

# Perspectives parlementaires de la session d'été 2022

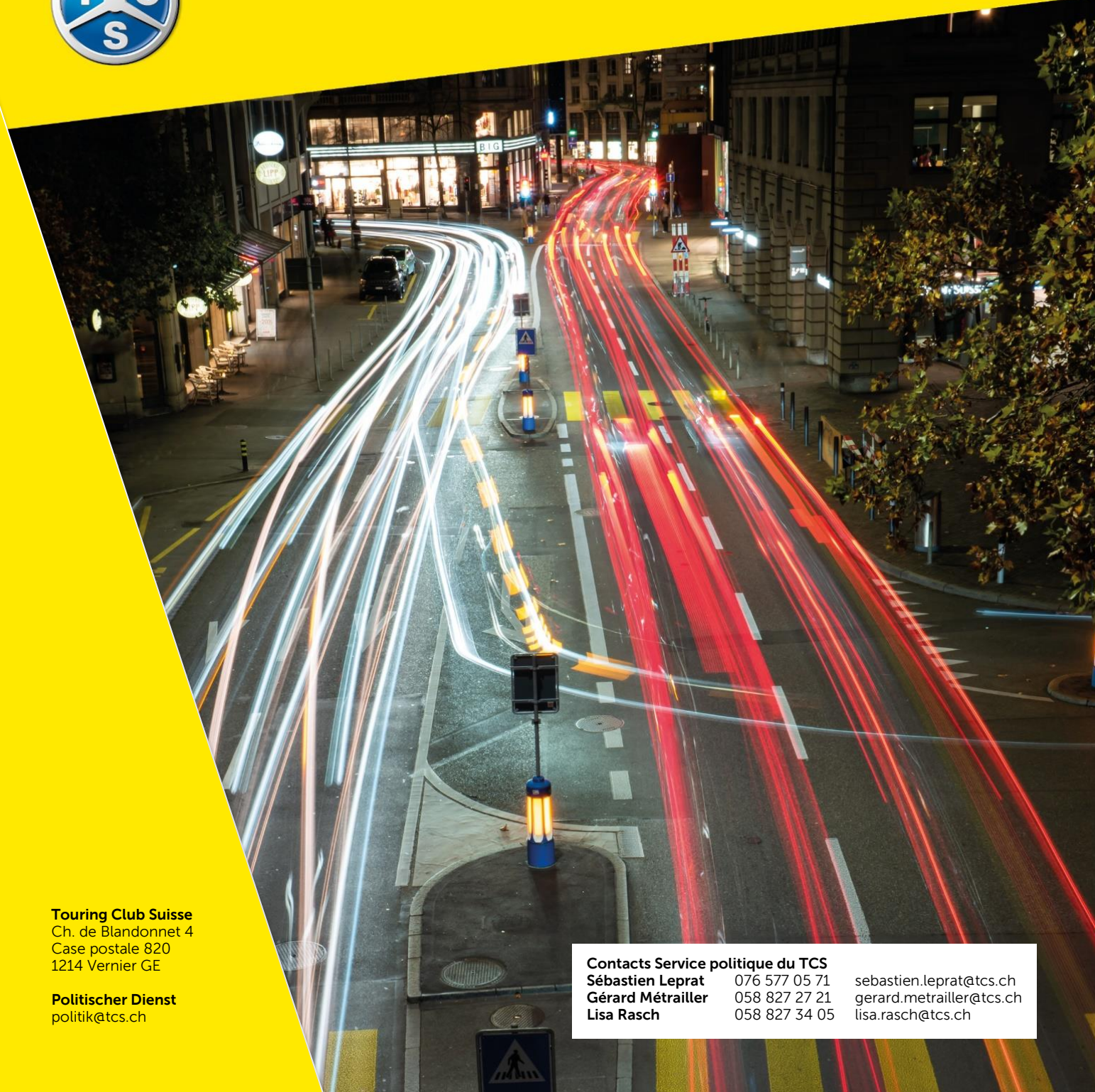


**Touring Club Suisse**  
Ch. de Blandonnet 4  
Case postale 820  
1214 Vernier GE

**Politischer Dienst**  
politik@tcs.ch

**Contacts Service politique du TCS**  
**Sébastien Leprat** 076 577 05 71  
**Gérard Métrailer** 058 827 27 21  
**Lisa Rasch** 058 827 34 05

