



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

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

# PERSPECTIVES PARLEMENTAIRES

## SESSION D'ÉTÉ 2020

### **Contacts**

**Gérard Métraiiller**  
Responsable Politique  
058 827 27 21  
[gerard.metrailier@tcs.ch](mailto:gerard.metrailier@tcs.ch)

**Laura Salamin**  
Adjoint Responsable Politique  
058 827 27 18  
[laura.salamin@tcs.ch](mailto:laura.salamin@tcs.ch)



# Contenu

<b>CONSEIL NATIONAL.....</b>	<b>3</b>
17.071 Objet du Conseil fédéral. Révision totale de la loi sur le CO <sub>2</sub> pour la période postérieure à 2020 .....	3
19.045 Objet du Conseil fédéral. Loi relative à la vignette autoroutière. Modification.....	5
<b>CONSEIL DES ETATS .....</b>	<b>6</b>
19.064 Objet du Conseil fédéral. Plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes. Modification .....	6
20.3008 Motion CTT-CE. Projets d'agglomération. Adaptation des périmètres.....	7
17.3893 Motion Guhl. La police doit savoir à qui le permis de conduire a été retiré .....	8
19.4403 Motion Wicki. Pour le retrait du permis de conduire avec sursis .....	8
18.431 Initiative parlementaire Grin. Loi sur la circulation routière. Revenir à des sanctions en proportion avec les délits, afin d'éviter des conséquences dramatiques tant professionnelles que familiales .....	9



## CONSEIL NATIONAL

### 17.071 **Objet du Conseil fédéral.**

#### **Révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub> pour la période postérieure à 2020**

Le projet de loi discuté au Conseil des États et au sein de la commission compétente du Conseil national durant la période précédant la crise du corona prévoit diverses interventions et mesures drastiques, coûteuses pour l'économie et la société. Or, ce sont précisément cette économie et cette société qui sont aujourd'hui gravement touchées par la crise du corona et qui, sous diverses formes, bénéficient d'un soutien des collectivités publiques. Il convient d'en tenir compte dans la loi sur le CO<sub>2</sub>.

#### Position

Le TCS estime que les objectifs de l'Accord de Paris ne doivent pas être remis en question. Toutefois, il est également d'avis que ces objectifs doivent et peuvent être atteints sans surcharger encore l'économie, qui a été touchée par la crise de Corona. En ce sens, un examen critique des mesures proposées dans le projet est absolument nécessaire. La procédure la plus judicieuse serait un réexamen par la Commission.

En ce qui concerne le transport individuel motorisé, le TCS maintient par ailleurs les positions suivantes :

#### **Compensation des émissions liées aux carburants**

La compensation des émissions des carburants est à l'origine d'environ 35% des réductions enregistrées pour la Suisse depuis l'entrée en vigueur de la loi sur le CO<sub>2</sub> en 2005. Actuellement, l'obligation de compenser s'élève à 10% des émissions d'un litre de carburant par des mesures en Suisse et à 0% par des mesures à l'étranger. Cependant, les mesures en Suisse sont dix fois plus coûteuses qu'à l'étranger, avec un impact sur le climat presque identique. Une meilleure efficacité des mesures de compensation et une obligation de compensation abordable sont essentielles pour atteindre les objectifs climatiques, sans mise en danger de l'économie par une hausse disproportionnée des prix des carburants. Le Conseil fédéral doit être libre de décider si une partie de l'objectif peut être atteinte par des mesures à l'étranger sans nécessairement augmenter l'obligation de compensation en Suisse.

- Art. 27, al. 2, let. b : Soutien de la proposition de Minorité Röstli
- Art. 27, al. 3ter : Soutien de la proposition de Minorité Wasserfallen
- Art. 27, al. 3ter a : Soutien de la proposition de Minorité Röstli

#### **Alimentation du fonds FORTA**

Le financement des routes nationales et des infrastructures de transport dans les agglomérations a été clairement défini lors du vote de 2017 - il ne devrait pas être remis en cause par la loi sur le CO<sub>2</sub>. Le fonds FORTA va subir des pertes fiscales de plusieurs centaines de millions de francs en raison de la forte baisse de la consommation de carburant pendant



la crise du corona. Dans le même temps, les investissements dans les infrastructures doivent se poursuivre sans interruption si l'on veut que leur effet dynamisant se fasse sentir. Il est donc essentiel que le FORTA continue de recevoir les fonds auxquels il a droit en vertu de la Constitution.

