



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 DE PRINTEMPS 2021

Contacts – Service politique du TCS

Gérard Métraiiller, 058 827 27 21, gerard.metrailier@tcs.ch
Laura Salamin, 058 827 27 18, laura.salamin@tcs.ch



Contenu

CONSEIL NATIONAL 3

- 20.3210 Motion Müller Damian. Taxe sur les émissions de CO₂. Le statut privilégié des constructeurs de niche doit être aboli 3
- 20.4339 Motion CEATE-N. Réduire de manière efficace le bruit excessif des moteurs 3
- 17.304 Initiative cantonale Tessin. Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! 4

CONSEIL DES ETATS 5

- 19.4381 Motion CTT-E. Conditions-cadres pour les véhicules utilitaires dotés de modes de propulsion sans carburants fossiles..... 5
- 20.4573 Motion Français. Pour une autorisation de conduire des quadricycles légers dès 16 ans. 5



CONSEIL NATIONAL

20.3210 Motion Müller Damian. Taxe sur les émissions de CO₂. Le statut privilégié des constructeurs de niche doit être aboli

Le Conseil fédéral est chargé de modifier l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ de manière à ce que les importateurs de véhicules de petites marques et de marques de niche doivent répondre aux mêmes exigences que les importateurs de grandes marques.

Position du TCS :

Rejet

Le TCS rejette la motion Müller. Les objectifs spécifiques pour les importateurs de véhicules de petites marques et de marques de niche permettent de garantir des conditions-cadres pour l'importation et le commerce de ces véhicules et d'éviter de trop lourdes sanctions pour les importateurs concernés. Les conditions-cadres proposées par la Suisse doivent être aussi équivalentes que possibles à celles de l'Union européenne. Afin de ne pas fausser le marché et de ne pas désavantager les importateurs de petites marques et de marques de niche, cette motion doit être rejetée.

De plus, si les objectifs spéciaux devaient être abandonnés, cela n'aurait pas d'effet significatif sur la moyenne des émissions de CO₂ des nouvelles immatriculations.

20.4339 Motion CEATE-N. Réduire de manière efficace le bruit excessif des moteurs

Le Conseil fédéral est chargé d'élaborer un train de mesures visant à sanctionner plus simplement et plus efficacement les émissions de bruit excessives liées à la circulation routière, et de soumettre au Parlement les modifications législatives nécessaires. Il devra en particulier :

1. élaborer des mesures au niveau de la loi et de l'ordonnance permettant de mieux sanctionner ou limiter l'utilisation de pièces illégales ou les modifications apportées aux véhicules, par exemple au moyen de silencieux de remplacement trop bruyants ; outre des amendes plus élevées, il convient d'examiner la possibilité de retirer le permis de conduire ou de confisquer le véhicule concerné, ainsi que celle d'interdire certaines routes aux véhicules particulièrement bruyants ;
2. modifier les bases légales de telle sorte que les conducteurs de véhicules produisant un bruit excessif puissent à l'avenir être tenus de rendre des comptes, moyennant une charge raisonnable pour les autorités. En outre, le Conseil fédéral devra mieux soutenir les cantons dans la mise en œuvre des dispositions concernées ;
3. examiner quelles mesures permettraient d'intensifier les contrôles policiers en matière de bruit routier ; il convient en particulier d'examiner la possibilité d'instaurer une procédure analogue à la convention passée entre la Confédération et les polices cantonales s'agissant des contrôles du trafic lourd ;
4. indiquer quels instruments permettraient à la Confédération de soutenir les activités d'exécution, en particulier par le développement et l'utilisation de radars antibruit, et quelles bases légales seraient nécessaires à cet effet.

Une minorité de la commission (Wobmann, Egger Mike, Imark, Page, Rüegger, Ruppen, Steinemann) propose de rejeter la motion.



Position du TCS :

Soutien

Le TCS soutient la motion de la CEATE-N. Les trois premières mesures permettront de sanctionner les conducteurs de véhicules manipulés illégalement ; ces derniers ne doivent pas pouvoir circuler sur les routes suisses. Le bruit excessif et inutile doit être combattu.