sebastien.leprat@tcs.ch  
gerard.metrailer@tcs.ch  
lisa.rasch@tcs.ch





## Conseil des États

			page
21.055	Pour un climat sain (Initiative pour les glaciers). Initiative populaire et contre-projet direct (prolongation du délai)		03
19.3513	Motion Müller-Altarmatt – Harmonisation et écologisation du calcul de l'imposition des véhicules à moteur		03
19.4067	Motion Feller – Adapter Via sicura pour que les services d'urgence puissent accomplir leur travail dans les conditions requises par leur mission, y compris lorsque la vitesse est limitée à 30 kilomètres à l'heure		03
21.3977	Motion CTT-N – Promotion de véhicules de transport public utilisant des énergies non fossiles		04
22.3128	Motion Juillard – Créer un mécanisme de régulation du prix des carburants et des combustibles en cas de crise		04
22.3228	Motion Salzmann – Aider la classe moyenne à faire face à la hausse des prix du carburant		05
22.3243	Motion Knecht – Un programme d'allègement en faveur de la population et de l'économie		05
22.3244	Motion Chiesa – Un programme d'allègement en faveur de la population et de l'économie		05
22.3356	Motion Chiesa – Baisser les prix de l'essence, du diesel et des combustibles pour la classe moyenne et l'industrie		06

## Conseil National et Conseil des États

21.039	Loi sur le transport de voyageurs. Modification		07
21.080	Loi fédérale sur la circulation routière. Révision		07

## Conseil National

21.501	Initiative parlementaire – Contre-projet indirect à l'initiative pour les glaciers. Zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici à 2050		08
22.3281	Motion Wobmann – Aider la classe moyenne à faire face à la hausse des prix du carburant. Relever à 6000 francs la déduction pour les frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail		08
22.3255	Motion Giezendanner – Un programme d'allègement en faveur de la population et de l'économie		09
22.3280	Motion Wobmann - Un programme d'allègement en faveur de la population et de l'économie		09
22.3289	Motion Imark – Baisser les prix de l'essence, du diesel et des combustibles pour la classe moyenne et l'industrie		09
20.3599	Motion Suter – Réduire le nombre d'accidents de la route. Limitation de la puissance en chevaux pour les jeunes conducteurs		10
20.3682	Postulat Flach – Réfléchissons au lieu de construire. Accompagnons le développement des infrastructures d'une réduction des pics d'affluence pour un trafic plus efficace		10



## CONSEIL DES ÉTATS

### 21.055 Pour un climat sain (Initiative pour les glaciers). Initiative populaire et contre-projet direct (prolongation du délai)

L'initiative populaire "Pour un climat sain (Initiative des glaciers)" demande qu'à partir de 2050, la Suisse n'émette pas plus de gaz à effet de serre que ce que les réservoirs naturels et techniques de CO<sub>2</sub> peuvent absorber. De même, à partir de cette date, plus aucun combustible ou carburant fossile (p. ex. pétrole, gaz, essence ou diesel) ne doit en principe être mis en circulation en Suisse. Des exceptions sont possibles pour les applications pour lesquelles il n'existe pas d'alternatives techniques.

Le contre-projet direct du Conseil fédéral modifié par le Conseil national poursuit le même objectif que l'initiative: zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050. Le contre-projet renonce toutefois à une interdiction de principe des énergies fossiles. Le Conseil fédéral souhaite en outre que la politique climatique suisse tienne compte dans la Constitution, des incidences sociales et de la situation particulière des régions de montagne et des régions périphériques ainsi que des besoins de l'armée, de la police et des services de secours.

