



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

Service politique
politique@tcs.ch

PERSPECTIVES PARLEMENTAIRES

SESSION DE PRINTEMPS 2022

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
21.039 Objet du Conseil fédéral. Loi sur le transport de voyageurs. Modification	3
CONSEIL NATIONAL ET CONSEIL DES ETATS.....	4
21.046 Objet du Conseil fédéral. Loi fédérale sur les voies cyclables	4
CONSEIL NATIONAL	5
21.055 Objet du Conseil fédéral. Pour un climat sain (Initiative pour les glaciers). Initiative populaire et contre-projet direct	5
21.080 Objet du Conseil fédéral. Loi fédérale sur la circulation routière. Révision	6
20.3360 Motion Python. Pour une taxe d'importation des voitures de tourisme proportionnelle au poids	8
20.3119 Postulat Gysin. Ralentir pour la santé, l'atmosphère, le climat et la sécurité.....	8
20.3255 Motion Klopfenstein-Broggini. Assurer la distanciation physique dans les déplacements	9
20.3358 Postulat Python. Quel impact d'une vitesse générale de 40 kilomètre à l'heure et 30 kilomètre à l'heure dans l'espace urbain ?	9
20.3359 Motion Python. Pour une prise en considération des coûts sur la santé et l'environnement du transport motorisé	10
20.3599 Motion Suter. Réduire le nombre d'accidents de la route. Limitation de la puissance en chevaux (ch) pour les jeunes conducteurs	11
20.492 Initiative parlementaire Bregy. Développement du territoire et des infrastructures. Il faut impérativement présenter au Parlement la vision et la stratégie relatives aux études de base	11



CONSEIL DES ETATS

21.039 Objet du Conseil fédéral. Loi sur le transport de voyageurs. Modification

La réforme du transport régional de voyageurs ainsi que de la présentation des comptes dans les transports publics subventionnés vise à clarifier les responsabilités et à rendre les procédures plus efficaces. Lors de sa séance du 4 juin 2021, le Conseil fédéral a adopté à cet effet le message relatif à la modification de la loi sur le transport de voyageurs et l'a transmis au Parlement. Le projet vise notamment à inscrire dans la loi des mesures clarifiant l'utilisation des subventions, en complément aux mesures déjà prises par l'Office fédéral des transports (OFT) suite à « l'affaire CarPostal ».

Position du TCS

Le TCS est, de manière générale, d'accord avec les modifications de la loi sur le transport de voyageurs. Il estime en revanche qu'il est nécessaire d'agir sur la modification de l'article 17a, alinéa 4, qui a été introduite par le Conseil national lors de la session d'hiver 2021.

Art. 17a Plate-forme numérique commune de distribution

[...]

⁴ Elles (les entreprises qui disposent d'une concession) règlent les conditions non discriminatoires d'utilisation de la plate-forme par des tiers. La loi sur les cartels du 6 octobre 1995 ne s'applique pas à la distribution.

Cet ajout rend encore plus difficile l'accès de tiers à l'infrastructure de distribution des entreprises qui disposent d'une concession. Le TCS considère que cet alinéa proposé par le Conseil national n'est pas judicieux pour les raisons suivantes :

- Il n'a pas sa place dans la loi sur le transport de voyageurs. Il s'agit d'une disposition qui intéresse la mise en œuvre de la loi sur les cartels et c'est donc dans le cadre de cette législation qu'une telle mesure pourrait être discutée.
- Cette disposition constitue une atteinte significative à l'organisation du marché de la mobilité qui ne devrait pas être sous-estimée. Une telle disposition n'est pas de nature à encourager l'innovation et la concurrence.
- Cette modification ne facilite pas la combinaison des moyens de transport et nuit ainsi au développement d'une mobilité durable et multimodale.

