



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

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

PERSPECTIVES PARLEMENTAIRES

SESSION D'HIVER 2018

Contacts

Gérard Métrailler
Responsable Politique
058 827 27 21
gerard.metrailler@tcs.ch

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



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

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

TABLE DES MATIERES

CONSEIL DES ETATS..... 3

- 18.3772 Motion Wicki. Octroi du permis d'élève conducteur à partir de 18 ans uniquement..... 3

CONSEIL NATIONAL 4

- 17.071 Objet du Conseil fédéral. Révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020 4
- 17.462 Initiative parlementaire Rutz. Ne pas entraver la fluidité du trafic sur les grands axes routiers..... 5



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

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

CONSEIL DES ETATS

18.3772 Motion Wicki. Octroi du permis d'élève conducteur à partir de 18 ans uniquement

Le Conseil fédéral est chargé de prévoir une disposition dans la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) selon laquelle le permis d'élève conducteur, pour les véhicules automobiles pour lesquels la conduite est autorisée à partir de 18 ans, n'est octroyé aux personnes concernées que lorsqu'elles ont atteint l'âge de 18 ans.

Position du TCS : Rejet

Le TCS soutient l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC), et rejette par conséquent la Motion Wicki. Les statistiques démontrent que les jeunes conducteurs qui possèdent le permis de conduire depuis peu sont impliqués dans des accidents plus souvent que la moyenne des conducteurs. Les expériences émanant d'autres pays tels que la Suède ou l'Allemagne, qui ont introduit l'AAC depuis de nombreuses années, sont la preuve qu'il est possible de réduire considérablement les risques inhérents aux conducteurs débutants. En allongeant la période pendant laquelle une personne est encadrée lorsqu'elle évolue dans le trafic, cette dernière peut acquérir l'expérience indispensable dans un «cadre protégé». L'AAC permet ainsi aux élèves-conducteurs de s'exercer plus longtemps, si bien qu'ils provoquent environ 25 à 45% moins d'accidents durant les deux à trois premières années de conduite indépendante.

En autorisant l'obtention d'un permis d'élève conducteur dès l'âge de 17 ans révolus et la possibilité de passer l'examen pratique de conduite de la catégorie B à l'âge de 18 ans révolus, on permet à l'élève-conducteur d'engranger de l'expérience pratique avec un conducteur accompagnant, et ainsi de réduire le taux des accidents auprès des jeunes conducteurs. Voulant favoriser l'acquisition de l'expérience de conduite avant l'examen pratique, le TCS rejette la présente motion.



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

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

CONSEIL NATIONAL

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

Le Conseil fédéral a présenté son message relatif à la révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020, définissant ainsi les modalités de réduction des émissions de gaz à effet de serre dès 2021. Le secteur des transports est fortement mis à contribution dans la réalisation des objectifs, notamment par le renforcement des prescriptions concernant les émissions des nouveaux véhicules, la compensation obligatoire pour les importateurs de carburants, ou par la mise à la consommation de carburants renouvelables.

Position du TCS

Conscient de l'important défi que représente le réchauffement climatique pour le monde en général et la Suisse, le TCS salue les efforts du Conseil fédéral visant à atténuer les effets négatifs de ce phénomène sur notre société.

Le réchauffement climatique n'est cependant pas limité localement et exige donc un effort international. De ce point de vue, le TCS est heureux de constater que la Suisse s'est engagée dans le cadre de la convention de Paris pour la limitation des émissions de CO₂. La Suisse doit cependant (pouvoir) tenir compte d'un aspect important : en raison des conditions techniques, les coûts marginaux de la compensation d'une tonne de CO₂ sont jusqu'à dix fois moins élevés à l'étranger qu'en Suisse. Il convient en outre de prendre en considération que les émissions de CO₂ générées par la production des marchandises importées en Suisse représentent une part importante.

Objectifs de réduction – Flexibilité en Suisse et à l'étranger (Art. 3, al. 2)

Compte tenu de ces réalités, il est insensé de donner à la compensation intérieure une si grande place dans ce projet de loi. D'une part, toutes les parties concernées en subissent une hausse massive des prix, d'autre part, le climat n'en retire aucun bénéfice.

Il est en principe raisonnable de prendre des mesures à la source à l'intérieur du pays, mais sans oublier pour autant les coûts de l'opération. Compte tenu des besoins d'investissement énormes dans les pays en voie de développement et du manque de projets comparables en Suisse, le TCS plaide en faveur de la suppression dans le projet de loi des quotes-parts fixes concernant la compensation à l'intérieur du pays et à l'étranger.



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

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

Fixation d'une part maximale pour la compensation en Suisse (Art. 27, al. 2b)

S'agissant de l'objectif de compensation en Suisse, celui-ci ne peut être formulé sur la base d'un minima, la marge de manœuvre pour la compensation des émissions de CO₂ issues des carburants s'élevant 90% ! Il faut donc absolument une formulation maximale de l'objectif à atteindre en Suisse.

