

# Perspectives parlementaires de la session d'hiver 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



<b>Conseil des États</b>			
			Page
<a href="#">23.033</a>	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		02
<a href="#">22.085</a>	Loi sur la protection de l'environnement. Modification		03
<a href="#">23.3346</a>	Motion Hess – Autoroute A1 à six voies		03
<a href="#">23.055</a>	OCF. État d'avancement et modification des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et nouvelle stratégie à long terme «Perspective Rail 2050»		04
<b>Conseil national et Conseil des États</b>			
<a href="#">23.041</a>	OCF. Budget 2024 assorti du plan intégré des tâches et des finances 2025-2027		05
<b>Conseil national</b>			
<a href="#">23.3225</a>	Motion Maret - Déduire fiscalement les frais d'installation d'infrastructures de recharge dans les bâtiments		06
<a href="#">22.061</a>	OCF. Loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2024. Révision		06



## CONSEIL D'ÉTAT

### 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 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.

Lors de la session d'hiver, le Conseil des Etats se penchera sur la dernière divergence par rapport au Conseil national. Elle concerne l'intégration du tunnel routier Moscia-Acapulco dans le programme pour l'agglomération du Locarnese. La majorité de la CTT-E propose de se rallier au Conseil national et de soumettre le tunnel routier au Parlement dans un message séparé.

**Prise de position du TCS :**



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 espaces densément peuplés. Il recommande donc de suivre la majorité de la CTT-E.

Pour la future génération de projets d'agglomération, le TCS s'engagera en faveur d'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. Un système de transport global fonctionnel et efficace doit prendre en compte tous les modes de transport 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.



## 22.085 Loi sur la protection de l'environnement. Modification

En décembre 2022, le Conseil fédéral a adopté son message relatif à la modification de la loi sur la protection de l'environnement (LPE). Les adaptations de la loi concernent l'assainissement des sites pollués, la coordination entre la protection contre le bruit et le développement de l'urbanisation ainsi que le renforcement du droit pénal de l'environnement en cas de criminalité organisée.

En ce qui concerne la protection contre le bruit, les critères d'autorisation de construire doivent déjà être énumérés dans la loi fédérale, afin d'améliorer la sécurité juridique. En outre, le Conseil fédéral souhaite que, lors de la planification de logements supplémentaires dans des zones déjà construites, des espaces libres soient créés pour le repos et que d'autres mesures soient prévues pour la protection de la tranquillité.

Selon la CEATE-E, les permis de construire doivent pouvoir être accordés dans des cas clairement définis, même si les valeurs limites d'immissions sont dépassées (art. 22). Pour ce faire, la commission a décidé à la majorité d'assouplir les prescriptions relatives à la mesure du bruit. Une minorité de la CEATE-E vise, par le biais de la loi sur la circulation routière, à attribuer aux communes davantage de compétences d'action pour limiter la vitesse maximale à 30 km/h sur le territoire local (3 voix contre 4).

Prise de position du TCS :



Le TCS soutient les modifications de la LPE proposées par le Conseil fédéral et la majorité de la CEATE-CE. Les adaptations autour de l'assouplissement des méthodes de mesure du bruit soutiennent la densification à l'intérieur du milieu bâti tout en garantissant la protection de la population contre les nuisances sonores excessives.

En revanche, il rejette clairement la minorité qui souhaite une modification de la loi sur la circulation routière concernant la limitation de vitesse à 30 km/h (art. 32 al. 4 LCR). Le Conseil des Etats se penchera bientôt sur la motion Schilliger ([21.4516](#)), qui souhaite renforcer la hiérarchie du réseau routier et les limitations de vitesse qui y sont liées. Devant cette situation initiale, le TCS ne voit aucune raison d'anticiper le débat qui en découle dans la présente révision de la LPE.

## 23.3346 Motion Hess – Autoroute A1 à six voies

Le Conseil fédéral est chargé d'élargir l'autoroute A1 à au moins six voies 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 progressif des tronçons mentionnés dans la motion. Dans ce contexte, le TCS salue la démarche du Conseil fédéral qui consiste à examiner par étapes les besoins et la charge du réseau des routes nationales et à proposer au Parlement des aménagements ciblés. Parallèlement, il est essentiel de prendre d'autres mesures de gestion du trafic en faveur de la fluidité et de la sécurité.



### 23.055 OCF. État d'avancement et modification des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et nouvelle stratégie à long terme «Perspective Rail 2050»

En été 2023, le Conseil fédéral a adopté son message sur la nouvelle stratégie à long terme "Perspective RAIL 2050" et le message sur l'état d'avancement des étapes d'aménagement du réseau ferroviaire. Avec la "Perspective RAIL 2050", le Conseil fédéral veut mettre l'accent sur l'extension du réseau ferroviaire dans et entre les agglomérations. Sur les longues distances, le Conseil fédéral veut développer le rail là où il n'est pas encore compétitif par rapport au trafic routier et aérien.