Le TCS demande donc de suivre le Conseil fédéral et de ne pas soustraire la distribution des tickets de transports publics aux dispositions de la loi sur les cartels. **Il recommande de soutenir la minorité de la CEATE-CE concernant la formulation de l'article 17a, alinéa 4.**

Pour conclure, le TCS rappelle que le Conseil fédéral a ouvert le 2 février la procédure de consultation pour une loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (NADIM). Cette base légale offrira un cadre pertinent et plus complet pour aborder dans son ensemble des problématiques liées à la mobilité multimodale.



CONSEIL NATIONAL ET CONSEIL DES ETATS

21.046 **Objet du Conseil fédéral. Loi fédérale sur les voies cyclables**

Les voies cyclables aident à gérer la mobilité. Elles contribuent à décongestionner et à fluidifier le trafic, ainsi qu'à éviter les accidents. Le projet de loi sur les voies cyclables met en œuvre l'article 88 de la Constitution fédérale (Cst.), modifié en 2018. Cette loi-cadre se limite à définir les notions, d'établir les principes pour la planification des réseaux de voies cyclables et de préciser les tâches de la Confédération et des cantons.

La Confédération assume des tâches dans le domaine du soutien à la réalisation ainsi que de la coordination et de l'information. Les cantons sont contraints de planifier et de construire des réseaux de voies cyclables. La structure et le contenu de la nouvelle loi fédérale s'inspirent largement de la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), qui a fait ses preuves. La LCPR sera adaptée dans la mesure où l'article 88 de la Constitution complété l'exige.

Position du TCS

Le TCS soutient le présent projet du Conseil fédéral pour une loi fédérale sur les voies cyclables, avec la recommandation générale suivante :

- **La séparation des courants de trafic sur les axes principaux doit garantir en tant que principe.** Cela contribue non seulement à la sécurité de tous les usagers du trafic, mais conduit également à une augmentation générale des capacités pour le trafic individuel motorisé et pour les transports publics.

A ce titre, le TCS recommande notamment d'appuyer la version de des lettres b (« ...un tracé aussi direct que possible... ») et c (« ...voies cyclables aussi sûres que possible... ») de l'article 6, formulées respectivement par le Conseil des Etats et le Conseil fédéral. Pour le TCS, cette formulation non absolue, relativisée, doit permettre d'éviter que les axes structurants à fort trafic ne soient ensuite « déclassés » par le biais de mesures de modération du trafic, d'aménagements urbains ou de réduction de la vitesse destinées à sécuriser le trafic cycliste. Le cas échéant, la fluidité du trafic sur les axes à vocation de transit s'en trouverait atteinte.

Dans ces cas, il conviendrait au contraire de séparer physiquement les flux de trafic en fonction des vitesses et de déplacer le trafic cycliste hors des axes à fort trafic, non seulement pour la sécurité de tous les usagers, mais également pour le maintien d'une claire hiérarchie du réseau routier. Une séparation des flux conforme à l'esprit même de cet article 6, lettre b : « ... et séparent le trafic cycliste du trafic motorisé et de la mobilité piétonne lorsqu'une telle séparation est réalisable et opportune ».

Dans le cadre de l'élimination des divergences, le TCS soutient l'article 6, relatifs aux principes en matière de planification :

- **Soutien à la version du Conseil des Etats pour les alinéas b et d.**
- **Soutien à la version du Conseil fédéral pour l'alinéa c.**



CONSEIL NATIONAL

21.055 Objet du Conseil fédéral. Pour un climat sain (Initiative pour les glaciers). Initiative populaire et contre-projet direct

L'initiative pour les glaciers et le contre-projet direct du Conseil fédéral poursuivent tous deux le même objectif : zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050.

Selon l'initiative populaire, la Suisse ne doit pas émettre plus de gaz à effet de serre à partir de 2050 que ce que les puits naturels et techniques de CO₂ peuvent absorber. De même, à partir de cette date, plus aucun combustible ou carburant fossile (p. ex. pétrole, gaz, essence ou diesel) ne doit en principe être mis en circulation en Suisse. Des exceptions sont possibles pour les applications pour lesquelles il n'existe pas d'alternatives techniques.

