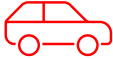

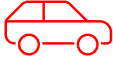


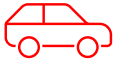



## Prise de position de l'Automobile Club de Suisse ACS sur les projets de transport de la session de printemps 2024 des Chambres fédérales

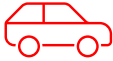
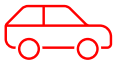
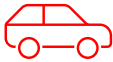
### Conseil national

	Approbation	Rejet
<p><b>22.3269 n FR Mo. Schlatter. Protection contre le bruit et sécurité routière. Il faut enfin réduire la vitesse de 60 à 50 kilomètres à l'heure dans les localités.</b></p> <p><b>L'ACS <u>rejette</u> cette motion avec la justification suivante :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Il rejoint l'avis du Conseil fédéral qui stipule que la décision concernant la vitesse maximale admise sur certains tronçons routiers dans les localités doivent rester de la compétence des cantons, puisque ceux-ci maîtrisent les conditions et spécificités locales.</li></ul>		
<p><b>22.3295 n FR Mo. Giezendanner. Infrastructures cyclables. Pour que les utilisateurs participent aux coûts.</b></p> <p><b>L'ACS <u>approuve</u> cette motion pour les raisons suivantes :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Il est d'avis que les coûts pour le développement massif de l'infrastructure pour les vélos ne doivent pas être pris en charge par les automobilistes. Pour cette raison, les cyclistes doivent contribuer aux coûts de l'infrastructure spécialement construite pour eux.</li></ul>		
<p><b>22.3326 n FR Mo. Schlatter. Contrôle climatique des routes nationales</b></p> <p><b>L'ACS <u>rejette</u> cette motion avec la justification suivante :</b></p>		

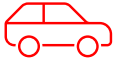


<ul style="list-style-type: none"> <li>Jusqu'à leur mise en œuvre, les projets du réseau des routes nationales sont soumis à diverses procédures d'examen très strictes, comme une étude d'impact sur l'environnement. Comme le Conseil fédéral, l'ACS est d'avis qu'un examen supplémentaire n'est pas pertinent. En outre, celui-ci entraînerait des coûts supplémentaires sans générer de plus-value.</li> </ul>		
<p><b>22.3458 n FR Mo. Brenzikofer. Dimanches sans voitures</b></p> <p><b>L'ACS <u>rejette</u> cette motion avec la justification suivante :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>En principe, l'ACS soutient les efforts pour une réduction supplémentaire des émissions de CO<sub>2</sub> dans la circulation routière et la promotion de l'utilisation des énergies renouvelables. Au cours des dernières années, l'industrie automobile y a déjà apporté une large contribution. L'ACS estime que les dimanches sans voiture ne constituent pas une mesure appropriée. D'une part, ils auraient seulement une incidence négligeable sur le bilan CO<sub>2</sub>, d'autre part, la population serait considérablement limitée dans ses besoins individuels de mobilité.</li> </ul>		
<p><b>22.3493 n FR Mo. Mahaim. Pour limiter notre dépendance aux énergies fossiles, réduisons la vitesse sur l'autoroute !</b></p> <p><b>L'ACS <u>rejette</u> cette motion avec la justification suivante :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Au cours des dernières années, l'industrie automobile a grandement contribué à abaisser significativement la consommation de carburant des véhicules. En outre, avec l'augmentation du nombre de véhicules à combustion alternative, la consommation de carburants fossiles diminue constamment. De plus, la vitesse de 120 km/h sur les autoroutes est une vitesse maximale et non une vitesse minimale. Les automobilistes doivent pouvoir décider eux-mêmes</li> </ul>		




