




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

Conseil national


	Approbation	Rejet
<p>25.4402 n Mo. CTT-N. Numérisation des permis de conduire et de circulation</p> <p>L'ACS <u>soutient</u> cette motion pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'ACS est d'avis qu'en ce qui concerne le permis de conduire, la digitalisation devrait aussi être appliquée et par conséquent, un permis digital devrait être introduit avec la même validité que le document physique correspondant. • Ce faisant, il faudra obtenir l'assurance que la protection et la sécurité des données soient garanties. 		



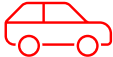
Conseil des États

	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 indiqué dans la prise de position du Conseil fédéral, les régions de montagne concernées (selon article 14 de la loi fédérale sur l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et d'autres fonds affectés au trafic routier et aérien ; LUmin ; RS 725.116.2) bénéficient aujourd'hui déjà de contributions supplémentaires provenant du financement spécial du trafic routier. • De plus, les cantons de montagne (selon article 87 de l'Ordonnance sur la redevance sur le trafic des poids lourds ; ORPL ; RS 641.811) reçoivent un pourcentage plus élevé que les autres cantons lors de la répartition du produit net de la RPLP. • En outre, tous les cantons perçoivent des contributions supplémentaires non liées à des travaux, calculées spécifiquement sur la base de leurs charges routières. • Et pour conclure, le trafic de contournement touche non 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 façon appropriée des particularités des réseaux routiers cantonaux. 		



<p>25.3004 n Mo. CTT-N. Créer les bases légales visant à améliorer la gestion du trafic sur les axes nord-sud</p> <p>L'ACS <u>rejette</u> cette motion avec la justification suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'ACS est en principe favorable aux mesures visant à prévenir le trafic d'évitement. • Comme mentionné dans la prise de position du Conseil fédéral, les routes de transit parallèles aux autoroutes servent d'itinéraires alternatifs en cas de perturbations sur les autoroutes. Pour cette raison, les conseillers fédéraux ont autorisé le Conseil fédéral de maintenir ouvertes les routes importantes pour le trafic de transit (article 2, alinéa 1, lettre a, de la Loi sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR ; RS 741.01)). • D'ores et déjà, les cantons peuvent adopter des réglementations locales en matière de circulation, pour autant que celles-ci soient prises en concertation avec la Confédération et qu'elles préservent ainsi non seulement les intérêts locaux, mais aussi suprarégionaux. • Il faut également tenir compte du fait que, sur le Plateau également, de nombreuses communes et agglomérations sont touchées quotidiennement par le trafic d'évitement. 		
--	--	---



<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"> • L'ACS est en principe favorable aux mesures visant à prévenir le trafic d'évitement. • En cas d'embouteillages, les exploitants des routes cantonales et communales peuvent aujourd'hui déjà ordonner des interdictions temporaires de circuler. Si elles sont publiées en temps réel, elles s'affichent dans les systèmes de navigation. Pour cette raison, l'ACS estime qu'il n'est pas nécessaire d'établir une base juridique pour les réglementations numériques en matière de circulation. • En outre, en raison du principe de territorialité, il n'est pas possible d'obliger les opérateurs de navigation étrangers par le biais d'une réglementation légale à programmer leurs systèmes avec les règles de circulation corrélatives. 		
<p>24.4302 s Mo. Broulis. Pour une politique des transports coordonnée entre les acteurs de la mobilité, mettons en place un secrétariat d'Etat aux transports</p> <p>L'ACS <u>rejette</u> cette motion avec la justification suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nous sommes conscients que notre pays doit faire face à de grands défis dans le domaine des transports. • Selon nous, la création d'une nouvelle autorité n'entraînera qu'une augmentation des coûts, sans pour autant améliorer l'efficacité de la planification et de la mise en œuvre. • Nous sommes d'avis qu'il est plus judicieux de renforcer les structures existantes dans le domaine des transports et d'optimiser leur coopération. 		