- Art. 38h, al. 3 et Art. 42 : Soutien de la Minorité Bourgeois

### **Valeurs-cibles pour les nouveaux véhicules immatriculés**

Depuis 2005, la consommation effective de carburant par véhicule-kilomètre en Suisse a diminué d'environ 25% en raison des avancées technologiques et le renouvellement du parc automobile. Or, en raison de la crise du coronavirus, les ventes de véhicules neufs ont fortement chuté en avril 2020. De nombreuses usines ont été fermées ou ont ralenti la production de véhicules et de pièces détachées (en particulier les batteries pour véhicules électriques). Il sera donc impossible d'atteindre les objectifs et d'éviter des sanctions sévères qui auront un impact sur le prix des véhicules pour les clients privés et professionnels. Pour éviter l'explosion des sanctions, le Conseil fédéral a absolument besoin d'une marge de manœuvre.

- Art. 10a al. 5bis : Soutien de la proposition de Majorité
- Art. 11, al. 2 : Soutien de la proposition de Minorité Wobmann



## **19.045      Objet du Conseil fédéral. Loi relative à la vignette autoroutière. Modification.**

Le 14 août 2019, le Conseil fédéral a adopté le message concernant la modification de la loi sur la vignette autoroutière. Le projet de loi prévoit l'introduction d'une vignette autoroutière électronique sur une base volontaire en 2022. Le détenteur de véhicule aura le choix de continuer à appliquer une vignette autocollante sur son véhicule pour utiliser les routes nationales soumises à la redevance ou d'acquérir plutôt une vignette électronique. Quiconque se décidera pour la solution électronique devra faire enregistrer la plaque de contrôle de son véhicule dans le système, par l'intermédiaire d'une application Internet. Les contrôles adaptés aux nouvelles conditions seront effectués comme jusqu'à présent par la police et l'Administration fédérale des douanes.

### Position

Le TCS approuve la modernisation du système de perception de la redevance autoroutière. L'introduction d'une vignette électronique optionnelle constitue une simplification pour les usagers et présente un potentiel d'économie pour la Confédération. Cependant, le TCS formule les requêtes suivantes :

### ***Art. 9a Compétence en matière de perception de la redevance***

#### **Soutien de la proposition de la Commission du Conseil national**

Le TCS soutient la proposition de la Commission qui demande que la perception de la vignette autocollante puisse toujours, comme c'est déjà le cas aujourd'hui, être acquise à l'étranger. L'AFD doit pouvoir ainsi continuer à vendre la vignette autocollante non seulement à la frontière, mais également à l'étranger.

### ***Art. 11 Contrôles, al. 3 et 4***

#### **Soutien de la proposition de la Minorité II (Pieren, Giezendanner, Imark, Rutz Gregor, Tuena)**

Le TCS soutient la proposition de la Minorité II qui demande que les alinéas 3 et 4 de l'article 11 soient biffés. Le TCS rejette la mise en place de contrôles automatisés à large échelle si les infractions à l'obligation de vignette venaient à augmenter. Un système de contrôle basé sur une multiplication des caméras fixes sur le réseau serait trop intrusif pour les consommateurs, dont les déplacements pourraient notamment être reconstitués. Le TCS demande, en cas de hausse des abus, la poursuite et l'intensification des contrôles aléatoires et ponctuels à l'aide de caméras mobiles.



## CONSEIL DES ETATS

### **19.064      Objet du Conseil fédéral.**

#### **Plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes. Modification**

Le Conseil fédéral demande une augmentation du plafond de dépenses et une prorogation jusqu'à fin 2026 pour le transport combiné transalpin non accompagné de marchandises par chemin de fer. Il s'agit de prolonger de trois ans le plafond de dépenses décidé pour les années 2011-2023 et de l'augmenter de 90 millions de francs. Cette augmentation de 30 millions de francs par an, pour la période 2024-2026, ne concerne que la promotion du transport combiné non accompagné (TCNA). Le but est de se rapprocher de l'objectif de transfert, à savoir de 650'000 courses transalpines et d'éviter un éventuel transfert du transport de marchandises vers la route. Le Conseil fédéral n'envisage pas de prolonger la subvention au-delà de 2026.

Le Conseil national a, quant à lui, décidé d'augmenter le plafond de dépenses de 389 millions supplémentaires pour une durée de 7 ans (environ 55 millions par an). Le plafond de dépenses, proposé par le Conseil national, est ainsi porté à 2'060 millions de francs et est prolongé jusqu'en 2030. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats (CTT-E) s'est ralliée à la décision du Conseil national.

#### Position

#### **Adhésion au projet du Conseil national**

Le TCS soutient le transfert modal du trafic de marchandises sur de longues distances. La Confédération doit pouvoir disposer des moyens nécessaires pour promouvoir le transport combiné de marchandises et poursuivre avec succès le transfert du trafic de marchandises à travers les Alpes. Pour cette raison, le TCS soutient l'augmentation du plafond de 389 millions supplémentaires et sa prolongation jusqu'en 2030.