Les modifications apportées aux programmes d'aménagement en cours concernent entre autres les projets suivants : le nouveau tunnel entre Morges et Perroy (ligne Lausanne-Genève), l'aménagement à deux voies sur toute la longueur du tunnel de base du Lötschberg, l'extension des gares de Genève et d'Olten ainsi que le projet du tunnel multifonctionnel de Grimsel. Par rapport aux crédits alloués jusqu'à présent, cela représente une augmentation de 2,6 milliards de francs.

Par rapport au message, la CTT-E propose diverses modifications concernant les étapes d'aménagement, 2025 et 2030. Il s'agit par exemple de poursuivre la planification du désenchevêtrement de Pratteln (AS 2025) et d'intégrer l'aménagement de la gare d'Ebikon (AS 2035). En conséquence, la CTT-E demande une augmentation des crédits d'engagement.

**Prise de position du TCS :**



Le TCS salue les modifications proposées par le Conseil fédéral dans les programmes d'aménagement en cours. Il soutient également l'orientation de la nouvelle stratégie du Conseil fédéral "Perspective RAIL 2050", par exemple en ce qui concerne l'efficacité, la ponctualité et la coordination entre l'aménagement du territoire, l'infrastructure ferroviaire et les différents modes de transport. En revanche, le déplacement de la répartition modale en faveur des transports publics n'est pas un objectif en soi, mais serait le résultat d'une offre de transports publics plus attrayante. Par conséquent, la répartition modale doit être supprimée de la stratégie.



## CONSEIL NATIONAL ET CONSEIL DES ÉTATS

### 23.041 OCF. Budget 2024 assorti du plan intégré des tâches et des finances 2025-2027

Le budget 2024 présente l'ensemble des recettes et des dépenses de la Confédération, telles qu'elles sont prévues pour l'année 2024, ainsi que les perspectives pour les trois années de planification suivantes. Afin de respecter le frein à l'endettement, le Conseil fédéral a intégré différentes mesures d'ajustement dans le projet. Une partie d'entre elles concerne la mobilité, dont le transport régional de voyageurs ainsi que les recettes de l'impôt sur les huiles minérales.

Concrètement, le Conseil fédéral souhaite affecter 10 pour cent des recettes de l'impôt sur les huiles minérales (sur l'essence et le diesel) au budget général de la Confédération. Étant donné que, selon la Constitution, ces ressources sont généralement versées au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), il en résulterait une baisse des recettes pour le FORTA. Afin de compenser ce manque à gagner pour le fonds, le Conseil fédéral a déjà décidé par voie d'ordonnance de supprimer l'exonération fiscale de 4 % sur l'importation de voitures électriques à partir de 2024.

Prise de position du TCS :



Le TCS rejette la proposition de détourner l'impôt sur les huiles minérales vers la caisse générale de la Confédération. La raison est liée au risque de sous-couverture du deuxième fonds routier important, le financement spécial de la circulation routière (FSCR). L'impôt sur les automobiles n'est pas versé dans le FORTA, mais dans le FSCR. Par conséquent, le risque existe que le FORTA doive supporter simultanément moins de recettes provenant de l'impôt sur les huiles minérales et de l'impôt sur les automobiles. La sécurité et la stabilité du financement de notre infrastructure routière pourrait donc être affaiblie par une telle opération budgétaire.



## CONSEIL NATIONAL

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

Le Conseil fédéral est chargé de procéder aux modifications d'ordonnance nécessaires pour que l'installation d'infrastructures de recharge donne droit à des déductions fiscales. Cela devrait inciter les propriétaires d'immeubles à installer des stations de recharge et accélérer ainsi le développement de la mobilité électrique.

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 la mobilité électrique). Les incitations en faveur des infrastructures de recharge sont donc les bienvenues pour faire avancer la transition vers une mobilité plus durable. Mais les allègements fiscaux ne suffiront pas à eux seuls à atteindre les objectifs climatiques ambitieux dans les délais impartis. C'est pourquoi le TCS plaide en parallèle pour un soutien financier des infrastructures de recharge via la loi sur le CO<sub>2</sub> en cours de révision. La loi sur le CO<sub>2</sub> offre la possibilité d'un programme d'impulsion relativement rapide pour la période de 2025 à 2030. En revanche, on ne sait pas encore quand l'allègement fiscal demandé dans la motion Maret sera effectif.

### **22.061 OCF. Loi sur le CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>. Il souhaite réduire de moitié les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. Pour ce faire, la loi sur le CO<sub>2</sub> 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.

Les mesures concernant la circulation routière comprennent

- le renforcement des objectifs de la flotte pour les nouveaux véhicules ;
- la promotion des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques dans les immeubles à plusieurs logements, les entreprises et les parkings publics ;
- la poursuite de l'obligation de compensation pour les importateurs de carburants ainsi qu'une 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 passagers (30 millions de francs par an).

