



Touring Club Suisse
Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
politique@tcs.ch
www.politiquetcs.ch

Gérard Métrailler
Tel +41 58 827 27 21
Mobile +41 79 777 83 27
Fax +41 58 827 23 92
gerard.metrailler@tcs.ch

PERSPECTIVES PARLEMENTAIRES

SESSION D'HIVER 2016

Contacts

Gérard Métrailler
Responsable Politique
058 827 27 21
gerard.metrailler@tcs.ch

Laura Salamin
Adjoint Responsable Politique
058 827 27 18
laura.salamin@tcs.ch



Touring Club Suisse
Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
politique@tcs.ch
www.politiquetcs.ch

Gérard Métrailler
Tel +41 58 827 27 21
Mobile +41 79 777 83 27
Fax +41 58 827 23 92
gerard.metrailler@tcs.ch

TABLE DES MATIERES

CONSEIL DES ETATS	3
16.3066 Mo. Nantermod. Taxi, VTC et Uber: pour une concurrence plus loyale	3
16.3068 Mo. Derder. Adapter la loi sur la circulation routière aux nouvelles offres	3
15.322 Iv. Ct. GE. Pour des expériences pilotes de péages urbains	4



Touring Club Suisse
Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
politique@tcs.ch
www.politiquetcs.ch

Gérard Métrailler
Tel +41 58 827 27 21
Mobile +41 79 777 83 27
Fax +41 58 827 23 92
gerard.metrailler@tcs.ch

CONSEIL DES ETATS

16.3066 Mo. Nantermod. Taxi, VTC et Uber : pour une concurrence plus loyale

Le Conseil fédéral est prié de proposer une adaptation de la législation fédérale pour soumettre le transport régulier et professionnel de personnes dans des véhicules de tourisme aux règles ordinaires de la LCR et à la législation sur le travail, en lieu et place de l'OTR2 (l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes).

16.3068 Mo. Derder. Adapter la loi sur la circulation routière aux nouvelles offres

Le Conseil fédéral est chargé de proposer une adaptation de la législation fédérale à la nouvelle offre en matière de transports, notamment le développement de voitures de transports avec chauffeur (VTC) et de plateformes numériques. Une piste mérite notamment d'être explorée : une adaptation fondamentale de l'OTR2 aux nouveaux outils technologiques.

Position du TCS :

De manière générale, le TCS salue toute initiative concrète d'économie participative dans le domaine de la mobilité collaborative. A ce titre, des services tels qu'Uber, les VTC ou d'autres formes de plateformes constituent des compléments intéressants, qui permettent d'étendre l'offre et de mieux satisfaire les besoins de mobilité de la population. Il convient, cependant, de s'assurer que ces prestations s'inscrivent dans un cadre légal précis.

Le TCS soutient donc les motions Derder et Nantermod. Il semble en effet opportun de réexaminer globalement, et le cas échéant d'adapter la législation fédérale dans ce domaine, de manière à ce qu'elle ne soit pas un frein inutile à ces évolutions, sans toutefois perdre de vue les aspects de sécurité routière.

Il serait souhaitable dans ce contexte que le Conseil fédéral établisse un rapport, et notamment qu'il :

- expose les diverses prescriptions qui s'appliquent actuellement en cas de transport professionnel de personnes au moyen de véhicules de tourisme ;



Touring Club Suisse
Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
politique@tcs.ch
www.politiquetcs.ch

Gérard Métrailler
Tel +41 58 827 27 21
Mobile +41 79 777 83 27
Fax +41 58 827 23 92
gerard.metrailler@tcs.ch

- détaille les contraintes pour les conducteurs : autorisations de transport de personnes à des fins professionnelles, examens médicaux plus poussés et fréquents, durée du travail, équipements nécessaires du véhicule (tachygraphes), etc., y compris une estimation des coûts y relatifs à charge des conducteurs;
- examine de manière critique la pertinence et l'effectivité de ces prescriptions et contraintes en terme de sécurité routière.

Sur cette base, le Conseil Fédéral pourra proposer des adaptations de la législation, avec également pour objectif d'éviter les distorsions de concurrence entre les différents prestataires de ce marché.

15.322 Iv. Ct. GE. Pour des expériences pilotes de péages urbains

Le Grand Conseil de la République et canton du Genève invite l'Assemblée fédérale à adopter une loi permettant la mise en place d'expériences pilotes de péages urbains, notamment à Genève.

Position du TCS :

Le TCS s'oppose à cette initiative cantonale car des essais-pilotes ne sont pas nécessaires. Différents systèmes de péages urbains existent et des essais ont déjà été menés.

Les systèmes péages urbains sont rejetés par le TCS pour les raisons suivantes :

De manière générale, les charges pour de telles solutions intermédiaires ou provisoires, destinées à des réseaux, des villes ou des zones, sont sans rapport avec les bénéfices que l'on peut attendre. Les péages urbains existants affichent clairement un **mauvais rapport coûts-bénéfices**, puisque 30 à 40% de leurs recettes (Londres) servent à exploiter le système. Les coûts d'investissement sont, eux aussi, très élevés avec 212 millions d'euros (plus de 300 mios. de CHF en 2006) pour la mise sur pied du péage urbain à Stockholm.

Le TCS s'oppose à de tels systèmes, et à fortiori à de tels essais, en raison des effets négatifs suivants :

**Touring Club Suisse**

Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
politique@tcs.ch
www.politiquetcs.ch

Gérard Métrailler

Tel +41 58 827 27 21
Mobile +41 79 777 83 27
Fax +41 58 827 23 92
gerard.metrailler@tcs.ch

Ils renforcent les inégalités sociales ; la gestion du trafic par le biais du prix déploie un effet « régressif » sur le plan social, frappant les personnes aux revenus les plus faibles.

Ils mettent les économies locales sous pression ; les PME à faible valeur ajoutée situées dans la zone à péage subissent des pertes économiques (recul du chiffre d'affaires pour les entreprises londoniennes situées dans la zone).

Ils génèrent un report du trafic vers les zones non payantes ; le trafic se déroule alors sur les routes situées en périphérie des agglomérations, qui sont aujourd'hui souvent aussi des routes surchargées. Ce transfert ne permet pas d'atténuer les pics d'affluence, ni à aboutir à une répartition géographique et horaire optimale.

Ils ne réduisent pas durablement la congestion ; l'impact sur la réduction du trafic à court terme est rapidement annulé par la démographie et la croissance économique. Malgré des hausses de tarifs conséquentes, le péage de Londres, par exemple, n'a permis de réduire la congestion que pendant cinq ans.

Ils posent un problème de protection des données et de respect de la sphère privée ; les détails des déplacements sont enregistrés selon les besoins et les modalités du péage (scannage des plaques d'immatriculation, enregistrement des heures d'entrée et/ou de sortie...) et conservés. De plus, aucune garantie ne permet actuellement d'écarter le risque d'utilisation de ces données à d'autres fins.