## **20.3008 Motion CTT-CE.**

### **Projets d'agglomération. Adaptation des périmètres**

Le Conseil fédéral est chargé d'ajouter dans l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin) et l'ordonnance concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA) les points clés suivants :

#### **OUMin**

- Les villes et agglomérations ayant droit aux contributions sont désignées dans l'OUMin. Les noms des centres y sont énumérés, et non les différentes communes.
- L'OUMin contient une norme de délégation qui autorise le DETEC à déterminer les communes ayant droit aux contributions dans l'OPTA.

#### **OPTA**

- Les communes ayant droit aux contributions sont énumérées dans une annexe de l'OPTA.
- L'OPTA permet aux cantons de demander une adaptation ponctuelle de cette annexe à chaque nouvelle génération de projets d'agglomération. Le critère déterminant à cet égard est le principe de la cohérence spatiale de l'adaptation du périmètre. Le plan directeur peut servir de base.

#### Position

#### **Soutien**

Le TCS soutient la motion de la CTT-E. Cette motion offre aux cantons une plus grande marge de manœuvre, puisqu'ils peuvent demander une adaptation des périmètres lors de chaque nouvelle génération de projets. Les Cantons peuvent ainsi faire évoluer leurs demandes en fonction des réalités spatiales et temporelles. Ceci est d'autant plus intéressant que les enjeux en matière d'aménagement et de mobilité se situent souvent à la charnière entre les réseaux routiers principal et secondaire et entre les zones densément et moins peuplées. Cette motion offre donc davantage de souplesse aux cantons et aux communes, dans un cadre de financement qui reste bien établi (entre 9 à 12% des moyens engagés par le FORTA).



**17.3893 Motion Guhl.**  
**La police doit savoir à qui le permis de conduire a été retiré**

Le Conseil fédéral est chargé de faire adapter l'article 89g alinéa 4 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) (modification du 15 juin 2012, dans le cadre de Via Sicura, que le Conseil fédéral n'a pas encore mise en vigueur) comme suit :

<sup>4</sup> Les autorités cantonales d'admission à la circulation peuvent communiquer à la police les données personnelles des conducteurs qui se sont vu retirer leur permis d'élève conducteur ou leur permis de conduire.

Position

**Rejet**

Le TCS rejette cette motion, car la police peut, aujourd'hui déjà, disposer de ces renseignements.

**19.4403 Motion Wicki.**  
**Pour le retrait du permis de conduire avec sursis**

Le Conseil fédéral est chargé de modifier le droit de la circulation routière pour permettre le retrait du permis de conduire avec sursis.

Position

**Rejet**

Le TCS rejette la motion Wicki. L'extension du système avec la possibilité d'un retrait de permis avec sursis n'est ni nécessaire, ni utile. La législation suisse propose déjà un système d'avertissements et de mesures en cas de retrait de permis qui dépendent du degré de gravité de l'infraction, des circonstances et des antécédents du conducteur. L'introduction d'une nouvelle possibilité ne ferait que compliquer davantage le système. Le cas échéant, il conviendrait plutôt d'envisager une révision de l'ensemble du système.



### **18.431 Initiative parlementaire Grin.**

#### **Loi sur la circulation routière. Revenir à des sanctions en proportion avec les délits, afin d'éviter des conséquences dramatiques tant professionnelles que familiales**

Cette initiative parlementaire demande que la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) soit modifiée comme suit :

Art 17

Al. 1

Le permis d'élève conducteur ou le permis de conduite retiré pour une durée déterminée en cas d'infraction légère ou moyennement grave peut être restitué si la personne concernée a suivi un des cours d'éducation routière reconnu par l'autorité. En cas de récidive au sens de l'article 16a/2 et 16b/2 lettre b à f LCR, la durée minimale du retrait ne peut être réduite.

Al. 1 bis

Le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire retiré pour une durée déterminée en cas d'infraction grave ou de récidive peut être restitué au plus tôt trois mois avant l'expiration de la durée prescrite du retrait si la personne concernée a suivi un des cours d'éducation routière reconnus par l'autorité. La durée minimale de retrait du permis ne peut être réduite.

#### Position

#### **Rejet**

Le TCS rejette l'initiative parlementaire Grin. La modification demandée s'insère mal dans le système légal, puisqu'elle ne concernera finalement que les retraits en cas de première infraction qualifiée de moyennement grave et sanctionnée par un retrait de permis d'un mois (au minimum) – art. 16b al. 2 lit. a LCR. La loi actuelle prévoit déjà six niveaux d'intervention, dont les trois premiers (amende d'ordre, infraction particulièrement légère – art. 16a al. 4 LCR et infraction légère en l'absence d'antécédents – art. 16 al. 3 LCR) n'entraînent pas de retrait de permis. On va créer un palier où la sanction pourrait, pour 1 km/h de dépassement de vitesse en plus ou en moins, passer de 1 ou 2 mois de retrait non effectifs (si un cours d'éducation routière est suivi) à trois mois de retrait fermes minimum. De plus, une telle mesure reviendrait à priver le retrait de permis de son caractère dissuasif.