



Prises de position de l'Automobile Club de Suisse – ACS concernant les projets de transport de la session spéciale 2025 du Conseil National

	Approbation	Rejet
<p>25.3003 n Mo. CTT-N. Les systèmes de navigation doivent aussi contribuer à la sécurité</p> <p>L'ACS <u>rejette</u> cette motion avec la justification suivante :</p> <ul style="list-style-type: none">• Aujourd'hui déjà, les exploitants de routes cantonales et communales peuvent ordonner des interdictions temporaires de circuler en cas d'embouteillage. Lorsqu'ils les publient en temps réel, les systèmes de navigation les affichent corrélativement. Pour cette raison, l'ACS estime qu'il n'est pas nécessaire d'introduire une obligation légale contraignant les exploitants de systèmes de navigation d'indiquer les fermetures ordonnées de routes et de dévier le trafic en conséquence.• En outre, en raison du principe de territorialité, il n'est pas possible de contraindre, par une réglementation légale, les exploitants étrangers de systèmes de navigation.• Parallèlement, une telle réglementation légale supposerait une introduction simultanée de l'obligation de mise à jour des systèmes de navigation. Or, cette mesure serait par exemple en opposition à la « Convention de Vienne » (Convention sur la circulation routière du 8 novembre 1968 ; RS 0.741.10).		



25.3004 n Mo. CTT-N. Créer les bases légales visant à améliorer la gestion du trafic sur les axes nord-sud

L'ACS rejette cette motion avec la justification suivante :

- Les routes de transit servent à assurer la fluidité du trafic ainsi que l'accessibilité de toutes les régions suisses. La loi fédérale sur la circulation routière stipule que les routes de transit parallèles aux routes nationales doivent servir d'itinéraire alternatif en cas d'embouteillages ou d'autres perturbations sur les autoroutes.
- De plus, les cantons, en concertation avec la Confédération, peuvent prendre d'ores et déjà des mesures locales de régulation du trafic sur les routes de transit. Ces mesures de régulations doivent toutefois cadrer avec les intérêts suprarégionaux.
- Dans ce contexte, nous nous devons de souligner que la Confédération participe aux coûts cantonaux des routes principales avec des moyens provenant du financement spécial pour la circulation routière.
- De surcroit, une réglementation spécifique pour l'axe nord-sud serait injuste, car cet axe n'est pas seul à être concerné par le trafic d'évitement. Les communes et les agglomérations situées sur le Plateau le sont également, et ce tous les jours.





<p>24.4303 n Po. Imark. Procédure simplifiée pour la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence</p> <p>L'ACS <u>approuve</u> cette motion pour les raisons suivantes et sous la réserve suivante :</p> <ul style="list-style-type: none">• Les procédures simplifiées pour la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence sont un moyen éprouvé pour élimination rapide et simplifiée des goulets d'étranglement. À la suite du NON à l'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales, une telle réglementation est plus urgente que jamais afin de contrer de manière flexible, rapide et efficace la formation d'embouteillages.• En cas de surcharge du trafic à des points névralgiques, l'abus actuel des possibilités de recours retarde de plusieurs années des solutions simples comme la réaffectation des bandes d'arrêt d'urgence.		
<p>23.3517 n Po. (Regazzi) Fonio. Tunnel du Saint-Gothard. Voie réservée aux véhicules ayant des plaques tessinoises ou uranaises</p> <p>L'ACS <u>rejette</u> cette motion avec la justification suivante :</p> <ul style="list-style-type: none">• Une telle réglementation aboutirait à une discrimination de tous les autres automobilistes. Ceux-ci participent cependant tous dans la même mesure aux coûts de l'exploitation et de la maintenance du réseau des routes nationales, y compris le tunnel du Gothard, via le FORTA et les impôts fédéraux.• Pour la mise en œuvre, il serait nécessaire d'enregistrer les plaques minéralogiques de chaque véhicule passant dans le tunnel du Gothard. À notre avis, ce serait très délicat du point de vue de la protection des données.• De plus, le contrôle et les sanctions en cas d'infraction seraient complexes et coûteux.		



<p>23.3715 n Po. Farinelli. Vignette autoroutière obligatoire pour traverser la Suisse</p> <p>L'ACS <u>rejette</u> cette motion avec la justification suivante :</p> <ul style="list-style-type: none">• L'extension de l'obligation de vignette aux cols alpins et à toutes les autres routes de transit équivaldrait une tarification routière (<i>roadpricing</i>), ce que l'ACS refuse catégoriquement.• En outre, nous rejetons une augmentation du prix de la vignette autoroutière. En 2014, les électeurs suisses se sont clairement prononcés contre. De plus, des coûts plus élevés pourraient faire augmenter le détournement du réseau routier national sur le réseau cantonal, craint pourtant par le postulant. Ce comportement serait adopté avant tout par les automobilistes étrangers passant par la Suisse quelques fois par an seulement.		
<p>23.3711 n Mo. (Pasquier -Eichenberger) Töngi. Pour une interdiction des SUV et des voitures tout-terrain</p> <p>L'ACS <u>rejette</u> cette motion avec la justification suivante :</p> <ul style="list-style-type: none">• Pour nous, une intervention de l'État dans le choix de la catégorie de voiture est hors de question. Les automobilistes doivent pouvoir choisir eux-mêmes, à l'avenir aussi, quel type de voiture ils conduiront.• De plus, conformément à la loi, les SUV doivent être équipés, comme tous les autres véhicules, des mêmes systèmes de conduite automatisés afin d'améliorer la sécurité routière.		



<p>23.3610 n Mo. Gredig. Péage variable pour le transit nord-sud et mesures d'accompagnement pour les autres passages transalpins Ad: 23.3611 n, 23.3612 n</p> <p>L'ACS <u>rejette</u> cette motion avec la justification suivante :</p> <ul style="list-style-type: none">• Divers exemples à l'étranger, à commencer par la ville de Londres, ont démontré que des péages ne peuvent pas fonctionner comme instrument de contrôle de la gestion du trafic.• Un péage pour traverser le tunnel du Gothard correspond à une tarification routière (<i>roadpricing</i>) que nous rejetons catégoriquement.		
---	--	---

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