<p>de réduire leur vitesse, pour autant qu'ils n'entra-vent pas le flux régulier du trafic.</p>		
<p><b>22.3555 n FR Mo. Groupe S. Compenser l'augmentation du prix des carburants par la redistribution à la population des recettes accrues de TVA par le biais d'une réduction du prix des titres de transports publics</b></p> <p><b>L'ACS <u>rejette</u> cette motion avec la justification suivante :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La redistribution des recettes majorées de la TVA par le biais de réductions pour les transports publics constitue un nouveau subventionnement transversal des transports publics par le TIM, ce qui est inacceptable pour l'ACS. De plus, les réductions prévues ne constitueraient qu'une mesure à court terme qui ne permettrait pas de promouvoir les transports publics de manière durable.</li> </ul>		
<p><b>22.3727 n FR Mo. Bregy. Exempter les personnes handicapées des taxes de stationnement (art. 20a, al. 1, let. b, OCR)</b></p> <p><b>L'ACS <u>rejette</u> cette motion avec la justification suivante :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'ACS se préoccupe de garantir la mobilité des personnes à mobilité réduite. Toutefois, les cantons et les communes sont souverains en matière de taxes de stationnement. La Confédération ne doit pas leur imposer de renoncer aux taxes de stationnement.</li> </ul>		
<p><b>22.3772 n FR Po. Roduit. Transition vers la mobilité électrique : un autre modèle de financement pour les routes</b></p> <p><b>L'ACS <u>rejette</u> cette motion avec la justification suivante :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'OFROU a élaboré un concept pour le remplacement de l'impôt sur les huiles minérales et l'a</li> </ul>		





<p>soumis au Conseil fédéral fin 2023. Du point de vue de l'ACS, le postulat est donc obsolète.</p>		
<p><b>22.3814 n FR Po. Suter. Poussières fines issues de l'usure des véhicules et des routes. État des lieux de la nécessité de légiférer</b></p> <p><b>L'ACS <u>rejette</u> ce postulat avec les justifications suivantes :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Au cours des dernières années, les émissions de poussières fines des véhicules ont fortement diminué.</li> <li>• À la demande de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), des études sont en cours afin de mieux identifier les différentes formes de poussières fines par rapport aux microplastiques. En outre, diverses études ont déjà été élaborées sur ce thème et des résultats et des conclusions correspondants ont été publiés.</li> <li>• Compte tenu des efforts en cours et du grand nombre de publications déjà parues sur ce sujet, nous ne voyons pas la nécessité d'élaborer un autre rapport. Celui-ci ne ferait qu'engendrer des coûts supplémentaires sans pour autant apporter de nouvelles connaissances.</li> </ul>		

## Conseil des États

	Approbation	Rejet
<p><b>21.4516 n Mo. Schilliger. Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités.</b></p> <p><b>L'ACS <u>soutient</u> cette motion pour les raisons suivantes :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La hiérarchie existante du réseau routier est la base de la garantie de la fluidité du trafic sur les routes de rang supérieur dans les villes et les communes.</li> </ul>		



<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'introduction d'une limitation de vitesse à 30 km/h sur l'ensemble du territoire annule la hiérarchie des flux. Cela conduit à un trafic d'évitement dans les quartiers d'habitation, car les usagers de la route cherchent le chemin le plus court et le plus rapide.</li> </ul>		
<p><b>23.054 n FR Objet CF. Renouvellement de l'infrastructure routière destinée au chargement des automobiles. Crédit additionnel</b></p> <p><b><u>En principe, l'ACS approuve ce crédit additionnel avec la justification suivante. Il rejette toutefois l'augmentation du crédit supplémentaire à CHF 46 millions, décidée par le Conseil national lors de la session d'hiver :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En principe, l'ACS est favorable aux projets qui garantissent la fluidité du trafic individuel motorisé, ainsi qu'à ceux qui assurent l'accessibilité des régions isolées.</li> <li>• L'ACS est d'accord avec la ligne du Conseil fédéral selon laquelle le transport en train des voitures (ferroulage), en tant qu'élément du réseau de transport suprarégional et national, n'est pas seulement important en termes de politique des transports, mais qu'il contribue également aux échanges entre les régions et les cantons. Ce point de vue s'applique surtout aux stations de chargement de Vereina et de la Furka.</li> <li>• Cependant, nous <u>rejetons</u> l'augmentation du crédit supplémentaire de CHF 40 millions à CHF 46 millions, décidée par le Conseil national lors de la session d'hiver.</li> </ul>		

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez prendre contact avec Fabien Produit, Secrétaire général ACS, [fabien.produit@acs.ch](mailto:fabien.produit@acs.ch), tél. 031 328 31 17.