Position du TCS:



Pour que les délais de traitement de l'initiative sur les glaciers puissent être prolongés, le Conseil des Etats doit adopter le contre-projet direct durant cette session. La prolongation des délais permet de traiter simultanément l'initiative populaire, le contre-projet direct et le contre-projet indirect traité par le Conseil national durant cette session.

Dans ce contexte, le TCS, à l'instar de la décision prise par le Conseil national en mars 2022, est favorable au rejet de l'initiative sur les glaciers et à l'adoption du contre-projet direct, permettant ainsi de prolonger le délai. Le TCS prendra position de manière détaillée en vue du traitement global des projets.

### 19.3513 Motion Müller-Altmettermann – Harmonisation et écologisation du calcul de l'imposition des véhicules à moteur

Le Conseil fédéral est chargé d'élaborer, conjointement avec les cantons, un système de calcul de l'imposition des véhicules à moteur qui puisse être inscrit dans le droit fédéral afin que la Suisse dispose d'un seul et même système fiscal. Ce système laissera aux cantons la liberté de fixer eux-mêmes le barème d'imposition et privilégiera les véhicules à faibles émissions.

Position du TCS:



Le TCS rejette la motion Müller-Altmettermann. La fixation de l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur est du ressort des cantons. Les différences de calcul par les cantons s'expliquent principalement par les différences de financement de la construction et de l'entretien des routes cantonales ainsi que par certains aspects de la situation financière, économique et géographique.

Du point de vue du TCS, les cantons doivent pouvoir décider en toute indépendance des impôts cantonaux et avoir la possibilité de concevoir des modèles fiscaux qui tiennent compte au mieux de leurs spécificités (topographie, infrastructures, besoins, environnement...).

### 19.4067 Motion Feller – Adapter Via sicura pour que les services d'urgence puissent accomplir leur travail dans les conditions requises par leur mission, y compris lorsque la vitesse est limitée à 30 kilomètres à l'heure

Le Conseil fédéral est chargé d'adapter le programme de sécurité routière Via sicura de manière à ce que les services d'urgence puissent accomplir leur travail dans les conditions requises par leur mission d'intérêt public, y compris lorsque la vitesse est limitée à 30 kilomètres à l'heure.



Position du TCS:



Le TCS soutient la motion Feller, ce qui correspond à une décision de la CEATE-E concernant la modification de la loi sur la circulation routière. Les services d'urgence (police, ambulance, pompiers) doivent pouvoir remplir leur mission au service des habitants sans risquer des sanctions inappropriées selon Via sicura s'ils ont fait preuve de la prudence minimale requise (principe de proportionnalité). En cas d'intervention d'urgence, le critère de prudence doit impérativement être appliqué avec davantage de souplesse que pour les conducteurs normaux.

### 21.3977 Motion CTT-N – Promotion de véhicules de transport public utilisant des énergies non fossiles

Le Conseil fédéral est invité à élaborer, en collaboration avec les cantons, les communes et le secteur des transports publics, une solution globale pour la promotion et le financement de véhicules de transport public (bus) utilisant des énergies non fossiles. Cette stratégie globale de promotion de véhicules de transport utilisant des énergies non fossiles, et en particulier de véhicules électriques, doit tenir compte du transport régional de voyageurs et du trafic local. Il convient en outre de supprimer, très rapidement, l'exonération de l'impôt sur les huiles minérales dont bénéficient les transports publics et d'affecter les recettes supplémentaires à la promotion de véhicules de transport utilisant des énergies non fossiles, une mesure qui était prévue dans le projet rejeté de loi sur le CO<sub>2</sub> (art. 48 Limpmin) et qui n'était guère contestée.

