



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

Service politique
politique@tcs.ch

PERSPECTIVES PARLEMENTAIRES

SESSION D'ÉTÉ 2021

Contacts – Service politique

Sébastien Leprat, 076 577 05 71, sebastien.leprat@tcs.ch
Gérard Métrailer, 058 827 27 21, gerard.metrailer@tcs.ch
Laura Salamin, 058 827 27 18, laura.salamin@tcs.ch



Contenu

CONSEIL DES ETATS	3
20.4339 Motion CEATE-CN. Réduire de manière efficace le bruit excessif des moteurs	3
CONSEIL NATIONAL	4
17.304 Initiative cantonale Tessin. Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant!	4
CONSEIL NATIONAL - Objets prêts à être traités	5
19.3985 Motion Chiesa. Saint-Gothard. Péage pour les voitures étrangères	5
19.4052 Postulat Groupe libéral-radical. Assurer la mobilité de demain	5
19.4254 Postulat Vogler. Il faut enfin réduire de manière efficace le bruit excessif des moteurs	6
19.4631 Postulat Cattaneo. Réseau de pistes cyclables sûres et rapides entre les agglomérations du pays	6
19.3425 Motion Feller. Autoriser les véhicules automobiles de plus de 3,5 tonnes affectés au transport de fonds à circuler de nuit	7
19.3465 Postulat Glättli. Augmenter la part des transports publics (répartition modale) grâce à une politique des prix appropriée.....	7
19.3480 Motion Quadri. Pas de nouvelles mesures vexatoires à l'encontre des automobilistes .	8
19.3513 Motion Müller-Altmetz. Harmonisation et écologisation du calcul de l'imposition des véhicules à moteur	8



CONSEIL DES ETATS

20.4339 Motion CEATE-CN.

Réduire de manière efficace le bruit excessif des moteurs

Le Conseil fédéral est chargé d'élaborer un train de mesures visant à sanctionner plus simplement et plus efficacement les émissions de bruit excessives liées à la circulation routière, et de soumettre au Parlement les modifications législatives nécessaires. Il devra en particulier :

1. Elaborer des mesures au niveau de la loi et de l'ordonnance permettant de mieux sanctionner ou limiter l'utilisation de pièces illégales ou les modifications apportées aux véhicules, par exemple au moyen de silencieux de remplacement trop bruyants ; outre des amendes plus élevées, il convient d'examiner la possibilité de retirer le permis de conduire ou de confisquer le véhicule concerné, ainsi que celle d'interdire certaines routes aux véhicules particulièrement bruyants ;
2. Modifier les bases légales de telle sorte que les conducteurs de véhicules produisant un bruit excessif puissent à l'avenir être tenus de rendre des comptes, moyennant une charge raisonnable pour les autorités. En outre, le Conseil fédéral devra mieux soutenir les cantons dans la mise en œuvre des dispositions concernées ;
3. Examiner quelles mesures permettraient d'intensifier les contrôles policiers en matière de bruit routier ; il convient en particulier d'examiner la possibilité d'instaurer une procédure analogue à la convention passée entre la Confédération et les polices cantonales s'agissant des contrôles du trafic lourd ;
4. Indiquer quels instruments permettraient à la Confédération de soutenir les activités d'exécution, en particulier par le développement et l'utilisation de radars antibruit, et quelles bases légales seraient nécessaires à cet effet.

Position

Soutien

Le TCS soutient la motion de la CEATE-N. Les trois premières mesures permettront de sanctionner les conducteurs de véhicules manipulés illégalement ; ces derniers ne doivent pas pouvoir circuler sur les routes suisses. Le bruit excessif et inutile doit être combattu.

Cependant, le TCS émet une réserve quant à l'utilisation de radars anti-bruit à titre de sanction. Au vu des connaissances actuelles, il n'est pas possible de déterminer si l'utilisation de futurs radars anti-bruit sera efficace et adaptée pour lutter contre le bruit excessif. L'application ne serait pas aussi facile que pour les contrôles de vitesse, car d'autres facteurs (par exemple, la route, les pneus, le vent, le niveau de bruit ambiant, etc.) entrent également en jeu en plus du bruit du moteur et de la transmission.



