



Prise de position de l'Automobile Club de Suisse ACS au sujet des projets de loi sur les transports de la session d'été 2025 des Chambres fédérales

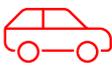
Conseil national

	Approbation	Rejet
<p>23.477 n Iv. pa. CTT-CN. Cautionnements solidaires en faveur du chargement des automobiles</p> <p>L'ACS <u>approuve</u> cette initiative parlementaire pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">• En principe, nous sommes favorables aux projets qui assurent la fluidité du trafic individuel motorisé, tout comme pour ceux qui assurent l'accessibilité des régions isolées.• Les chargements de voiture (ferroustages) sont importants non seulement comme partie du réseau routier interrégional et national, mais ils contribuent aussi à l'échange entre les différents cantons et régions.• Grâce au cautionnement solidaire de la Confédération, le commettant bénéficie d'un taux d'intérêt plus bas en raison d'une meilleure solvabilité et, par conséquent, d'indemnités d'exploitation plus faibles. De ce fait, le besoin en subventions est moindre, ce qui allège le budget fédéral.		



<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>23.3715 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.		
<p>23.3891 n Mo. Schaffner. Systèmes de navigation. Créer une base légale pour empêcher le trafic d'évitement</p> <p>L'ACS <u>rejette</u> cette motion avec la justification suivante :</p> <ul style="list-style-type: none">• En principe, l'ACS est favorable aux mesures visant à empêcher le trafic d'évitement.• À l'heure actuelle déjà, les exploitants de routes cantonales et communales peuvent ordonner des interdictions temporaires de circuler en cas d'embouteillage. S'ils les publient en temps réel, les		



<p>systèmes de navigation les afficheront corrélativement. Pour cette raison, l'ACS estime qu'il n'est pas nécessaire de créer une base légale pour des injonctions de circulation numériques.</p> <ul style="list-style-type: none">• En outre, en raison du principe de territorialité, il n'est pas possible d'astreindre, par une réglementation légale, les exploitants étrangers de systèmes de navigation.		
<p>23.3976 n Mo. fraction G. Environnement et santé. Appliquer les principes du pollueur-payeur aux frais de maladie</p> <p>L'ACS <u>rejette</u> cette motion avec la justification suivante :</p> <ul style="list-style-type: none">• Les recettes en provenance du trafic routier sont déjà largement affectées. C'est également le cas des recettes de l'impôt sur les véhicules automobiles et de l'impôt sur les huiles minérales. Conformément à l'art. 86, al. 2 CF, elles sont entièrement ou partiellement affectées. Toute dérogation à ces affectations nécessiterait donc une modification de la Constitution fédérale.• L'ACS est d'accord avec le Conseil fédéral qu'il n'est pas indiqué de prélever des taxes supplémentaires ni d'affecter les impôts perçus par la Confédération au cofinancement du traitement de maladies.• Il faut également mentionner que d'une manière générale, l'industrie automobile a largement contribué, et avec succès, à la réduction continue des émissions au cours des dernières décennies grâce à des innovations permanentes.		



Conseil des États

	Approbation	Rejet
<p>25.3040 s Mo. Z'graggen. Hausse considérable de la contribution versée par la Confédération pour les routes cantonales situées en bordure des axes de transit internationaux</p> <p>L'ACS <u>rejette</u> cette motion avec la justification suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comme mentionné dans la prise de position du Conseil fédéral, les régions montagneuses bénéficient déjà de contributions supplémentaires (conformément à l'article 14 de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien ; LU-Min ; RS 725.116.2) en provenance du financement spécial du trafic routier. • Par ailleurs, les cantons de montagne reçoivent un pourcentage plus élevé que les autres cantons lors de la répartition du produit net de l'ORPL (selon l'article 87 de l'ordonnance concernant la redevance sur le trafic des poids lourds ; ORPL ; RS 641.811). • En outre, tous les cantons reçoivent des contributions non liées à des travaux, calculées spécialement sur la base de leurs charges routières. • Dernier point, mais non des moindres : le trafic d'évitement ne concerne pas seulement les cantons de montagne, mais aussi le Plateau. • Tout comme le Conseil fédéral, l'ACS est d'avis que les contributions fédérales actuelles aux charges routières des cantons tiennent compte de manière appropriée des particularités des réseaux routiers cantonaux. 		

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