



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

Service politique
politique@tcs.ch

PERSPECTIVES PARLEMENTAIRES

SESSION D'HIVER 2021

Contacts – Service politique du TCS

Sébastien Leprat 076 577 05 71 sebastien.leprat@tcs.ch
Gérard Métrailler 058 827 27 21 gerard.metrailler@tcs.ch



Contenu

CONSEIL DES ETATS 3

19.4443	Motion Candinas. Plan d'action pour augmenter la part des transports publics dans le trafic global.....	3
19.4444	Motion Graf-Litscher. Plan d'action pour augmenter la part des transports publics dans le trafic global	3
19.4445	Motion Schaffner. Plan d'action pour augmenter la part des transports publics dans le trafic global.....	3
19.4446	Motion Töngi. Plan d'action pour augmenter la part des transports publics dans le trafic global.....	3
21.3648	Motion Noser. Ne pas interrompre la diffusion de la FM prématurément	4
16.3063	Motion Buttet. Electromobilité. La Confédération doit être un modèle.....	5
21.4188	Motion Wicki. Reconnaître le droit au télétravail et dire oui à une souplesse plébiscitée.....	6

CONSEIL NATIONAL ET CONSEIL DES ETATS..... 7

21.477	Initiative parlementaire CEATE-N. Prolongation de l'objectif de réduction de la loi sur le CO ₂	7
--------	--	----------

CONSEIL NATIONAL – OBJETS EN ATTENTE 8

21.425	Initiative parlementaire Groupe des Verts. Immatriculer à partir de 2023 uniquement des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires légers propulsés par des énergies non fossiles	8
21.441	Initiative parlementaire Suter. Pour davantage de sécurité, moins de bruit et une meilleure qualité de vie. Dans les localités, 30 kilomètres à l'heure doit être la règle, 50 kilomètres à l'heure l'exception	9



CONSEIL DES ETATS

19.4443 Motion Candinas. Plan d'action pour augmenter la part des transports publics dans le trafic global

19.4444 Motion Graf-Litscher. Plan d'action pour augmenter la part des transports publics dans le trafic global

19.4445 Motion Schaffner. Plan d'action pour augmenter la part des transports publics dans le trafic global

19.4446 Motion Töngi. Plan d'action pour augmenter la part des transports publics dans le trafic global

Le Conseil fédéral présentera au Parlement un plan d'action (au besoin avec des propositions de modifications législatives) indiquant quelles mesures permettraient d'augmenter la part des transports publics dans le trafic global.

Position du TCS

Rejet

Comme le Conseil fédéral, le TCS rejette ces quatre motions, au motif que les transports en commun comme le transport individuel motorisé subissent tous deux une surcharge, lors des pics de trafic aux heures de pointe. Compte tenu de cette situation, il ne sert à rien de vouloir modifier artificiellement les parts modales et de reporter un type de trafic sur un autre, puisque ce dernier n'aura pas la capacité de l'absorber.

De surcroît, avec les progrès techniques et technologiques des moteurs conventionnels et surtout avec l'électrification de la mobilité individuelle, les émissions du trafic privé seront de plus en plus proches de celles des transports publics.

Par ailleurs, compte tenu de la charge du trafic aux heures de pointe, il convient de considérer la situation particulière de nombreux pendulaires. Ces derniers n'ont souvent pas d'autres choix que d'utiliser leur véhicule individuel, selon le trajet qu'ils ont à effectuer entre leur lieu de domicile et de travail ou de formation. Le nombre de transbordements dans les transports publics et la durée du temps de trajet forment à cet égard des critères essentiels pour ces personnes.

Plutôt que d'imposer des changements sur la part modale des transports, mieux vaut, de l'avis du TCS, encourager les nouvelles technologies et les progrès techniques qui permettent de réduire les émissions de CO₂ et d'autres polluants. Il importe par ailleurs de diminuer les pics de trafic en explorant d'autres solutions, telles que la flexibilisation des heures de travail, voire le télétravail, et d'améliorer en général les infrastructures de transport dans leur globalité. En outre, les transferts fonctionnels d'un moyen de transport vers un autre doivent être favorisés en tenant compte de l'efficacité des différents moyens de transport.



21.3648 Motion Noser. Ne pas interrompre la diffusion de la FM prématurément

Le Conseil fédéral est chargé de ne pas interrompre la diffusion FM avant que le DAB+ et/ou la radio internet aient atteint une part de marché d'environ 90 %. Cette part de marché doit être mesurée par un organe neutre.