Position du TCS:



La demande de la motion a été prise en compte dans le cadre de la révision en cours de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Un montant maximal de 35 millions de CHF par an doit être consacré à la promotion des bus et des bateaux sans carburants fossiles pour une durée limitée, jusqu'en 2035. Ces dépenses doivent être compensées, du moins en partie, par la suppression du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales pour les bus diesel des entreprises concessionnaires.

Le TCS n'a pas d'objection à ce sujet. Il demande toutefois des conditions comparables pour la promotion des stations de recharge pour les voitures électriques, également prévue par la loi sur le CO<sub>2</sub>. Concrètement, le Conseil fédéral doit garantir un montant annuel minimum de CHF 30 millions par an : Si les contributions d'encouragement provenant des paiements de sanctions des importateurs de véhicules sont inférieures à ce montant minimum, la différence doit être compensée par des moyens supplémentaires provenant du budget général de la Confédération.

### 22.3128 Motion Juillard – Créer un mécanisme de régulation du prix des carburants et des combustibles en cas de crise

Le Conseil fédéral est chargé de proposer à l'Assemblée fédérale une modification de la Loi fédérale sur l'imposition des huiles minérales (Limpmin) afin de permettre de réguler le prix des carburants et des combustibles afin d'éviter de trop fortes fluctuations en période de crise en particulier (circonstances extraordinaires, de force majeure, telles qu'épidémies, guerres, etc.).

Position du TCS:



Le TCS soutient la motion Juillard. L'adaptation légale décrite permettrait au Conseil fédéral de réagir plus rapidement en cas de crise et de soutenir ainsi la population de manière appropriée.

En revanche, le TCS fait remarquer que les éventuels allègements fiscaux doivent se limiter à la partie non affectée de l'impôt sur les huiles minérales (c'est-à-dire les 40% de l'impôt sur les huiles minérales en faveur de la caisse générale de la Confédération). Une réduction des ressources affectées pourrait rapidement contribuer à des négligences en matière d'entretien, d'exploitation et de maintien de la substance de nos infrastructures qui détérioreraient la fluidité et la sécurité du trafic.



### 22.3228 Motion Salzmann – Aider la classe moyenne à faire face à la hausse des prix du carburant

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre un projet d'acte à l'Assemblée fédérale prévoyant le relèvement à 6000 francs du montant des déductions pour les frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail.

Position du TCS:



Le TCS soutient la motion Salzmann. En 2014, l'adoption de la nouvelle loi sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) a entraîné la modification de l'ordonnance sur les frais professionnels. L'une des nombreuses mesures prévues pour alimenter le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) était la limitation de la déduction des frais de déplacement liés à l'activité professionnelle dans le cadre de l'impôt fédéral direct. Depuis 2016, conformément au droit fiscal fédéral, la déduction des frais de déplacement est plafonnée à CHF 3000. Les cantons et les communes ont la possibilité d'appliquer un autre plafond dans le cadre de leurs compétences.

Le TCS est favorable à une augmentation du plafond de la déduction fiscale pour les pendulaires dans le cadre de l'impôt fédéral direct. Un plafond de CHF 3'000 ne correspond ni au coût d'un abonnement général (AG adultes 2ème classe : 3'860.- / AG adultes 1ère classe : 6'300.-) ni à celui appliqué pour les déplacements professionnels avec un véhicule privé. De plus, dans le contexte actuel d'augmentation exceptionnelle du prix des carburants, une telle mesure serait une aide bienvenue pour la population active.

### 22.3243 Motion Knecht – Un programme d'allègement en faveur de la population et de l'économie

En cas de hausse significative et prolongée des prix de l'énergie, qui résulte ou a résulté de changements soudains du côté de l'offre et/ou de la demande, le Conseil fédéral est chargé de présenter à l'Assemblée fédérale un projet d'acte par lequel la Confédération met en place, pour une durée limitée, un programme d'allègement, par exemple via l'impôt sur les huiles minérales prélevé sur les carburants et les combustibles. Cette mesure ne doit pas être prise au détriment des dépenses liées, mais être alimentée par la caisse générale de la Confédération.