Dans son contre-projet, le Conseil fédéral renonce à une interdiction de principe des énergies fossiles à partir de 2050. Outre la compatibilité sociale, il souhaite tenir compte de la situation particulière des régions de montagne et des régions périphériques. De plus, la sécurité nationale ne doit pas être affectée négativement, les services de protection et de sauvetage doivent pouvoir recourir aux carburants fossiles en cas de besoin. D'autres exceptions doivent être possibles si les technologies alternatives ne sont pas viables économiquement et socialement ou si elles ne sont pas disponibles en quantité suffisante. En outre, le Conseil fédéral souhaite laisser ouverte la question de savoir si les émissions de gaz à effet de serre restantes en 2050 doivent être compensées par un stockage de CO₂ en Suisse ou à l'étranger. En outre, la recherche doit être encouragée afin de permettre l'innovation et le développement technologique nécessaires.

Position du TCS

Le TCS rejette l'initiative populaire « Pour un climat sain (Initiative pour les glaciers) ». Le zéro net d'ici 2050 est peut-être souhaitable, mais l'initiative suit la mauvaise voie. L'interdiction complète de la mise en circulation des énergies fossiles est exagérée, dangereuse et inutile. Pour les éventuels cas exceptionnels, les initiants exigent que les émissions de CO₂ soient compensées exclusivement en Suisse. Ces prescriptions restreignent trop la marge de manœuvre et ne tiennent pas compte des aspects sécuritaires et économiques. Ainsi, l'initiative populaire est un pari sur des technologies alternatives qui ne doivent pas seulement exister, mais être pleinement utilisées.



Le TCS propose trois adaptations principales au présent contre-projet direct du Conseil fédéral :

1. Les principes de la transition écologique de la mobilité doivent être fixés. Cette transition doit se faire par le biais d'incitations, de soutien et d'investissements des pouvoirs publics, et non par des interdictions et des renchérissements.
2. Selon le Conseil fédéral, l'objectif zéro net doit être atteint d'ici 2050 au plus tard (art. 74a, al. 3). Pour la sécurité de la planification et des investissements, le TCS demande la suppression du mot « au plus tard ».
3. Selon l'art. 197, ch. 134, al. 2, la trajectoire de réduction au moins linéaire des émissions de gaz à effet de serre jusqu'en 2050 doit être fixée dans la loi. La limitation « au moins à une réduction linéaire » anticipe inutilement le débat politique sur la loi. De plus, dans la réalité, la réduction n'est jamais linéaire, mais dépend de la maturité du marché des innovations technologiques. Il convient donc de supprimer du contre-projet direct la spécification mentionnée de la trajectoire de réduction.

Le TCS se réserve le droit de prendre une position définitive sur le contre-projet jusqu'à la fin des débats aux Chambres fédérales. Il est dans ce sens attentif à l'évolution du contre-projet indirect initié par la CTT-N.

21.080 Objet du Conseil fédéral. Loi fédérale sur la circulation routière. Révision

La révision de la loi fédérale sur la circulation routière est axée sur la réduction des gaz à effet de serre, l'amélioration de la sécurité routière et la possibilité d'une conduite automatisée.

Position du TCS

Le TCS est en principe favorable à la présente révision de la loi avec les remarques et réserves suivantes :

Le TCS approuve les mesures de promotion prévues en faveur des technologies respectueuses de l'environnement. Les véhicules dotés de technologies respectueuses de l'environnement doivent à l'avenir pouvoir s'écarter de la longueur et du poids maximaux fixés par la loi, de sorte que l'utilisation de ces technologies n'entraîne pas de diminution de la capacité de chargement.

- La modification de la loi tient compte du fait que les véhicules dotés de technologies respectueuses de l'environnement sont souvent plus longs et plus lourds que les véhicules traditionnels (par exemple en raison de la batterie ou des cabines de conduite aérodynamiques). Ces véhicules seront plus compétitifs sur le marché.



