



**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 2020

### **Contacts – Service politique du TCS**

**Gérard Métrailler**, 058 827 27 21, [gerard.metrailler@tcs.ch](mailto:gerard.metrailler@tcs.ch)  
**Laura Salamin**, 058 827 27 18, [laura.salamin@tcs.ch](mailto:laura.salamin@tcs.ch)



# Contenu

## **CONSEIL NATIONAL..... 3**

- 19.3708 Motion Schmid. Vélos électriques équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 kilomètres à l'heure. Adaptation des bases légales.....3
- 19.4381 Motion CTT-E. Conditions-cadres pour les véhicules utilitaires dotés de modes de propulsion sans carburants fossiles .....3
- 20.3957 Postulat CEATE-N. Réduire la base de calcul pour les véhicules commerciaux émettant 0 gramme de CO<sub>2</sub> par kilomètre lors de leur utilisation .....4
- 20.3008 Motion CTT-E. Projets d'agglomération. Adaptation des périmètres .....5

## **CONSEIL DES ETATS ..... 6**

- 19.045 Objet du Conseil fédéral. Loi relative à la vignette autoroutière. Modification .....6
- 20.3080 Motion Nantermod. Vélo électrique. Adapter la législation à la pratique touristique .....7



## CONSEIL NATIONAL

### **19.3708 Motion Schmid. Vélos électriques équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 kilomètres à l'heure. Adaptation des bases légales**

Le Conseil fédéral est chargé d'adapter la législation sur la circulation routière, de sorte que les jeunes à partir de 12 ans puissent utiliser des vélos électriques équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 kilomètres à l'heure sans disposer d'un permis de conduire.

#### Position du TCS

#### **Soutien**

Le TCS soutient la motion Schmid. Les expériences faites en Allemagne ou en Autriche tendent à prouver que les enfants à partir de 12 ans ont la capacité pour circuler avec un vélo électrique lent.

Par ailleurs, selon le bpa, les victimes d'accidents avec des vélos électriques lents sont principalement des adultes de plus de 45 ans. Dans ce sens, et afin d'éviter de possibles problèmes de couverture d'assurance pour les enfants de 12 à 14 ans, le TCS est favorable à un abaissement de l'âge limite à 12 ans.

\*\*\*

### **19.4381 Motion CTT-E. Conditions-cadres pour les véhicules utilitaires dotés de modes de propulsion sans carburants fossiles**

Le Conseil fédéral est chargé d'adapter régulièrement les lois et les ordonnances relatives aux véhicules utilitaires en fonction des dernières évolutions technologiques, afin de créer des conditions juridiques favorisant l'acquisition de véhicules utilitaires **dotés de modes de propulsion sans carburants fossiles**, au lieu de l'entraver.

Il s'agit de proposer des solutions tenant compte des demandes suivantes :

1. Les véhicules utilitaires **dotés de modes de propulsion sans carburants fossiles** doivent, jusqu'à nouvel ordre, pouvoir bénéficier **d'une réduction de la RPLP** (éventuellement en parallèle d'une augmentation de la redevance pour les véhicules utilitaires particulièrement polluants).
2. Les véhicules utilitaires hybrides (rechargeables) doivent être exonérés de la RPLP pour les kilomètres parcourus au moyen de l'énergie électrique. Pour des raisons pratiques, un calcul forfaitaire peut également être envisagé.
3. La longueur maximale des véhicules à moteur articulés (1 m à 1,2 m), des voitures automobiles et des trains routiers fonctionnant à l'hydrogène doit être augmentée afin que l'installation des réservoirs d'hydrogène n'entraîne pas de réduction du volume de transport.



#### 4. Autres demandes découlant d'évolutions technologiques.

##### Position du TCS

##### **Soutien**

Pour le TCS, le temps est venu de prendre toutes les mesures utiles permettant de promouvoir les modes de propulsions alternatifs et la mobilité électrique en vue d'une transition écologique du parc véhicules.

Le TCS soutient ainsi la présente motion, aussi bien dans sa version initiale du Conseil des Etats, que dans sa version modifiée par la Commission des transports du Conseil national (voir passages en gras). Il estime cette dernière plus précise sur le plan terminologique et plus équilibrée sur le plan fiscal. Une réduction de la RPLP semble en effet plus appropriée qu'une exonération totale, pour des véhicules qui ne contribueraient sinon pratiquement plus au financement de l'infrastructure.