Compensation applicable aux carburants fossiles : Majoration maximale (Art. 27, al. 3ter)

Dans le but de limiter les effets imprévisibles sur les prix des carburants, la loi actuelle prévoit un supplément maximal de 5 ct./litre (art. 26 al. 3). Le TCS demande que cette importante mesure de protection soit maintenue. La limitation du supplément de prix n'est pas une régulation excessive et superflue, mais constitue une protection importante des consommateurs, des finances fédérales et de l'économie nationale. Cette augmentation est en concurrence avec d'autres hausses prévues pour le financement des infrastructures.

Mesures d'allègements pour les véhicules (Phasing-in et supercredits) (Art. 11, al. 2 et 4)

Les prescriptions légales visant à réduire les émissions de CO₂ du trafic individuel se sont avérées efficaces jusqu'à maintenant. Le TCS soutient donc la poursuite et un renforcement de ces mesures en accord avec les règles de l'UE.

Il convient notamment de maintenir les allègements admis jusqu'ici (phasing-in et supercredits) durant la phase d'introduction des règles renforcées, tel que proposé par le Conseil fédéral dans l'ordonnance de la loi sur l'énergie.

Compte tenu de la situation nouvelle sur le marché des véhicules, de la baisse des ventes de diesel, et vu les actuelles émissions moyennes de CO₂ des nouveaux véhicules immatriculés (2017 : 134g/km, au lieu de 130 à partir de 2015), nous avons plus que jamais besoin du phasing-in (prise en compte progressive des véhicules gros émetteurs de CO₂ dans le calcul) et des supercrédits (facteur pour une prise en compte accrue des véhicules aux émissions les plus faibles).

17.462 Initiative parlementaire Rutz. Ne pas entraver la fluidité du trafic sur les grands axes routiers

Cette initiative parlementaire demande que les dispositions de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR; RS 741.01) seront complétées, de sorte que la vitesse générale de 50 kilomètres à l'heure s'applique à l'intérieur des localités sur les grands axes routiers et qu'il ne puisse être dérogé à ce principe que pour des raisons de sécurité, mais pas pour des raisons de protection contre le bruit.



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

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

Position du TCS : Soutien

Pour des liaisons efficaces entre l'autoroute et les centres

En juin dernier, l'OFROU constatait que les embouteillages dans les villes et les agglomérations augmentent toujours davantage. Les villes et communes créent artificiellement des problèmes de surcharge sur les axes de trafic, notamment en introduisant de plus en plus de limitations à 30 km/h qui mettent à mal la fonctionnalité et la hiérarchie du réseau routier. La fluidité du trafic routier est incontestablement une partie importante de la solution pour réussir à conjuguer croissance démographique, dynamisme économique et qualité de vie.

Avec le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomérations (FORTA), la Confédération investit aussi des milliards de francs en faveur des infrastructures cantonales et communales dans les villes et principales agglomérations. Dès lors que les cantons et les communes bénéficient de subventions fédérales allant jusqu'à 50% des coûts, elles ont aussi le devoir de garantir l'efficacité de ces investissements en exploitant au maximum la capacité de leurs infrastructures.

Pas de report de trafic dans les quartiers

De nombreux quartiers résidentiels sont aujourd'hui desservis par des zones 30. Pour que ces zones fonctionnent et permettent de limiter le trafic de transit dans les quartiers, il faut que les axes principaux demeurent plus rapides et plus fluides pour être attractifs. L'introduction de limitations à 30 km/h sur des axes de trafic engendre au contraire un report de trafic dans les quartiers, ce qui va augmenter le bruit et les risques d'accidents dans les zones résidentielles.

Pour des mesures à la source vraiment efficaces

Pour lutter contre le bruit routier, les villes et communes devraient privilégier les mesures qui permettent de véritablement résoudre le problème tout en garantissant la fluidité du trafic sur les axes principaux. Cela permet d'éviter un report du trafic ailleurs et de garantir la fonctionnalité des axes routiers principaux. Notamment, les revêtements phono-absorbant offrent le meilleur potentiel de réduction du bruit (-4.5 à -8 db pour les voitures) sans nuire à la fluidité du trafic, et les fenêtres à triple-vitrage offrent également une excellente isolation sonore.

Pas d'aménagements sur les grands axes de circulation

La réduction de la vitesse et les aménagements sur la chaussée visant à freiner le trafic créent d'importantes pertes de temps, une augmentation des arrêts et des redémarrages et, partant, une hausse du bruit (annulation du gain lié à la réduction de la vitesse). D'autre part, le manque de fluidité est synonyme d'augmentation de la pollution : lorsqu'un véhicule doit sans cesse s'arrêter et redémarrer, il consomme nettement plus de carburant. Enfin, le risque de retards et la diminution du confort à bord des bus réduit l'attractivité des transports par bus en ville.