CONSEIL NATIONAL

17.304 Initiative cantonale Tessin. Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant !

La loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR) sera modifiée de manière à définir des normes minimales pour l'équipement en systèmes d'assistance visant à réduire les accidents destinés aux véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes sur les routes de transit dans la région alpine. Le Conseil fédéral pourra prévoir un allongement de délai pour certains transports non transfrontaliers.

La commission des transports et des télécommunications du Conseil national est d'avis que la modification proposée de la LCR permettra de réduire les risques potentiels liés au trafic lourd et, partant, de continuer d'améliorer le niveau de sécurité déjà élevé sur les routes suisses.

Position **Rejet**

Le TCS rejette l'initiative cantonale du Tessin, ainsi que le projet présenté par la commission des transports et des télécommunications du Conseil national ; il estime que le gain espéré en termes de sécurité routière ne peut être atteint.

D'une part, les systèmes d'assistance à la conduite peuvent certes améliorer la sécurité routière en général, et plus particulièrement dans les agglomérations, mais ne le peuvent pas spécifiquement sur les routes de transit dans la région alpine. Il s'agit d'une mesure inadaptée.

D'autre part, la réglementation proposée est trop extrême et tend à exclure ultérieurement de la circulation certains véhicules en très bon état et qui ont rempli toutes les exigences techniques demandées lors de leur première immatriculation. Les véhicules suisses actuellement en circulation ont été homologués et il n'y a donc aucune raison d'un point de vue de sécurité routière de les exclure de la circulation si ils sont dépourvus de certains systèmes d'assistance. Pour le TCS, un rééquipement additionnel peut être exigé uniquement si cela est techniquement possible et implique des efforts raisonnables, ce qui n'est pas le cas en ce qui concerne les systèmes d'assistance.

Il serait bien plus efficace d'encourager le développement et la rénovation des infrastructures de transport, comme l'aménagement de voies de circulation unidirectionnelles sur les axes de transit alpin.



CONSEIL NATIONAL – Objets prêts à être traités

19.3985 Motion Chiesa. Saint-Gothard. Péage pour les voitures étrangères

Le Conseil fédéral est chargé de présenter un projet de péage pour l'utilisation du tunnel du Saint-Gothard. Seront soumis au péage les véhicules de moins de 3,5 tonnes immatriculés à l'étranger.

Position

Rejet

Le TCS rejette la motion Chiesa. Le financement de l'infrastructure routière fonctionne et est assuré à long terme par le fonds FORTA.

De plus, l'instauration d'un péage au Gothard pour les seuls véhicules immatriculés à l'étranger serait considérée comme une pratique discriminatoire. La Cour de Justice de l'UE (CJUE) vient de débouter l'Allemagne, qui désirait mettre en œuvre une vignette dont le prix serait compensé pour ses résidents. La CJUE a estimé qu'une telle vignette, avec un principe d'exonération dépendant du pays de résidence du conducteur, constituait une inégalité de traitement, pratique discriminatoire.

19.4052 Postulat Groupe libéral-radical. Assurer la mobilité de demain

Dans le cadre de l'objectif de décarbonisation des transports, le Conseil fédéral est chargé d'étudier et de présenter un rapport sur le choix de régions pilotes pour l'expérimentation de projets de mobilité durable. Le Conseil fédéral montrera, par ce rapport, comment les partenariats public-privé (PPP) concernés peuvent être soutenus par la participation des Hautes Ecoles et des industries. De plus, il expliquera comment les infrastructures nécessaires (p.ex. stations de charge, production et distribution de carburants alternatifs) à ces projets de mobilité durable peuvent être financés. Il considérera donc la mise en application du programme de compensation pour les carburants.

Position

Soutien

Le TCS soutient ce postulat du Groupe libéral radical qui demande au Conseil fédéral d'établir des propositions concrètes pour accélérer le passage vers une mobilité durable. Les nuisances liées à la mobilité doivent être réduites autant que possible par des avancées technologiques et une utilisation plus efficiente des différents moyens de transport à disposition.



