



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

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

PERSPECTIVES PARLEMENTAIRES

SESSION DE PRINTEMPS 2020

Contacts

Gérard Métrailer
Responsable Politique
058 827 27 21
gerard.metrailer@tcs.ch

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



Contenu

CONSEIL NATIONAL 3

- 17.071 Objet du Conseil fédéral. Révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020 3
- 19.064 Objet du Conseil fédéral. Plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes. Modification 4

CONSEIL DES ETATS 5

- 19.4381 Motion Commission des transports et des télécommunications CE. Conditions-cadres pour les véhicules utilitaires moins polluants 5
- 17.3952 Motion Bühler. Autoriser la signalisation bilingue sur les autoroutes 5
- 19.3741 Motion Müller Damian. Financement équitable de l'infrastructure des transports grâce à la tarification de la mobilité 6
- 19.3708 Motion Schmid Martin. Vélos électriques équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 kilomètres à l'heure. Adaptation des bases légales 6
- 19.4403 Motion Wicki. Pour le retrait de permis avec sursis 7
- 17.3893 Motion Guhl. La police doit savoir à qui le permis de conduire a été retiré 7



CONSEIL NATIONAL

17.071 Objet du Conseil fédéral. Révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020

L'actuelle loi sur le CO₂ réglemente, en vertu du Protocole de Kyoto, l'engagement de la Suisse en vue de réduire les émissions de CO₂ jusqu'en 2020. La révision totale de la loi sur le CO₂, qui doit maintenant transposer les objectifs de l'Accord de Paris, a pour but de fixer les mesures de la Suisse pour réduire de moitié les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030, par rapport à 1990. Le Conseil fédéral a présenté son message relatif à la révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020, qui prévoit les modalités de réduction des émissions de gaz à effet de serre dès 2021. Le secteur des transports devrait apporter une contribution importante dans la réalisation des objectifs fixés, notamment par le renforcement des prescriptions concernant les émissions des nouveaux véhicules, l'augmentation de la compensation obligatoire pour les importateurs de carburants, ou par la mise à la consommation de carburants renouvelables.

Position du TCS :

Le TCS est conscient des défis écologiques liés au réchauffement climatique et soutient ainsi l'engagement pris par la Suisse et l'Union européenne dans l'Accord de Paris, de réduire de moitié les émissions de CO₂ d'ici 2030, par rapport à 1990. Le secteur des transports doit également contribuer à la réalisation de cet objectif.

Pour le TCS, il est toutefois primordial que le consommateur soit également soutenu sur la voie vers une mobilité neutre en CO₂. Le projet de loi actuel ne contient aucune mesure concrète à cet égard. Les mesures proposées visent à rendre la mobilité plus chère et à pénaliser les consommateurs. Dans l'ensemble, les mesures manquent de cohérence avec la stratégie énergétique adoptée et, sont, dans certains cas, contradictoires. Finalement, il n'est pas certain que les objectifs puissent effectivement être atteints sur la base des conditions fixées.

Outre ces observations générales sur le projet de loi, le TCS a formulé les remarques et exigences suivantes :

La question de la majoration maximale doit être appréhendée dans son contexte global (Art. 27, al. 3ter) : En plus des coûts de compensation de 10 ou 12 centimes prévus par le projet de loi, les consommateurs devront rapidement ajouter quatre centimes supplémentaires à ce montant pour renflouer le fonds FORTA, et quatre autres centimes pour compenser l'allègement fiscal accordé par le passé sur les biocarburants. Cela entraînerait non seulement une augmentation du prix des carburants d'environ 20 centimes et une hausse générale du coût de la vie (Hausse du prix des marchandises transportées), mais également des pertes de recettes pour la caisse fédérale et le financement des infrastructures, en raison de la menace simultanée d'une inversion du tourisme à la pompe. Dans ce contexte, la majoration maximale semble trop élevée.

La poursuite de la promotion des biocarburants doit se faire sur une base *volontaire* comme c'est le cas aujourd'hui (Art. 27, al. 3) : Les biocarburants sont importants dans l'atteinte des objectifs climatiques et des mesures d'incitation telles que l'allègement fiscal peuvent contribuer à la promotion de ces biocarburants. A l'avenir, la compensation des pertes fiscales doit être abandonnée. Une obligation de compensation de 5% pour les biocarburants ne serait pas compatible avec une majoration maximale raisonnable. Dans les faits, quatre centimes par litre sont nécessaires pour financer une compensation de 5% sur un total de 90%.