Position du TCS:



Le TCS soutient la motion Knecht. Les prix des carburants ont augmenté ces derniers mois pour diverses raisons (niveau du Rhin, guerre en Ukraine, prix du baril de pétrole, etc.), ce qui pèse sur les ménages et l'économie. Pour le TCS, il est important que la population, dont une grande partie dépend du transport individuel, soit soutenue en cas de hausse des prix due à des circonstances exceptionnelles. Pour le TCS, une telle mesure doit toutefois être limitée dans le temps et ne concerner que les recettes fiscales qui ne sont pas affectées au FORTA ou à des tâches en rapport avec le trafic routier (c'est-à-dire les 40% de l'impôt sur les huiles minérales qui sont attribués à la caisse générale de la Confédération).

### 22.3244 Motion Chiesa – Un programme d'allègement en faveur de la population et de l'économie

Le Conseil fédéral est chargé de présenter à l'Assemblée fédérale un projet d'acte par lequel la Confédération met en place, pour une durée limitée, un programme d'allègement via l'impôt sur les huiles minérales prélevé sur les carburants et les combustibles.

Position du TCS:



Le TCS soutient la motion Chiesa. Les prix des carburants ont augmenté ces derniers mois pour diverses raisons (niveau du Rhin, guerre en Ukraine, prix du baril de pétrole, etc.), ce qui pèse sur les ménages et l'économie. Pour le TCS, il est important que la population, dont une grande partie dépend du transport individuel, soit soutenue en cas de hausse des prix due à des circonstances exceptionnelles. Pour le TCS, une telle mesure doit toutefois être limitée dans le temps et ne concerner que les recettes fiscales qui ne sont pas affectées au FORTA ou à des tâches



en rapport avec le trafic routier (c'est-à-dire les 40% de l'impôt sur les huiles minérales qui sont attribués à la caisse générale de la Confédération).

### **22.3356 Motion Chiesa – Baisser les prix de l'essence, du diesel et des combustibles pour la classe moyenne et l'industrie**

Le Conseil fédéral est chargé de présenter un projet d'acte à l'Assemblée fédérale ou de prendre les mesures nécessaires pour atténuer la flambée des prix de l'essence, du diesel et des combustibles.

Ces mesures consisteront à réduire d'au moins 50 % tous les impôts sur les huiles minérales grevant les carburants et les combustibles, la prestation obligatoire de compensation des émissions de CO<sub>2</sub> et la TVA. Les tâches à affectation obligatoire liées aux impôts et aux taxes, c'est-à-dire en particulier les tâches liées au trafic routier et aérien et aux fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, devront être alimentées par le budget ordinaire dans la même mesure que jusqu'à présent.

En raison de la nouvelle situation extraordinaire, ces mesures devront être limitées à quatre ans au maximum.

**Position du TCS:**



Le TCS rejette la motion Chiesa, compliquée à mettre en œuvre sur le plan administratif. Il lui préfère la solution plus simple d'une défiscalisation portant sur la part non affectée (40 % de la taxe de base) des recettes sur les huiles minérales.



## CONSEIL NATIONAL ET CONSEIL DES ÉTATS

### 21.039 Loi sur le transport de voyageurs. Modification

La réforme du transport régional de voyageurs et de la présentation des comptes dans les transports publics subventionnés vise à clarifier les responsabilités et à rendre les procédures plus efficaces. En outre, le Conseil fédéral veut renforcer le service public dans les transports publics. Lors de sa séance du 4 juin 2021, le Conseil fédéral a adopté à cet effet le message relatif à la modification de la loi sur le transport de voyageurs et l'a transmis au Parlement. Le projet vise notamment à ancrer dans la loi des mesures visant à clarifier l'utilisation des subventions. Celles-ci complètent les mesures déjà prises par l'Office fédéral des transports (OFT) à la suite du "cas CarPostal".