Position du TCS

Rejet

Le TCS rejette la motion Noser. Depuis le dépôt de la motion Noser en juin 2021, un accord a été trouvé dans la branche de la radio afin de reporter l'arrêt de la diffusion FM au 31 décembre 2024. Les consommateurs disposeront ainsi de plus temps pour s'adapter aux changements de technologie. Selon les estimations du TCS, un taux satisfaisant d'automobilistes sera équipé de la DAB+ au 31 décembre 2024. Un soutien à la motion Noser reviendrait à empêcher le développement des nouvelles technologies, qui d'ailleurs évoluent très rapidement dans le domaine des télécommunications. Finalement, la double diffusion de programmes en FM et en DAB+, pendant presque une décennie encore, ne peut être supportée financièrement par aucun radiodiffuseur à long terme et n'a pas non plus de sens d'un point de vue écologique.



16.3063 Motion Buttet. Electromobilité. La Confédération doit être un modèle

Le Conseil fédéral est chargé d'imposer à tous les organes de la Confédération de donner la priorité à l'électromobilité lorsque celle-ci est économiquement faisable et techniquement possible.

Position du TCS

Soutien

Le TCS soutient la motion Buttet. Le TCS soutient la création de bases politiques et institutionnelles pour le développement de l'électromobilité en Suisse. La Confédération poursuit actuellement un rôle discret et passif dans le développement de l'électromobilité (pas de mesures d'incitation relatives au marché pour l'achat de voitures électriques ou de soutien financier pour des infrastructures de chargement). En revanche, dans son rapport sur l'électromobilité du 13.05.2015, la Confédération attribue les activités suivantes au titre des « Autres mesures » : Offres d'information et de conseil de la Confédération, recherche d'accompagnement, rôle de modèle de la Confédération.

La motion Buttet poursuit donc l'objectif de développer le marché de l'électromobilité. Là où il est possible et logique (selon le profil de parcours et l'offre de véhicule), la flotte de la Confédération doit être électrifiée. Le TCS salue d'ailleurs la déclaration d'intention du 19 octobre 2021 du Conseil fédéral et de différents acteurs de l'initiative « Exemplarité Energie et Climat » d'augmenter l'efficacité énergétique et d'accélérer le passage aux énergies renouvelables d'ici 2030. Les acteurs font figure de précurseurs et montrent, à l'aide de bons exemples et d'aides pratiques, comment atteindre l'objectif de neutralité climatique en Suisse.



21.4188 Motion Wicki. Reconnaître le droit au télétravail et dire oui à une souplesse plébiscitée

Le Conseil fédéral est chargé de préparer un projet de révision du droit du travail qui institue le libre exercice du télétravail. Celui-ci devra pouvoir répondre avec souplesse aux besoins et de l'employeur et de l'employé.

Le télétravail sera défini aussi simplement que possible, comme un travail effectué entièrement ou partiellement, et de manière régulière ou non, depuis le domicile. Le domicile sera relié à l'entreprise par des moyens de communication électroniques.

L'employé devra donner son consentement. Un accord écrit précisera les modalités de la joignabilité de l'employeur et de l'employé, de l'enregistrement du temps de travail, de la protection des données, de la protection des secrets d'affaires et d'utilisation des équipements de travail.

L'employé pourra librement choisir ses heures de travail, y compris les pauses, et ses périodes de repos, dans la mesure où elles sont compatibles avec la bonne marche du service ou de l'entreprise. Un travail de courte durée fourni occasionnellement sera réputé ne pas interrompre une période de repos. L'employé pourra fixer librement sa période de repos nocturne. Pour autant que l'employé y consente, les heures de début et de fin du travail en journée et en soirée pourront être définies de manière particulière.

L'employé qui souhaite télétravailler la nuit ou le dimanche n'a pas à demander d'autorisation. Il n'a pas droit pour autant à un supplément de salaire. Enfin, il sera possible d'annualiser le temps de travail.

Position du TCS

Soutien

Le TCS soutient la motion Wicki. Les nouvelles formes de travail ainsi que la flexibilisation des horaires de travail ont un impact non négligeable sur la mobilité. Le télétravail permet notamment de limiter les déplacements pendulaires, de diminuer la congestion des infrastructures et de réduire la consommation d'énergie.

L'expérience tirée du confinement lié au Covid-19 a démontré que la pratique du travail, déjà une habitude bien ancrée dans divers secteurs économiques, peut fonctionner à grande échelle. La présence physique sur le lieu de travail n'est pas toujours nécessaire. Il est temps désormais d'améliorer les conditions-cadres en faveur d'une plus grande souplesse de la pratique du télétravail et ce en vue d'en améliorer le potentiel.



CONSEIL NATIONAL ET CONSEIL DES ETATS

21.477 Initiative parlementaire CEATE-N. Prolongation de l'objectif de réduction de la loi sur le CO₂

La loi fédérale du 23 décembre 2011 sur la réduction des émissions de CO₂ est modifiée de telle sorte que l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre réalisé en Suisse soit poursuivi jusqu'à la fin de l'année 2024.

