



Prises de position de l'Automobile Club de Suisse ACS concernant les projets de transport de la session de printemps 2022 des Chambres fédérales

Conseil national

21.055 n Pour un climat sain (Initiative pour les glaciers). Initiative populaire et contre-projet direct.

L'ACS rejette aussi bien l'initiative pour les glaciers que le contre-projet élaboré par le Conseil fédéral pour les raisons suivantes :

- Nous rejetons l'inscription dans la loi d'une interdiction de carburants et combustibles fossiles, telle que revendiquée par l'initiative. De notre point de vue, une interdiction générale de carburants et combustibles fossiles n'est pas appropriée : d'une part, la diversité des technologies doit être garantie et, d'autre part, nous ne disposons pas (encore) de carburants et de combustibles alternatifs en mesure de répondre aux besoins en carburants et en combustibles de notre population et de notre économie.
- Nous saluons le fait que le Conseil fédéral, dans son contre-projet, se prononce contre cette initiative et une interdiction générale de carburants et combustibles fossiles.
- Pour autant, nous estimons que le contre-projet est trop proche du texte de l'initiative et, de ce fait, nous ne pouvons pas le soutenir. Bien qu'il soit plus modéré que l'initiative, il souhaite néanmoins inscrire dans la constitution un objectif contraignant, potentiellement inatteignable.
- L'initiative tout comme le contre-projet ne proposent aucune mesure pour atteindre les objectifs fixés. De même, il n'est mentionné nulle part comment le financement des mesures nécessaires serait réalisé.
- Il faut pouvoir garantir simultanément notre prospérité et les emplois. En outre, la durabilité doit être respectée pour l'ensemble des trois dimensions : écologique, économique et sociale. Nous sommes d'avis que ni l'initiative, ni le contre-projet ne pourront le garantir.

21.080 n Loi fédérale sur la circulation routière. Révision

L'ACS soutient la présente proposition concernant des adaptations de la loi sur la circulation routière, mais souhaite souligner les points suivants :

- Conduite automatisée :



- Nous soutenons la conduite automatisée et nous nous prononçons en faveur de sa promotion et son développement technique.
- De notre point de vue, la conduite automatisée peut être assurée à la seule condition qu'une infrastructure correspondante et performante soit garantie. Pour nous, par conséquent, la technologie 5G est indispensable.
- Adaptations de Via Sicura :
 - L'ACS approuve la nouvelle gestion de l'article concernant les chauffards qui accorde aux juges une marge d'appréciation convenable lors de l'évaluation des délits de chauffard.
 - De même, l'ACS salue cette adaptation en cas de recours des assureurs responsabilité civile automobile, car elle élimine l'inégalité de traitement des différentes causes d'accident. Comme l'obligation de recourir sera remplacée par un droit de recours, les assureurs responsabilité civile automobile conserveront la possibilité d'exercer un recours lorsqu'ils le jugent nécessaire.
 - En outre, l'ACS soutient l'abandon de l'application des réglementations concernant les boîtes noires et de l'éthylomètre anti-démarrage.
- Gestion plus flexible de l'interdiction des courses de voitures en circuit fermé :
 - L'ACS soutient cette flexibilisation, car le sport automobile est un pilier important pour le développement technologique des différents systèmes de propulsion et d'automatisation. C'est pourquoi il faudrait lui proposer, en Suisse aussi, les possibilités corrélatives d'utiliser activement et de tester dans la pratique les nouveaux développements technologiques.

20.3358 n Po. Python. Quel impact d'une vitesse générale de 40 kilomètres à l'heure et 30 kilomètres à l'heure dans l'espace urbain ?

L'ACS rejette ce postulat pour les raisons suivantes :

- Avec l'introduction générale d'une vitesse limitée à 30 ou 40 km/h à l'intérieur de l'espace urbain, la hiérarchie actuelle des routes serait rendue caduque.
- Les voies de transit servent à assurer la fluidité du trafic et permettent, avant tout, de traverser les villes le plus rapidement et le plus directement possible. Il n'existe pas de raison évidente pour abolir la vitesse limitée à 50 km/h sur ces axes de trafic.
- Si les usagers de la route n'arrivent plus à avancer plus vite sur les routes de transit que sur le réseau des routes subordonnées, l'expérience a démontré qu'un trafic d'évitement se met en place dans les quartiers résidentiels.



- Ce trafic d'évitement constitue une charge supplémentaire pour les quartiers résidentiels. Ainsi, l'effet des zones limitées à 30 km/h, introduites sous la prémisses de la protection contre le bruit, devient obsolète.
- Parallèlement, les transports publics (bus et tram) subissent des ralentissements, ce qui entraîne l'utilisation de véhicules supplémentaires et donc un nouveau renchérissement pour les usagers des transports publics.
- En considérant l'augmentation du nombre des véhicules électriques, l'introduction d'une limitation de la vitesse en tant que mesure contre le bruit ne peut plus être invoquée.
- Une limitation générale à 30 km/h ne contribue pas à améliorer la sécurité routière – bien au contraire : on constate aujourd'hui déjà que dans des zones limitées à 30 km/h, des cyclistes dépassent les voitures.

20.3359 n Mo. Python. Pour une prise en considération des coûts sur la santé et l'environnement du transport motorisé

L'ACS rejette cette motion pour les raisons suivantes :

- En raison des mesures précédemment prises par la Confédération, telles que les prescriptions strictes en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules neufs, les faveurs accordées aux véhicules à faibles émissions ainsi que la promotion de la marche et du vélo, nous estimons que le trafic individuel motorisé a déjà suffisamment engagé sa responsabilité pour qu'aucune autre mesure ne soit nécessaire.
- Les exigences de la motion ne prennent nullement en compte la contribution réalisée par le TIM par le biais des taxes élevées, prélevées sur l'essence et le diesel.
- De manière générale, tous les modes de transport devraient être traités de la même manière. De plus, il faut une transparence des coûts pour tous les modes de transport, ce qui n'est malheureusement pas le cas aujourd'hui.

Conseil des États

Il n'y a pas d'autres dossiers en cours sur lesquels l'ACS souhaite prendre position.

Pour de plus amples informations, veuillez vous adresser à Fabien Produit, Secrétaire général ACS, fabien.produit@acs.ch, tél. 031 328 31 17