Le TCS soutient la délégation de compétence au Conseil fédéral et à l'OFROU, concernant la conduite automatisée. La révision prévoit la délégation de compétences au Conseil fédéral. Ces compétences concernent l'admission des véhicules équipés d'un système d'automatisation ainsi que les obligations des conducteurs. L'Office fédéral des routes doit avoir la possibilité d'autoriser des essais avec des véhicules automatisés et de les soutenir financièrement.

- Le développement des nouvelles technologies progresse rapidement et s'accompagne d'incertitudes. La délégation de compétences permet au Conseil fédéral et à l'OFROU d'adapter rapidement et avec souplesse les conditions-cadres.
- Le TCS souligne toutefois que cette réglementation ne doit être valable que pour une phase de transition, elle doit être suivie d'un ancrage légal. De plus, il reste essentiel que les ordonnances soient systématiquement consultées.

Le TCS soutient les modifications principales en faveur de la sécurité routière (Via sicura).

Selon le projet de loi, il est prévu de renoncer à la peine privative de liberté minimale d'un an et d'abaisser la durée minimale du retrait du permis de conduire de 24 à 12 mois. En outre, le Conseil fédéral veut remplacer l'obligation de recours des assureurs responsabilité civile automobile en cas d'incapacité de conduire et de délit de chauffard par un droit de recours et renoncer à l'introduction de l'éthylotest anti-démarrage et de la boîte noire.

- Avec les adaptations concernant les délits de chauffard, les juges retrouvent une marge d'appréciation appropriée et importante. Les circonstances de l'infraction peuvent ainsi être mieux prises en compte. Dans ce contexte, le TCS approuve l'adaptation de la CTT-N qui prévoit d'abaisser la durée minimale d'un retrait de permis à 6 mois (au lieu de 12).
- La transformation de l'obligation de recours en un droit de recours pour les assureurs redonne là aussi une marge d'appréciation.
- La mise en œuvre des mesures « éthylotests anti-démarrage et boîte noire » serait coûteuse et disproportionnée par rapport à son utilité – seul un très petit groupe de récidivistes serait concerné par cette mesure.

Le TCS rejette une obligation du port du casque pour les enfants et les adolescents. Selon la révision de la loi, le Conseil fédéral devrait avoir la compétence d'introduire le port obligatoire du casque cycliste pour les enfants et les jeunes jusqu'à 16 ans.

- Comme la CTT-N, le TCS s'oppose à la mesure proposée. Une telle obligation de porter le casque cycliste entraînerait de gros problèmes d'application. Le TCS préfère miser sur la sensibilisation et la responsabilité des titulaires de l'autorité parentale.



20.3360 Motion Python. Pour une taxe d'importation des voitures de tourisme proportionnelle au poids

Le Conseil fédéral révisé la loi fédérale sur l'imposition des véhicules automobiles (641.51) afin d'éviter que des voitures de tourisme plus lourdes, et par conséquent plus polluantes et nuisibles au climat, soient moins pénalisées que des véhicules plus légers. Il modifie comme suit l'art. 13 de Limpauto : l'impôt s'élève en moyenne à 4 %. Le taux pour les voitures de tourisme est calculé en fonction du poids du véhicule. Conformément à l'art.1 de l'Ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles, al. 1, let. d, les voitures électriques sont exonérées.

Position du TCS

Rejet

Le TCS rejette la motion Python. Les véhicules plus lourds sont généralement aussi plus chers. L'exigence principale de cette motion est déjà satisfaite avec l'imposition dans la loi actuelle e 4% supplémentaire sur la valeur normale. Ce qui est particulièrement surprenant, c'est que la motion rendrait plus chers les véhicules familiaux qui possèdent trois rangées de sièges ou suffisamment de place pour trois sièges enfants sur la banquette arrière, ainsi que les véhicules hybrides rechargeables, puisque ces types de véhicules sont plus lourds.