Il y a lieu de maintenir les mesures prévues dans le droit en vigueur. Il faut notamment empêcher que le remboursement de la taxe sur le CO₂ aux exploitants s'engageant à limiter leurs émissions de gaz à effet de serre n'expire au 1er janvier 2022.

Position du TCS

Soutien

Le TCS soutient l'initiative parlementaire de la CEATE-N. Suite au rejet en votation populaire de la révision totale de la loi sur le CO₂, certains instruments actuels de la Loi sur le CO₂, qui permettent d'atteindre les objectifs signés dans le cadre des Accords de Paris, arriveront à échéance en fin d'année 2021. La présente initiative parlementaire permettra de prolonger les mécanismes existants dans l'actuelle loi sur CO₂ jusqu'à fin 2024, moment où une nouvelle révision de la loi sur le CO₂ devra entrer en vigueur. En ce qui concerne la mobilité individuelle, elle permettra de poursuivre le mécanisme de compensation pour les importateurs d'huiles minérales.



CONSEIL NATIONAL – OBJETS EN ATTENTE

21.425 Initiative parlementaire Groupe des Verts. Immatriculer à partir de 2023 uniquement des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires légers propulsés par des énergies non fossiles

Le Parlement créera les bases légales nécessaires afin qu'aucune nouvelle voiture de tourisme ni aucun nouveau véhicule utilitaire léger propulsés par des énergies fossiles ne soient immatriculés en Suisse à partir de 2023 (stratégie zéro émission).

Position du TCS

Rejet

Le TCS rejette l'initiative parlementaire du Groupe des Verts. Dans le cadre de la législation relative aux émissions de CO₂, différentes mesures sont prises en Suisse et à l'étranger et ce dans divers secteurs. Afin de réduire les émissions du trafic individuel motorisé, le Conseil fédéral a récemment annoncé des mesures qui seront soumises en consultation prochainement, dans le cadre de la nouvelle loi sur le CO₂ qui développera ses effets de 2025 à 2030.

Parallèlement, le durcissement des prescriptions concernant les émissions de CO₂ permettra une incitation vers un développement toujours plus important des systèmes de propulsion alternatifs ainsi qu'une électrification du parc de véhicules neufs.

D'autres mesures de la Confédération permettent déjà de réduire le nombre de véhicules mus aux carburants fossiles, à savoir l'exonération actuelle de l'impôt sur les véhicules automobiles et la non soumission à une taxe équivalente que celle prélevée sur les huiles minérales dans le cas des véhicules électriques. Le message relatif la révision de la loi fédérale sur la circulation routière adopté par le Conseil fédéral le 10 novembre 2021 prévoit en outre d'améliorer l'efficacité des voitures en circulation, en permettant l'homologation de véhicules plus lourds qui disposent de modes de propulsion alternatifs.

Toutes ces mesures contribuent à la diminution du nombre d'immatriculation de véhicules à moteurs thermiques. On peut déjà remarquer que la part des véhicules électriques ne cesse d'augmenter; alors que le nombre de nouvelles immatriculations a diminué entre 2019 et 2020 pour les voitures de tourisme à moteur thermique (-38% pour les voitures à essence. -35% pour les véhicules diesel). Le nombre de nouvelles immatriculations a augmenté dans le cas des voitures à systèmes de propulsion alternatif (+49% pour les véhicules hybrides normaux, +226% pour les véhicules hybrides rechargeables et +50% pour les véhicules purement électriques).

De nombreuses mesures ont donc été adoptées et portent leurs fruits. Le TCS est opposé à la présente initiative parlementaire, car elle ne répond pas aux besoins de mobilité de la population et est totalement irréaliste.



21.441 Initiative parlementaire Suter. Pour davantage de sécurité, moins de bruit et une meilleure qualité de vie. Dans les localités, 30 kilomètres à l'heure doit être la règle, 50 kilomètres à l'heure l'exception

La loi fédérale sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01) est modifiée de sorte que la limitation générale de vitesse soit fixée à 30 km/h dans les localités. Des exceptions justifiées seront possibles pour les routes principales ou routes affectées à la circulation générale. Les tronçons autorisant une vitesse plus élevée seront clairement signalés.

Position du TCS

Rejet

Le TCS rejette l'initiative parlementaire Suter et s'oppose à une généralisation du 30 km/h en localité. Pour le TCS, il est important que la hiérarchie du réseau soit respectée, que le réseau routier soit fonctionnel et que le trafic soit fluide. Il est important de penser la mobilité comme un ensemble cohérent et de maintenir les capacités et la fluidité des axes principaux et collecteurs dans les villes. Le TCS ne conteste pas les limitations à 30 km/h dans les hyper-centres ou dans les quartiers résidentiels mais s'oppose à des limitations de vitesses systématiques à 30km/h. Les centres villes doivent être accessibles pour les usagers et rester attrayants.
