



Touring Club Suisse
Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE

Service politique
politique@tcs.ch

PERSPECTIVES PARLEMENTAIRES

SESSION D'AUTOMNE 2021

Contacts – Service politique du TCS

Sébastien Leprat, 076 577 05 71, sebastien.leprat@tcs.ch
Gérard Métrailler, 058 827 27 21, gerard.metrailler@tcs.ch
Laura Salamin, 058 827 27 18, laura.salamin@tcs.ch



Contenu

CONSEIL NATIONAL.....	3
20.4573 Motion Français Pour une autorisation de conduire des quadricycles légers dès 16 ans	3
21.477 Initiative parlementaire CEATE-N Prolongation de l'objectif de réduction de la loi sur le CO ₂	3
CONSEIL DES ETATS	4
17.304 Initiative cantonale Tessin Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant!	4
21.046 Objet du Conseil fédéral Loi fédérale sur les voies cyclables	5
21.3806 Postulat Caroni Alcool et THC. Pour un traitement plus juste dans le droit de la circulation routière .	<u>78</u>



CONSEIL NATIONAL

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 Française, 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.

21.477 Initiative parlementaire CEATE-N **Prolongation de l'objectif de réduction de la loi sur le CO₂**

La loi fédérale du 23 décembre 2011 sur la réduction des émissions de CO₂ est modifiée de telle sorte que l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre réalisé en Suisse soit poursuivi jusqu'à la fin de l'année 2024.

Il y a lieu de maintenir les mesures prévues dans le droit en vigueur. Il faut notamment empêcher que le remboursement de la taxe sur le CO₂ aux exploitants s'engageant à limiter leurs émissions de gaz à effet de serre n'expire au 1er janvier 2022.

Position du TCS

Soutien

Le TCS soutient l'initiative parlementaire de la CEATE-N. Suite au rejet en votation populaire de la révision totale de la loi sur le CO₂, certains instruments actuels de la Loi sur le CO₂, qui permettent d'atteindre les objectifs signés dans le cadre des Accords de Paris, arriveront à échéance en fin d'année 2021. La présente initiative parlementaire permettra de prolonger les mécanismes existants dans l'actuelle loi sur CO₂, jusqu'à fin 2024, moment auquel une nouvelle loi sur le CO₂ devra entrer en vigueur. En ce qui concerne la mobilité individuelle, elle permettra de poursuivre le mécanisme de compensation pour les importateurs d'huiles minérales.



CONSEIL DES ETATS

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 des Etats 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.



21.046 **Objet du Conseil fédéral** **Loi fédérale sur les voies cyclables**

Les voies cyclables contribuent à la gestion de la mobilité. Elles facilitent la cohabitation entre les moyens de transports et fluidifient le trafic. Elles sont donc importantes pour la sécurité routière, en particulier en terme de prévention. Le projet de loi fédérale sur les voies cyclables transpose l'article 88 de la Constitution dans la législation. Cette loi-cadre se limite à définir des termes, fixer des principes en matière de planification des réseaux de voies cyclables et préciser les tâches de la Confédération et des cantons. La Confédération assume des tâches d'aide à l'exécution, de coordination et d'information, tandis que les cantons sont tenus de planifier et de construire des réseaux de voies cyclables. Le contenu et la structure de la nouvelle loi s'inspirent de la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), qui a fait ses preuves. La LCPR est adaptée dans la mesure requise par la modification de l'article 88 de la Constitution.

Position du TCS

Soutien

En 2018, le TCS s'est engagé activement en faveur du contre-projet à l'initiative vélo, qui a permis de donner une place à la mobilité douce cycliste dans la Constitution fédérale et représente une solution solide pour le développement d'un réseau de voies cyclables, pour la sécurité routière et pour la fluidité du trafic dans son ensemble.

Le TCS soutient en principe le présent projet de loi fédérale sur les voies cyclables, soumis par le Conseil fédéral. Il formule cependant les trois revendications suivantes :

- **Il faut consolider le principe de la séparation des flux de trafic** sur les grands axes. Cela contribue non seulement à la sécurité de tous les usagers du trafic, mais permet également d'augmenter de manière générale les capacités pour le trafic individuel motorisé et les transports publics.
- **Il ne faut pas attribuer de délégation de compétences clés** aux organisations spécialisées du vélo (planification et contributions financières). Les organisations spécialisées dans le domaine cyclistes devraient cependant avoir la possibilité de collaborer avec les autorités pour des tâches qui n'impactent pas les intérêts des autres usagers de la route.
- **Il faut rejeter le droit de recours spécifique pour les organisations spécialisées du vélo.**

Ces trois revendications correspondent aux remarques de détail ci-dessous, relatives à divers articles :

Art. 9 – Remplacement

Le TCS soutient la proposition du Conseil fédéral et rejette la proposition d'amendement de la Minorité I (Zopfi, Herzog Eva, Rechsteiner Paul, Thorens Goumaz).