Position du TCS:



Le TCS est en principe d'accord avec les modifications de la loi sur le transport de voyageurs. Il soutient la décision du Conseil des Etats de renoncer à une exclusion explicite de la loi sur les cartels à l'article 17a. Cela correspond à la proposition initiale du Conseil fédéral et a été adopté sans opposition par la CTT-N le 5 avril 2022.

### 21.080 Loi fédérale sur la circulation routière. Révision

La révision de la loi sur la circulation routière est axée sur la réduction des gaz à effet de serre, l'amélioration de la sécurité routière et la possibilité d'une conduite automatisée.

Position du TCS:



Le TCS est en principe favorable à la présente révision de la loi, notamment aux adaptations proposées en matière de sécurité routière (Via sicura). Les adaptations concernant les délits de chauffard accordent aux juges une marge d'appréciation correcte et importante pour l'évaluation au cas par cas.

En ce qui concerne la durée minimale du retrait de permis, le TCS propose de soutenir la proposition du Conseil fédéral représentée par la majorité de la CEATE-E : la durée minimale doit être réduite à 12 mois. Cela permet, dans des cas justifiés, d'atténuer les conséquences sociales d'un retrait de permis.



## CONSEIL NATIONAL

### 21.501 Initiative parlementaire – Contre-projet indirect à l'initiative pour les glaciers. Zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici à 2050

Contrairement à l'initiative pour les glaciers et au contre-projet direct, le contre-projet indirect n'intervient pas au niveau de la Constitution, mais au niveau de la loi. La loi-cadre poursuit les mêmes objectifs que l'initiative populaire (zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050), mais elle est déjà concrétisée par des objectifs intermédiaires et des valeurs indicatives sectorielles. A l'exception des aides financières pour les entreprises (1,2 milliard) et les bâtiments (2 milliards), les mesures pour les différents secteurs, y compris la mobilité, continueront à être décidées dans le cadre des révisions de la loi sur le CO<sub>2</sub>.

Position du TCS:



Sur le fond, le TCS soutient l'orientation du contre-projet indirect à l'initiative sur les glaciers.

Il se prononce toutefois clairement contre la minorité de la CEATE-N concernant l'article 11, alinéa 5. Selon cet alinéa, le Conseil fédéral devrait

- édicter progressivement des prescriptions allant jusqu'à 0g CO<sub>2</sub>/km pour tous les véhicules de tourisme et utilitaires nouvellement mis en circulation ;
- pour tous les véhicules existants, il édicte des prescriptions relatives à l'utilisation de carburants renouvelables.

Du point de vue du TCS, ces points doivent être discutés dans le cadre de la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>.

Compte tenu du défi majeur que représente la réduction des émissions du secteur des transports, le TCS déplore par ailleurs l'absence de tout soutien direct en faveur de la transition écologique du transport individuel. Il attend du Parlement qu'il comble cette lacune en prévoyant des soutiens substantiels en faveur du développement d'une infrastructure de recharge adaptée, tant au niveau privé (immeubles d'habitation), que sur l'espace public ou dans les entreprises.

### 22.3281 Motion Wobmann – Aider la classe moyenne à faire face à la hausse des prix du carburant. Relever à 6000 francs la déduction pour les frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre un projet d'acte à l'Assemblée fédérale prévoyant le relèvement à 6000 francs du montant des déductions pour les frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail.

Position du TCS:



Le TCS soutient la motion Wobmann. En 2014, l'adoption de la nouvelle loi sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) a entraîné une modification de l'ordonnance sur les frais professionnels. L'une des nombreuses mesures prévues pour alimenter le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) a été la limitation de la déduction, sur le revenu soumis à l'impôt fédéral direct, des frais de déplacement professionnels. Depuis 2016, les travailleurs salariés ne peuvent déduire les frais de déplacement nécessaires qu'à hauteur de 3'000 francs au plus, en droit fiscal fédéral. Les cantons et les communes ont la possibilité de proposer un plafond différent pour leur imposition cantonale et communale.