Cependant, le TCS émet une réserve quant à l'utilisation de radars anti-bruit à titre de sanction. Au vu des connaissances actuelles, il n'est pas possible de déterminer si l'utilisation de futurs radars anti-bruit sera efficace et adaptée pour lutter contre le bruit excessif. L'application ne serait pas aussi facile que pour les contrôles de vitesse, car d'autres facteurs (par exemple, la route, les pneus, le vent, le niveau de bruit ambiant, etc.) entrent également en jeu en plus du bruit du moteur et de la transmission.

17.304 Initiative cantonale Tessin. Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant !

La loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR) sera modifiée de manière à définir des normes minimales pour l'équipement en systèmes d'assistance visant à réduire les accidents destinés aux véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes sur les routes de transit dans la région alpine. Le Conseil fédéral pourra prévoir un allongement de délai pour certains transports non transfrontaliers.

La commission des transports et des télécommunications du Conseil national est d'avis que la modification proposée de la LCR permettra de réduire les risques potentiels liés au trafic lourd et, partant, de continuer d'améliorer le niveau de sécurité déjà élevé sur les routes suisses.

Position du TCS :

Rejet

Le TCS rejette l'initiative cantonale du Tessin, ainsi que le projet présenté par la commission des transports et des télécommunications du Conseil national ; il estime que le gain espéré en termes de sécurité routière ne peut être atteint.

D'une part, les systèmes d'assistance à la conduite peuvent améliorer la sécurité routière en général, et plus particulièrement dans les agglomérations, mais ne le peuvent pas spécifiquement sur les routes de transit dans la région alpine. Il s'agit d'une mesure inadaptée.

D'autre part, la réglementation proposée est trop extrême et tend à exclure ultérieurement de la circulation certains véhicules en très bon état et qui ont rempli toutes les exigences techniques demandées lors de leur première immatriculation. Les véhicules suisses actuellement en circulation ont été homologués et il n'y a donc aucune raison d'un point de vue de sécurité routière de les exclure de la circulation si ils sont dépourvus de certains systèmes d'assistance. Pour le TCS, un rééquipement additionnel peut être exigé uniquement si cela est techniquement possible et implique des efforts raisonnables, ce qui n'est pas le cas en ce qui concerne les systèmes d'assistance.

Il serait bien plus efficace d'encourager le développement et la rénovation des infrastructures de transport, comme l'élimination des goulets d'étranglement ou encore l'aménagement de voies de circulation unidirectionnelles sur les axes de transit alpin.



CONSEIL DES ETATS

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 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

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

Le TCS soutient ainsi la présente motion 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.

20.4573 Motion Français. Pour une autorisation de conduire des quadricycles légers dès 16 ans

Afin de permettre une meilleure concordance avec les réglementations en vigueur des différents usagers de la route et de s'approcher des règles appliquées dans les pays limitrophes, il est demandé au Conseil fédéral de modifier l'OAC à l'article 6 afin d'autoriser, à partir de 16 ans, la conduite des quadricycles légers, dont la vitesse maximale n'excède pas 45 km/h.

Position du TCS :

Soutien

Le TCS soutient la motion Français, et ainsi l'autorisation de conduire dès 16 ans des quadricycles à moteur légers, dont la vitesse maximale n'excède pas 45 km/h. La puissance et la vitesse étant limitées, ces véhicules présentent des caractéristiques identiques aux scooters (motocycle léger de



la catégorie A1) qui peuvent être conduits dès 15 ans. Une autorisation de conduite dès 16 ans (et non plus dès 18 ans) ne devrait pas poser de problème sur le plan de la sécurité routière.

De plus, il faut relever que la disposition de deux fois deux roues alignées (4 roues en carré) permet une plus grande stabilité du véhicule. Le quadricycle léger se comporte de manière identique à une automobile dans la circulation et non pas à un deux-roues (ex. Vélo électrique, scooter). La sécurité est grandement améliorée par rapport à un deux-roues, tant pour le conducteur que pour les autres usagers de la circulation.

Finalement, il est à relever que depuis le 01.01.2021, les motocycles légers de 11 kW et 125 cm³ sont accessibles dès 16 ans. Cette mesure relève de l'adaptation automatique au droit européen selon les accords bilatéraux entre la Suisse et l'Union européenne.