Justification : Le TCS rejette la proposition de la Minorité I (Zopfi, Herzog Eva, Rechsteiner Paul, Thorens Goumaz), qui permet la mise en place de mesures d'aménagement de la chaussée ou des réductions des limites de vitesse, pour des raisons de sécurité. Un « déclassement » des axes structurants, par le biais de mesures de modération du trafic, d'aménagements urbains ou de réductions de vitesse nuit à la fluidité du trafic et peut contribuer à créer des blocages aux interfaces entre le réseau national, cantonal et le réseau des agglomérations.

En lieu et place des diverses mesures d'aménagement, il serait plus judicieux de séparer physiquement les flux de trafic en fonction des vitesses et de déplacer le trafic cycliste hors des axes à fort trafic, non seulement pour la sécurité de tous les usagers, mais également pour le maintien d'une claire hiérarchie du réseau routier.



Art. 10 – Collaboration avec des organisations privées spécialisées

Le TCS rejette la proposition du Conseil fédéral, et demande de biffer la mention de la planification à l'article 10, al. 1 et 2

Justification : Le TCS rejette la proposition du Conseil fédéral de donner des compétences de **planification** à des organisations spécialisées. Compte tenu des enjeux, la planification doit rester une compétence des pouvoirs publics et non pas d'une association ou d'une organisation privées.

Art. 16 – Collaboration avec des organisations privées spécialisées

- **Alinéa 1, lettre b** : Le TCS rejette la proposition du Conseil fédéral et demande de biffer l'alinéa 1, lettre b.
- **Alinéas 2 et 3** : Le TCS n'approuvant pas la fourniture de bases décisionnelles par des organisations privées spécialisées, il soutient l'amendement de la Minorité (Dittli, Français, Germann, Salzman, Wicki)

Justification : Le TCS rejette la proposition du Conseil fédéral de donner des compétences de rédaction de **bases décisionnelles** à des organisations spécialisées, ainsi que de **financer** ces dernières. Le TCS estime qu'il revient aux pouvoirs publics de préparer des bases décisionnelles en vue du développement des réseaux de voies cyclables. Lors des processus de décision, il revient aux autorités de procéder à une pesée d'intérêts en fonction des divers usagers de l'infrastructure routière (transport individuel motorisé, transports publics, usagers de la mobilité douce). La route doit ainsi être considérée comme un bien commun qui appartient à divers types d'usagers.

Art. 18 Qualité pour recourir

- **Alinéa 1, lettre b** : Le TCS rejette la proposition du Conseil fédéral et demande de biffer l'alinéa 1, lettre b. Par conséquent, il soutient la proposition d'amendement de la Majorité de la Commission du Conseil des Etats.
- **Alinéa 3** : Le TCS rejette la proposition du Conseil fédéral et demande de biffer l'alinéa 3. Par conséquent, il soutient la proposition d'amendement de la Majorité de la Commission du Conseil des Etats.

Justification : Le TCS rejette la proposition du Conseil fédéral de donner la qualité pour recourir aux organisations spécialisées du vélo. Conférer un droit de recours aux seules organisations cyclistes crée un déséquilibre et une inégalité de traitement avec les organisations défendant les intérêts des autres usagers.



21.3806 Postulat Caroni

Alcool et THC. Pour un traitement plus juste dans le droit de la circulation routière

Le Conseil fédéral est chargé de présenter, dans un rapport, les solutions qui permettraient d'atténuer l'inégalité de traitement de la consommation de THC par rapport à celle d'alcool dans le droit de la circulation routière.

Position du TCS

Rejet

Le TCS rejette le postulat Caroni. Le THC est un stupéfiant (LStup, Art. 2 Let. a), dont la consommation a des conséquences sur les capacités de conduite (perturbations de la perception et de la motricité, augmentation du temps de réaction...). Après la vitesse inadaptée, la consommation d'alcool, de médicaments ou de drogues constitue même la deuxième cause d'accidents mortels sur les routes suisses. De manière générale, le TCS rejette la consommation de drogue lors de la conduite et s'oppose de ce fait à tout assouplissement des sanctions en cas de consommation de THC au volant.