\*\*\*

#### **20.3957 Postulat CEATE-N. Réduire la base de calcul pour les véhicules commerciaux émettant 0 gramme de CO<sub>2</sub> par kilomètre lors de leur utilisation**

Le Conseil fédéral est prié de présenter un rapport indiquant les conséquences d'une éventuelle réduction de l'imposition de la part privée pour les détenteurs de véhicules commerciaux émettant 0 g de CO<sub>2</sub> lors de leur utilisation.

Si l'employeur met un véhicule électrique à la disposition de l'employé et que ce dernier peut utiliser ce véhicule à titre privé, la charge liée à l'impôt sur le revenu et aux assurances sociales est relativement élevée, car la valeur de l'utilisation privée est calculée sur la base du prix d'acquisition. Pour les voitures électriques, cette valeur est actuellement nettement plus élevée que pour les véhicules qui fonctionnent aux carburants fossiles.

Le Conseil fédéral est chargé d'examiner les conséquences de l'application d'une base de calcul moins élevée pour la part correspondant à une utilisation privée. Cette mesure devrait être limitée dans le temps et faire l'objet d'une consultation auprès des employeurs et des cantons.

##### Position du TCS

##### **Soutien**

Le TCS soutient le présent postulat dont l'objectif est d'encourager l'acquisition et l'utilisation de véhicules sans émissions directes de CO<sub>2</sub>. Une contribution supplémentaire qui va dans le sens d'une transition écologique du parc véhicules.

\*\*\*



## 20.3008 Motion CTT-E. Projets d'agglomération. Adaptation des périmètres

Le Conseil fédéral est chargé d'ajouter dans l'OUMin et l'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'ordonnance départementale en faveur du trafic d'agglomération (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 du TCS

**Soutien**

Le TCS soutient la motion de la CTT-E. Actuellement, les villes et agglomérations ayant droit à des cofinancements fédéraux dans le cadre des programmes d'agglomération sont déterminées dans l'annexe 4 de l'OUMin. La liste présente 59 agglomérations qui englobent de nombreuses communes (villes ou villages). De plus, certaines mesures sectorielles ou des trains de mesures dont la mise en oeuvre intervient entièrement ou partiellement hors d'une ville ou d'une agglomération peuvent également avoir droit aux contributions, pour autant que le bénéfice en revienne essentiellement à l'agglomération ou aux agglomérations adjacentes (OUMin, art. 19, al. 2).

Cette motion offre aux cantons une plus grande marge de manoeuvre, 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. Une souplesse d'autant plus intéressante 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. Le tout dans un cadre de financement qui reste bien établi (entre 9 à 12% des moyens engagés par le FORTA).

\*\*\*



## CONSEIL DES ETATS

### **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'acquiescer 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 du TCS

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 majorité de la Commission du Conseil des Etats**

Le TCS soutient la proposition de la majorité de la CTT-E et du Conseil national qui demande que 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**

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

Le TCS soutient la proposition du Conseil national qui, conformément à la pratique autrichienne, préconise des contrôles aléatoires à l'aide d'appareils mobiles. Des contrôles nettement moins intrusifs du point de vue de la protection de la sphère privée qu'avec un système d'installations fixes sur le réseau opérant des contrôles automatiques, qui pourraient permettre d'établir des profils de déplacements des usagers. En cas de hausse des abus suite au changement de système, l'AFD et les cantons devraient intensifier les contrôles aléatoires à l'aide d'appareils mobiles.

\*\*\*



## **20.3080 Motion Nantermod. Vélo électrique. Adapter la législation à la pratique touristique**

Le Conseil fédéral est prié de modifier la législation pour permettre la pratique du vélo électrique pour les usagers de moins de 14 ans lorsqu'ils sont accompagnés d'un adulte. Le Conseil fédéral pourra limiter cette utilisation à des lieux de faible fréquentation.

### Position du TCS

### **Soutien**

Le TCS soutient cette motion. Il souhaite cependant l'introduction d'une limite minimale fixée à 12 ans (conformément à la motion Schmid 19.3708). Les utilisateurs de vélos électriques lents, même s'ils sont accompagnés, doivent gérer eux-mêmes leur vélo, ce qui peut être dangereux pour des enfants de moins de 12 ans dans certaines situations de trafic.

\*\*\*