19.4254 Postulat Vogler.

Il faut enfin réduire de manière efficace le bruit excessif des moteurs

Le Conseil fédéral est chargé d'examiner quelles nouvelles bases légales permettraient de sanctionner plus simplement et plus efficacement les émissions de bruit excessives liées à la circulation routière et, en particulier :

1. Quelles mesures permettraient de mieux sanctionner ou de limiter l'utilisation de pièces illégales ou les modifications apportées aux véhicules, par exemple au moyen de silencieux de remplacement trop bruyants; outre des amendes plus élevées, il convient d'examiner la possibilité de retirer le permis de conduire ou de confisquer le véhicule concerné ;
2. Quelles mesures permettraient d'intensifier les contrôles policiers en matière de bruit routier; il convient en particulier d'examiner la possibilité d'instaurer, pour les contrôles du trafic des poids lourds, une procédure analogue à la convention de la Confédération avec les polices cantonales ;
3. Quels instruments permettraient à la Confédération de soutenir les activités d'exécution et quelles bases légales seraient nécessaires pour ce faire.

Position

Soutien

Le bruit est une nuisance pour les riverains des routes. Un seul usager qui provoque volontairement un bruit excessif, soit par sa manière de conduire (accélération excessive, conduite à un régime moteur inutilement élevé), soit par ce qu'il a opéré des modifications techniques illégales sur son véhicule, est susceptible de déranger (tout particulièrement la nuit) plusieurs centaines voire milliers de personnes dans un centre urbain. Le TCS estime que les autorités doivent se donner les moyens de lutter efficacement (contrôles appropriés, sanctions dissuasives), contre ce type d'abus.

19.4631 Postulat Cattaneo.

Réseau de pistes cyclables sûres et rapides entre les agglomérations du pays

Le Conseil fédéral est chargé d'examiner, au moyen d'une étude de faisabilité, la possibilité de développer un réseau national de pistes cyclables sûres et rapides entre les agglomérations du pays. L'étude portera en particulier sur les points suivants : propositions concrètes de parcours réalisables, répartition des compétences entre la Confédération et les cantons en matière de conception et de réalisation, modalités de financement, calendrier de réalisation et évaluation des avantages pour l'environnement découlant de l'utilisation d'une telle infrastructure. L'étude de faisabilité sera réalisée d'ici à la fin 2020.

Position

Soutien

Le TCS soutient le postulat Cattaneo. Le Conseil fédéral doit désormais, après le vote clair du peuple suisse sur le contre-projet à l'initiative vélo, soutenir les cantons. Le rapport demandé s'inscrit totalement dans les objectifs de l'article constitutionnel, à savoir le développement d'un réseau national cohérent de voies cyclables. Le développement de ces liaisons principales intercantionales liant les principales agglomérations permettra au trafic cycliste d'évoluer dans des conditions de sécurité optimales et présentera de grands intérêts



tant du point de vue de la décharge de certains tronçons routiers lors des pics de trafic pendulaire que du trafic cycliste de loisirs durant les périodes de temps libre.

19.3425 Motion Feller.

Autoriser les véhicules automobiles de plus de 3,5 tonnes affectés au transport de fonds à circuler de nuit

Le Conseil fédéral est chargé de modifier l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) de manière à ce que les véhicules automobiles affectés au transport de fonds dont le poids total dépasse 3,5 tonnes puissent circuler de nuit.

Position

Soutien

Par principe, le TCS n'est pas favorable à une multiplication des dérogations à l'interdiction de circuler de nuit pour les véhicules de transport lourds.

Toutefois, pour des raisons de sécurité des biens et des personnes, cette exception relative aux véhicules de transports de fonds est justifiée. Le TCS la soutient.

19.3465 Postulat Glättli.

Augmenter la part des transports publics (répartition modale) grâce à une politique des prix appropriée

Le Conseil fédéral est chargé d'examiner comment faire évoluer la répartition modale en faveur des transports publics grâce à une politique des prix appropriée dans les objectifs stratégiques des CFF.