20.3119 Postulat Gysin. Ralentir pour la santé, l'atmosphère, le climat et la sécurité

Le Conseil fédéral est chargé d'examiner les avantages qu'une limitation à 100 km/h de la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes suisses présenterait sous les angles de la pollution atmosphérique, des émissions de gaz à effet de serre, de la santé de la population et de la sécurité routière.

Position du TCS

Rejet

Le TCS rejette ce postulat, estimant qu'une baisse à 100 km/h sur l'autoroute ne se justifie que pour des motifs de management du trafic, en cas de surcharge du réseau. Ces baisses de vitesse s'opèrent aujourd'hui déjà grâce à la signalisation dynamique. Avec une baisse généralisée à 100 km/h, une partie du trafic ne va pas manquer de se reporter sur les routes cantonales, où le niveau de sécurité est nettement moindre.

De plus, selon la composition actuelle du parc automobile (90% du parc automobile suisse est composé de véhicules aux normes Euro 4 à Euro 6), une réduction forfaitaire de la vitesse de 120 km/h à 100 km/h sur les routes nationales n'a pas d'effet significatif sur les émissions polluantes.



20.3255 Motion Klopfenstein-Broggini. Assurer la distanciation physique dans les déplacements

Le Conseil fédéral est chargé de créer le cadre légal nécessaire aux cantons pour qu'ils puissent adapter leur réseau routier de manière à accueillir rapidement plus de cyclistes et de piétons (réduction de vitesse, élargissement de pistes cyclables, de trottoirs, fermeture de routes, etc.). Il est également chargé de faire des recommandations dans ce sens auprès de l'Union des Villes suisses et de l'association des communes suisses.

Position du TCS

Rejet

Le TCS soutient la création d'une loi sur les pistes cyclables. L'élimination des divergences pour la loi-cadre correspondante (loi sur les voies cyclables) aura lieu lors de cette session de printemps.

En revanche, le TCS rejette la présente motion, car elle est trop axée sur les intérêts du trafic cycliste.

La mobilité doit être perçue comme un ensemble cohérent. Les différents modes de transports et leurs aménagements doivent être coordonnés. La hiérarchie du réseau de transports doit être garantie afin que les routes remplissent leurs fonctions respectives. Les axes à orientation trafic doivent pouvoir absorber les flux de trafic du transport individuel motorisé, ce qui ne serait plus assuré si la motion était mise en œuvre de manière globale.

20.3358 Postulat Python. Quel impact d'une vitesse générale de 40 kilomètre à l'heure et 30 kilomètre à l'heure dans l'espace urbain ?

Le Conseil fédéral est chargé d'évaluer l'impact d'une réduction de la vitesse générale dans l'espace urbain à 40km/h et à 30 km/h, et les comparer au statut quo de 50km/h, sur les effets suivants :

- La pollution de l'air,
- Le bruit (nuisances sonores),
- Les émissions de gaz à effet de serre,
- Le nombre et la gravité des accidents,
- La fluidité du trafic (bouchons),
- La demande pour les transports publics,
- La demande pour la mobilité douce (à pied, en vélo et appareils semblables).

Position du TCS

Rejet

Le TCS rejette ce postulat. Il existe déjà différentes études sur les impacts relatifs aux réductions de vitesse dans les villes.

Pour le TCS, une introduction générale de vitesses plus basses n'est pas une bonne approche ; la hiérarchie et de la fonctionnalité du réseau routier doivent être maintenus.

Concrètement, la vitesse de 50 km/h doit être conservée sur les routes à orientation trafic. En revanche, des zones 30 ou des zones de rencontre peuvent être introduites sur les routes en



agglomération. Ce régime de vitesse différencié garantit que le trafic ne se reporte pas dans les quartiers à la recherche de l'itinéraire le plus rapide, avec tous les effets négatifs que cela implique.