Lors de la session d'automne, le Conseil des Etats a décidé d'apporter plusieurs modifications à la proposition du Conseil fédéral. Début novembre, la CEATE-N a terminé son examen préliminaire et propose au Conseil national diverses adaptations. Elles concernent entre autres l'infrastructure de recharge pour les véhicules électriques, les valeurs cibles pour les nouveaux véhicules et les mesures relatives aux carburants (obligation de compensation et de transfert).

Prise de position du TCS :



Sur le fond, le TCS soutient la révision de la loi. Après le oui du peuple suisse à la loi sur le climat et l'innovation en juin dernier, il faut 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 se concentre sur les priorités suivantes :

### **1. valeurs cibles pour les voitures particulières neuves (art. 10)**

Du point de vue du TCS, la réduction des valeurs cibles pour les véhicules devrait se faire en accord avec l'UE. Il recommande donc de suivre la minorité de la commission (Jauslin, ...), qui prévoit pour les voitures de tourisme une valeur cible pour les années 2025-2029 (max. 93,6g CO<sub>2</sub>/km) et une valeur cible à partir de 2030 (49,5 g CO<sub>2</sub>/km). Ces valeurs absolues correspondent à la proposition du Conseil fédéral adoptée par le Conseil des Etats. Le TCS estime en revanche qu'il n'est pas opportun de régler les objectifs intermédiaires annuels au niveau de la loi. Il serait plus approprié de laisser au Conseil fédéral le soin de les mettre en œuvre au niveau de l'ordonnance. Il recommande donc de rejeter la proposition de la majorité de la commission.

### **2. obligation de compensation pour les importateurs de carburants (art. 28c)**

En ce qui concerne l'obligation de compensation, le TCS propose de suivre la minorité de la commission et donc le projet du Conseil fédéral en ce qui concerne le plafonnement des coûts (art. 28c, al. 3). Celle-ci souhaite que les coûts supplémentaires résultant de la mesure ne dépassent pas 5 centimes pour le consommateur à la pompe. Ce plafond de 5 centimes est déjà actuellement en vigueur dans la loi. Une majorité de la commission souhaite assouplir ce plafond : Il ne serait plus permanent, mais s'appliquerait à la moyenne des années 2021-2030. Comme les importateurs de carburants n'ont jusqu'à présent pas épuisé leur plafond, cela aurait pour conséquence que les consommateurs devraient payer plus de 5 centimes dans les années à venir (estimation : 7 à 8 centimes par litre). Compte tenu de la hausse générale des coûts et du rejet de la loi sur le CO<sub>2</sub> en 2021, le TCS demande donc de renoncer à cette flexibilisation en faveur des importateurs de carburants.

### **3. obligation de transfert pour les carburants renouvelables (art. 28g) :**

Le TCS est en principe favorable à la promotion des carburants renouvelables via l'obligation de transfert pour les importateurs. Il salue la proposition de la majorité de la CEATE-N, qui prévoit un plafond de 5 centimes par litre pour l'obligation de transfert (conformément à la décision du Conseil des Etats). Une majoration de prix maximale pour l'obligation de transfert doit impérativement être fixée dans la loi - comme c'était le cas jusqu'à présent pour l'obligation de compensation pour les importateurs de carburants.

### **4. infrastructures de recharge pour les voitures électriques (art. 41b) :**

Du point de vue du TCS, il faut au moins reprendre la proposition de minorité I, qui demande (selon le Conseil fédéral) 30 millions de CHF par an pour les infrastructures de recharge. L'installation d'infrastructures de recharge se heurte à de gros obstacles, en particulier dans les immeubles à plusieurs logements. Une participation aux coûts de l'installation de base peut ici lever les obstacles et stimuler les investissements privés dans l'infrastructure de recharge. A cela s'ajoute le fait que la promotion par le biais de l'impôt sur les huiles minérales, limitée à 2030, ne grèverait pas le budget général de la Confédération. Le financement du programme d'impulsion suit le principe "de la route pour la route" et n'est pas comparable à une subvention conventionnelle.

Dans son message, le Conseil fédéral n'explique pas comment il a calculé le besoin de CHF 30 millions. Le TCS estime que la contribution fédérale nécessaire sera nettement plus élevée d'ici 2030 : uniquement pour les bâtiments à plusieurs logements, elle s'élèvera à CHF 90 millions par an. Ce montant se base sur les estimations de l'OFEN concernant les coûts d'une installation de base (raccordements électriques et de communication) et sur les prévisions de développement de la mobilité électrique. Les coûts de la station de recharge proprement dite ("wallbox") ne sont pas inclus, car le TCS estime qu'ils doivent en principe être supportés par les consommateurs. En ce qui concerne les besoins dans les entreprises et pour les places de stationnement publiques, le TCS ne dispose actuellement pas d'informations suffisantes.