Le TCS est favorable à une hausse du plafonnement de la déduction fiscale accordée aux pendulaires pour leurs déplacements professionnels. Un plafond à 3'000 ne correspond ni aux coûts de l'Abonnement Général (AG Adulte 2e classe : 3'860.- / AG Adulte 1ère classe : 6'300.-) ni à celui d'un trajet en voiture pour se rendre au travail. De plus, une telle mesure serait une aide bienvenue pour la population active dans la situation actuelle, avec une hausse exceptionnelle du prix du carburant.





### 22.3255 Motion Giezendanner – Un programme d'allègement en faveur de la population et de l'économie

Le Conseil fédéral est chargé de présenter à l'Assemblée fédérale un projet d'acte par lequel la Confédération met en place, pour une durée limitée, un programme d'allègement via l'impôt sur les huiles minérales prélevé sur les carburants et les combustibles.

Position du TCS:



Le TCS soutient la motion Giezendanner. Le prix des carburants a augmenté ces derniers mois pour diverses raisons (niveau du Rhin, guerre en Ukraine, prix du baril de pétrole, etc.), ce qui impacte les ménages et l'économie. Il est important pour le TCS que la population, en bonne partie dépendante du transport individuel, soit soutenue en cas de hausses dues à des circonstances exceptionnelles. Cependant, pour le TCS, une telle mesure doit être limitée dans le temps et ne concerner que les recettes fiscales non affectées au FORTA ou à des tâches liées à la circulation routière (soit les 40 % de l'impôt sur les huiles minérales affectés à la Caisse fédérale).

### 22.3280 Motion Wobmann – Un programme d'allègement en faveur de la population et de l'économie

En cas de hausse significative et prolongée des prix de l'énergie, qui résulte ou a résulté de changements soudains du côté de l'offre et/ou de la demande, le Conseil fédéral est chargé de présenter à l'Assemblée fédérale un projet d'acte par lequel la Confédération met en place, pour une durée limitée, un programme d'allègement, par exemple via l'impôt sur les huiles minérales prélevé sur les carburants et les combustibles. Cette mesure ne doit pas être prise au détriment des dépenses liées, mais être alimentée par la caisse générale de la Confédération.

Position du TCS:



Le TCS soutient la motion. Le prix des carburants a augmenté ces derniers mois pour diverses raisons (niveau du Rhin, guerre en Ukraine, prix du baril de pétrole, etc.), ce qui impacte les ménages et l'économie. Il est important pour le TCS que la population, en bonne partie dépendante du transport individuel, soit soutenue en cas de hausses dues à des circonstances exceptionnelles. Cependant, pour le TCS, une telle mesure doit être limitée dans le temps et ne concerner que les recettes fiscales non affectées au FORTA ou à des tâches liées à la circulation routière (soit les 40 % de l'impôt sur les huiles minérales affectés à la Caisse fédérale).

### 22.3289 Motion Imark – Baisser les prix de l'essence, du diesel et des combustibles pour la classe moyenne et l'industrie

Le Conseil fédéral est chargé de présenter un projet d'acte à l'Assemblée fédérale ou de prendre les mesures nécessaires pour atténuer la flambée des prix de l'essence, du diesel et des combustibles.

Ces mesures consisteront à réduire d'au moins 50 % tous les impôts sur les huiles minérales grevant les carburants et les combustibles, la prestation obligatoire de compensation des émissions de CO<sub>2</sub> et la TVA. Les tâches à affectation obligatoire liées aux impôts et aux taxes, c'est-à-dire en particulier les tâches liées au trafic routier et aérien et aux fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, devront être alimentées par le budget ordinaire dans la même mesure que jusqu'à présent.

En raison de la nouvelle situation extraordinaire, ces mesures devront être limitées à quatre ans au maximum.

Position du TCS:



Le TCS rejette la motion Imark, compliquée à mettre en œuvre sur le plan administratif. Il lui préfère la solution plus simple d'une défiscalisation portant sur la part non affectée (40 % de la taxe de base) des recettes sur les huiles minérales.