20.3359 Motion Python. Pour une prise en considération des coûts sur la santé et l'environnement du transport motorisé

Le Conseil fédéral est chargé de prendre des mesures pour internaliser les coûts sur la santé et sur l'environnement du transport motorisé.

Les coûts d'environnement et de santé du transport motorisé en Suisse s'élèvent à 12,1 milliards de francs par année, dont 3,9 par la pollution d'air, 2,6 par le bruit, 2,7 par les gaz à effet de serre, ainsi que 2,9 par d'autres effets, notamment des impacts sur les habitats naturels, les sols et les processus de production (2016, Source: ARE/OFS), (s'y ajoutent 10,0 milliards de francs provenant des accidents.)

Actuellement, moins de 1 % de ces coûts sont internalisés par les usagers des transports.

Position du TCS

Rejet

Le TCS rejette la motion Python. En ce qui concerne les coûts externes du trafic individuel motorisé (TIM), les estimations varient fortement. Elles n'offrent pas de fondement solide, afin de proposer une taxation supplémentaire du transport motorisé.

Même si les usagers du TIM ne couvrent pas entièrement leurs coûts totaux (taux de recouvrement des coûts de 86 %, y compris les coûts externes), il convient de rappeler que le taux de recouvrement des coûts pour le rail est nettement inférieur (45 %, y compris les coûts externes). La part restante des coûts est principalement supportée par le contribuable, par exemple par le biais de subventions fédérales directes et indirectes.

Du point de vue du TCS, il est insensé de vouloir taxer plus lourdement et uniquement le TIM, et ce d'autant plus que le système de transport public est également surchargé aux heures de pointe. Une telle intention n'aurait donc aucun effet en termes de transfert modal. Finalement, il convient également de souligner que le transport individuel devient de plus en plus propre grâce aux modes de propulsions alternatives, et sera bientôt comparable aux transports publics, en termes d'efficacité et d'émissions.



20.3599 Motion Suter. Réduire le nombre d'accidents de la route. Limitation de la puissance en chevaux (ch) pour les jeunes conducteurs

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement les modifications de la loi nécessaires à l'introduction d'une limitation de la puissance en chevaux pour les jeunes conducteurs.

Position du TCS

Rejet

Le TCS rejette la motion Suter. Depuis 2010, avant même la mise en place des mesures Via Sicura (entrée en vigueur le 1er janvier 2013), on constate une diminution et une stabilisation du nombre de victimes lors d'accidents avec tués, dans les cas où le conducteur est considéré comme responsable. Le nombre de jeunes victimes mortelles a également diminué de moitié entre 2018 et 2019.

Du point de vue de la sécurité routière, les enjeux reposent sur la formation des jeunes conducteurs et non sur la puissance des véhicules. Il convient en outre de relever qu'il n'y a pas de corrélation entre la puissance des véhicules et les caractéristiques de ces derniers en termes de sécurité. À puissance comparable, un véhicule ancien et un véhicule nouveau n'offrent par exemple pas les mêmes standards de sécurité.

20.492 Initiative parlementaire Bregy. Développement du territoire et des infrastructures. Il faut impérativement présenter au Parlement la vision et la stratégie relatives aux études de base

L'art 13 de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700) doit être complété de sorte que les lignes directrices sur la vision et la stratégie relatives aux études de base en matière de développement du territoire et des infrastructures, c'est-à-dire les plans sectoriels, soient impérativement présentées au Parlement.

Position du TCS

Soutien

Le TCS soutient l'initiative parlementaire Bregy. Les plans sectoriels ont des conséquences fondamentales pour de nombreuses mesures publiques au niveau fédéral, cantonal et communal (PRODES routes nationales, projets d'agglomération, etc.). Ces bases pour l'aménagement du territoire et pour la planification de l'infrastructure doivent donc être soumises au Parlement et validées par celui-ci.