux en cours de la Confédération concernant l'imposition du transport individuel motorisé (et des véhicules électriques) à moyen terme. Celle-ci doit assurer le financement des infrastructures de transport, car l'électrification croissante de la mobilité entraînera une baisse des recettes provenant de l'impôt sur les huiles minérales. Le TCS suit avec beaucoup d'attention la forme que prendra cette taxation à l'avenir.





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

(Intervention dans la catégorie IV, DETEC)

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. Il partage l'avis du Conseil fédéral selon lequel les autorités d'exécution cantonales et communales disposent dans l'ensemble de suffisamment de possibilités d'aménagement et de signalisation pour trouver une solution adaptée à la situation et tenant compte des exigences en matière de sécurité routière et de circulation cycliste. La loi sur les voies cyclables permet en outre au Conseil fédéral de soutenir les autorités d'exécution dans l'aménagement et la planification de leurs infrastructures cyclables.

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

(Intervention dans la catégorie IV, DETEC)

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 usagers de la route dans les zones 30, c'est-à-dire les zones où la vitesse est limitée à 30 km/h et où des aménagements sont prévus à cet effet, sont désorientés par les règles de priorité. Des situations conflictuelles sont régulièrement observées. En règle générale, elles se déroulent sans accident, mais sont source de stress et d'agressivité. Une clarification de ces règles serait souhaitable pour l'ensemble de la population.
- 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."



**21.4216 Postulat Jauslin – Pour une vue d'ensemble des politiques en matière de climat, d'énergie et de promotion de la place économique** (Intervention dans la catégorie IV, DETEC)

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 au regard des objectifs ambitieux de la politique climatique et de la situation de départ difficile en matière d'approvisionnement énergétique.

**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** (Intervention dans la catégorie IV, DETEC)

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 rejette le postulat Clivaz. Dans le cadre de la prochaine norme antipollution Euro 7, des valeurs limites pour les émissions de particules de freinage et pour l'usure des pneus seront probablement introduites pour la première fois à partir de 2025. La Suisse adopte habituellement les prescriptions de l'UE en matière de gaz d'échappement et elle adoptera probablement aussi la norme Euro 7. Compte tenu des prescriptions à venir, le TCS estime qu'il n'est pas judicieux pour l'instant d'élaborer un rapport sur l'usure des freins.

**21.4223 Postulat Brenzikofer – Mettre en place des incitations financières pour les modèles de partage et de location-** (Intervention dans la catégorie IV, DETEC)

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. Certes, l'économie du partage (principe de partage et de location) peut permettre d'optimiser l'utilisation des ressources et de développer la mobilité, notamment dans les zones urbaines. Mais le TCS est d'avis que les nouvelles formes de partage doivent se développer et se financer elles-mêmes, y compris dans le cadre de la mobilité partagée (covoiturage, location de voitures avec chauffeur, location de



voitures ou partage de places de parking, etc.) Ce n'est qu'ainsi que des modèles commerciaux innovants et compétitifs se développent également.

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

(Intervention de la catégorie IV, DETEC)

Le Conseil fédéral est chargé d'actualiser le concept relatif aux mesures d'hygiène de l'air de la Confédération datant de 2009 en tenant compte des "WHO global air quality guidelines", les nouvelles lignes directrices mondiales de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en matière de qualité de l'air, publiées en septembre 2021. La version révisée doit contenir les méthodes prévues par le Conseil fédéral pour se conformer aux recommandations de l'OMS. Le Conseil fédéral doit également y expliquer les modifications qu'il entend apporter à sa politique de lutte contre la pollution atmosphérique ainsi que la révision de l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair) nécessaire pour atteindre ces objectifs. Le Conseil fédéral doit en outre évaluer l'efficacité des mesures prises jusqu'à présent et indiquer quantitativement quelles mesures doivent être prises, notamment contre les particules fines PM2.5 et PM10, l'ozone, l'oxyde d'azote et de soufre ainsi que le monoxyde de carbone.

**Prise de position du TCS :**



Le TCS rejette la motion Clivaz. Certes, une mise à jour de la stratégie suisse de protection de l'air après 12 ans (ou 21 ans pour le NO<sub>2</sub>) est en principe judicieuse. Mais la préservation de la qualité de l'air est un défi transfrontalier. Le TCS est donc favorable à une harmonisation avec les stratégies et les valeurs de l'Union européenne plutôt qu'à un cavalier seul de la Suisse.

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 NO<sub>2</sub>.

Une mesure qui permet d'atteindre l'objectif est la promotion des conditions techniques dans les processus responsables des émissions. En ce qui concerne les normes pour les véhicules, la Suisse les reprend 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 NO<sub>2</sub>. L'électrification du parc automobile favorisera également cette tendance.



### 21.4516 Motion Schilliger – Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités (Intervention dans la catégorie IV, DETEC)

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. Le TCS se prononce en faveur d'un régime de vitesse différencié. Il est important de respecter 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. A l'intérieur des localités, cela signifie concrètement

- Sur les routes affectées à la circulation générale, la vitesse doit rester limitée à 50 km/h. Dans certains cas (ex : proximité d'une école ou chaussée trop étroite), la vitesse peut être partiellement limitée à 30 km/h sur de tels axes
- Sur les routes à vocation d'habitat, 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 et répond aux attentes locales en termes de bruit et de sécurité. Ce régime de vitesse différencié garantit une bonne cohabitation des différents moyens de transport et assure leur attractivité.

### 23.3101 Motion Pasquier-Eichenberger – A l'achat d'une voiture, plus d'incitation pour moins de pollution (intervention de la catégorie IV, DETEC)

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 CO<sub>2</sub> 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 dans la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub>.