### 20.3599 Motion Suter – Réduire le nombre d'accidents de la route. Limitation de la puissance en chevaux (ch) pour les jeunes conducteurs

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement les modifications de la loi nécessaires à l'introduction d'une limitation de la puissance en chevaux pour les jeunes conducteurs.

Position du TCS:



Le TCS rejette la motion Suter. Depuis 2010, avant même la mise en place des mesures Via Sicura (entrées en vigueur le 1er janvier 2013), on a constaté une diminution et puis une stabilisation du nombre de victimes lors d'accidents avec tués, dans les cas où le conducteur est considéré comme responsable. Le nombre de jeunes victimes décédées a également diminué de moitié entre 2018 et 2019.

Du point de vue de la sécurité routière, les enjeux reposent sur la formation des jeunes conducteurs et non sur la puissance des véhicules. Il convient en outre de relever qu'il n'y a pas de corrélation entre la puissance des véhicules et les caractéristiques de ces derniers en termes de sécurité. À puissance comparable, un véhicule ancien et un véhicule nouveau n'offrent par exemple pas les mêmes standards de sécurité.

### 20.3682 Postulat Flach – Réfléchissons au lieu de construire. Accompagnons le développement des infrastructures d'une réduction des pics d'affluence pour un trafic plus efficace

Le Conseil fédéral est prié d'examiner la manière dont :

1. on pourrait s'assurer que le développement des infrastructures de transports effectué par la Confédération est financé uniquement si les bénéficiaires cantonaux mettent aussi en oeuvre des mesures complémentaires contribuant à la réduction des pics d'affluence du trafic ;
2. ces initiatives ayant pour but de réduire les pics d'affluence du trafic pendulaire pourraient être présentées et évaluées de la manière la plus simple possible et ;
3. on pourrait modifier la définition d'" embouteillage " pour que le mandat confié à l'OFROU, consistant à éviter la formation d'embouteillages, soit plus pertinent sur le long terme. Selon cet office, il y a embouteillage " lorsque la vitesse des véhicules est de moins de 10 km/h pendant au moins une minute et que le trafic est souvent immobilisé". De même, " lorsque la vitesse des véhicules est de moins de 30 km/h pendant au moins une minute et/ou que le trafic est parfois temporairement immobilisé ", on parle de " fort ralentissement ". S'agissant du recensement des embouteillages, la norme VSS " distingue entre un "bouchon" et un "trafic en accordéon" ". L'OFROU ne faisant pas cette distinction, il " désigne ces deux situations comme des "embouteillages" ". Par ailleurs, " lorsque le temps perdu dépasse les 5 minutes au total ", il s'agit aussi d'un embouteillage. L'OFROU a donc un mandat politique consistant à garantir la fluidité du trafic. Il doit agir dès que le temps perdu est supérieur à 5 minutes, soit en construisant de nouvelles routes, soit en modifiant la signalisation de manière astucieuse.

Position du TCS:



Le TCS rejette le postulat Flach. L'aménagement, l'extension et l'entretien de l'infrastructure routière sont déjà coordonnés dans le cadre de différents programmes (PRODES Routes nationales, projets d'agglomération, etc.). La priorisation des projets se base sur un grand nombre de critères, y compris environnementaux, et notamment sur le degré de surcharge régulier mesuré par l'OFROU.

Le TCS estime qu'il est désormais nécessaire d'agir au niveau de la mise en oeuvre des projets approuvés par le Parlement et dont les crédits d'engagement ont été votés. En effet, nombre d'entre eux accusent aujourd'hui un retard considérable en raison de la complexité des processus et, surtout, des oppositions et blocages survenant après la présentation du projet définitif. Une simplification des processus et une limitation du nombre des étapes ouvertes aux recours (à l'image de ce qui est aujourd'hui proposé dans le secteur de l'énergie) pourraient contribuer à débloquer la situation.