Position

Rejet

Le TCS rejette le postulat Glättli. Le système de transport doit être considéré comme un ensemble cohérent de différents moyens de transport. La mobilité d'aujourd'hui est multiple et multimodale. Les usagers combinent plusieurs modes de transports dans leurs déplacements en fonction de leurs besoins et de leurs possibilités. Il n'est donc pas judicieux de mettre les différents modes de transport en concurrence les uns avec les autres.

De plus, la fixation d'objectifs de parts modales à moyen terme ne semble pas appropriée dans le contexte des évolutions (nouvelles technologies, nouveaux comportements de mobilité...) qui ont cours actuellement dans le secteur des transports. Les transports publics revêtent aujourd'hui déjà un rôle important dans la mobilité. Cependant, les capacités des trains, des trams et des bus atteignent de plus en plus leurs limites. Des mesures en faveur d'un transfert modal risqueraient de paralyser l'ensemble du système de transport. Il n'est donc pas pertinent de favoriser le report modal, mais il serait plus judicieux de développer de nouveaux concepts de mobilité.

Au lieu d'introduire, pour des raisons idéologiques, des incitations tarifaires qui ont pour objectif le report modal du trafic individuel motorisé vers les transports publics, le TCS estime qu'il est essentiel de mieux développer et coordonner les différentes offres, de mieux mettre les différents modes de transport en complémentarité les uns avec les autres, de prévoir des extensions de capacités, d'adapter les infrastructures (ex. pôles d'échanges multimodaux, bornes de recharges rapides), ainsi que de réaliser les infrastructures nécessaires au développement de la multimodalité.



19.3480 Motion Quadri.

Pas de nouvelles mesures vexatoires à l'encontre des automobilistes

Le Conseil fédéral est chargé d'éviter toute nouvelle mesure pénalisant les automobilistes, à commencer par celles qui sont proposées dans l'étude commandée par l'ARE sur le développement durable dans le domaine routier.

Position

Soutien

Le TCS soutient la motion Quadri. Le rapport de l'ARE relatif au développement durable dans le secteur routier néglige les compétences des cantons et des communes et attribue à cet Office des prérogatives qui ne reposent donc pas sur des bases légales établies. L'ARE ne dispose par exemple pas de la compétence afin d'évaluer l'opportunité de créer ou non des places de stationnement. Cet Office ne dispose également pas d'une légitimité qui lui permet de promouvoir des politiques tarifaires différenciées destinées à réguler le trafic routier.

Engagé de tout temps contre les interdictions ou restrictions du trafic, mais aussi contre les taxes d'incitation sur les carburants ou les systèmes de péage à des fins de gestion du trafic, le TCS estime qu'il convient aujourd'hui de cesser de jouer un mode de transport contre l'autre. Compte tenu du niveau de saturation des deux principaux modes de transports terrestres, il faut plus que jamais miser sur la multimodalité et l'utilisation efficiente de tous les modes à disposition.

19.3513 Motion Müller-Altermatt.

Harmonisation et écologisation du calcul de l'imposition des véhicules à moteur

Le Conseil fédéral est chargé d'élaborer, conjointement avec les cantons, un système de calcul de l'imposition des véhicules à moteur qui puisse être inscrit dans le droit fédéral afin que la Suisse dispose d'un seul et même système fiscal. Ce système laissera aux cantons la liberté de fixer eux-mêmes le barème d'imposition et privilégiera les véhicules à faibles émissions.

Position

Rejet

Le TCS rejette la motion Müller-Altermatt. La taxation de l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur est propre à chaque canton. La raison des différences qui peuvent être relevées entre les cantons est à chercher notamment dans la manière de financer la construction et l'entretien des routes cantonales, ainsi que dans certains aspects liés à la situation financière, économique ou géographique.

Pour le TCS, les cantons doivent pouvoir être souverains en ce qui concerne leur taxation cantonale et pouvoir développer des modèles de taxation qui prennent en compte, de la meilleure des manières, leurs spécificités (topographie, infrastructure, besoins...).