Le TCS rejette fermement le détournement prévu des recettes des sanctions du FORTA au profit du Fonds pour le climat (Art. 38h, al. 3 et 42) : Avec l'entrée en vigueur de l'actuelle loi sur le CO₂ le 1^{er} janvier 2013, les recettes tirées des sanctions n'ont plus été redistribuées à la population, mais ont été versées dans le Fonds d'infrastructure. Depuis l'entrée en vigueur du FORTA le 1^{er} janvier 2018, les recettes des sanctions alimentent le FORTA. Ce dernier a été accepté par plus de 60% de la population, ainsi que par une nette majorité des cantons. Pour le TCS, il n'y a aucune raison que cette solution soit remise en question deux ans à peine après son entrée en vigueur. Premièrement, il ne s'agit pas d'une politique fiable et, deuxièmement, selon l'article relatif au but du FORTA, « les moyens du fonds sont destinés à assurer le déroulement efficace et écologique des déplacements exigés par une société et une économie compétitives dans toutes les régions du pays ».

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 proroger 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). L'objectif 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.

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) propose 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 serait ainsi porté à 2'060 millions de francs et est prolongé jusqu'en 2030.

Position du TCS : Soutien à la proposition de la CTT-N

Le TCS s'engage en faveur de la co-modalité entre route et rail et 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 la proposition de la CTT-N.



CONSEIL DES ETATS

19.4381 Motion Commission des transports et des télécommunications CE. Conditions-cadres pour les véhicules utilitaires moins polluants

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 moins polluants, au lieu de l'entraver.

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

1. Les véhicules utilitaires dotés de nouveaux modes de propulsion doivent, jusqu'à nouvel ordre, pouvoir bénéficier d'une exonération ou 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

Le TCS soutient les conditions-cadres pour la promotion des véhicules utilitaires à faibles émissions. Il est important que cette mesure soit mise en œuvre de manière technologiquement neutre (hybride, électrique, gaz, hydrogène, carburant synthétique).

17.3952 Motion Bühler. Autoriser la signalisation bilingue sur les autoroutes

Le Conseil fédéral est chargé de modifier la législation, en particulier l'ordonnance sur la circulation routière, ou de proposer une modification légale, afin de rendre possible la signalisation en deux langues nationales des noms des jonctions autoroutières (tant de localités que cas échéant de quartiers de villes), ceci dans les localités bilingues ou dont la minorité linguistique représente au moins 30 pour cent de la population. La dénomination dans les deux langues doit pouvoir figurer au moins sur le panneau annonçant la prochaine jonction (4.60), sur les indicateurs de direction avancés destinés aux jonctions (4.61 et 4.62) et sur le panneau de présélection au-dessus d'une voie de circulation (4.69).

Position du TCS : Rejet

Le TCS rejette la motion Bühler. Comme le Conseil fédéral le souligne, des panneaux indicateurs en deux langues sur les routes nationales pourraient désorienter et distraire les conducteurs qui ne connaissent pas les lieux et cela nuirait à la sécurité routière.



19.3741 Motion Müller Damian. Financement équitable de l'infrastructure des transports grâce à la tarification de la mobilité

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement un projet de tarification de la mobilité pour tous les modes de transport qui n'acquittent pas l'impôt sur les huiles minérales ou d'autres taxes (véhicules électriques, à hydrogène, au GNL, etc.). Plusieurs objectifs pourront ainsi être atteints simultanément : garantie du financement de la circulation routière, réduction des émissions et participation équitable aux coûts.

Position du TCS : Rejet

Le TCS rejette la motion Müller. Le TCS est conscient que les véhicules mus aux modes de propulsion alternatifs ne s'acquittent pas des diverses taxes sur les carburants et ne participent ainsi pas au financement de l'infrastructure de transport.

Cependant, la Confédération élabore aujourd'hui déjà un projet de tarification de la mobilité qui, par définition, s'applique à l'ensemble des modes de transports. De nombreuses questions en suspens doivent encore être éclaircies.

Le TCS privilégie par conséquent, à court et moyen terme, le forfait d'ores et déjà prévu dans le cadre du fonds FORTA pour les véhicules électriques, afin d'instaurer une participation équitable de ces véhicules au financement de l'infrastructure.

19.3708 Motion Schmid Martin. 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. Un vélo électrique roulant à 25 km/h n'est ni plus rapide ni plus difficile à manier qu'un vélo sans assistance électrique. Les experts de sécurité routière du TCS ne prévoient pas une augmentation du nombre de jeunes victimes d'accidents à la suite d'un tel changement. Et, selon le bpa, les victimes d'accidents 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.



19.4403 Motion Wicki. Pour le retrait de permis 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 du TCS : 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 la 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.

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 :

4 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 du TCS : Rejet

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