



Prises de position de l'Automobile Club de Suisse ACS sur les projets de transport de la session d'automne 2022 des Chambres fédérales

Conseil national

20.4088 n - Po Clivaz : Particules fines émises par l'abrasion des pneus et le freinage. Trouver des solutions pour lutter contre leurs conséquences sanitaires néfastes

L'ACS rejette ce postulat pour les raisons suivantes :

- Commandées par l'Office fédéral de l'environnement (OVEF), des études sont d'ores et déjà en cours pour mieux identifier les différentes formes de poussières fines par rapport aux microplastiques.
- Par ailleurs, diverses études ont déjà été élaborées sur ce thème. Les résultats et conclusions correspondants ont été publiés.
- Au vu des efforts existants et en cours ainsi que du grand nombre de publications déjà rendues publiques, nous estimons qu'il n'y a aucune nécessité à l'élaboration d'une étude supplémentaire. Cela ne ferait qu'engendrer des coûts supplémentaires sans apporter de nouvelles conclusions.

20.4134 n – Mo Schlatter : Zones 30. Bureaucratie inutile pour les communes

L'ACS rejette cette motion pour les raisons suivantes :

- Avec sa revendication, la motion vise clairement l'introduction d'une vitesse de 30 km/h sur l'ensemble du territoire des villes et des communes. En 2001 pourtant, l'électorat suisse a rejeté massivement l'initiative populaire « Pour plus de sécurité à l'intérieur des localités grâce à une vitesse maximale de 30 km/h assortie d'exceptions (Rue pour tous) » et s'est prononcé clairement contre l'introduction généralisée de zones à 30 km/h. Malgré cela, cette motion vise à simplifier l'introduction de la vitesse à 30 km/h. De notre point de vue, elle est contraire à la volonté populaire.
- Des revendications politiques plus larges ont déjà été déposées au Parlement. Elles auraient pour conséquence de faciliter aux villes et aux communes l'introduction arbitraire d'une vitesse de 30 km/h sur l'ensemble du territoire, ce qui anéantirait la hiérarchie routière actuelle. L'ACS considère donc qu'il est important de s'opposer aux prémices dans ce domaine.



- Si les usagers de la route n'évoluent pas plus vite sur les routes de transit que sur le réseau routier suburbain, il est avéré par expérience qu'un trafic d'évitement s'établit dans les quartiers résidentiels.
- Ce trafic d'évitement représente une charge supplémentaire pour les quartiers résidentiels. L'effet des zones à 30 km/h qui y ont été introduites sous prétexte de la protection contre le bruit devient ainsi obsolète.
- Parallèlement, le flux des transports en commun (bus et tram) est ralenti, ce qui engendre l'utilisation de véhicules additionnels et donc un renchérissement supplémentaire pour les usagers des transports publics.
- Au vu du nombre croissant de véhicules électriques, l'introduction de zones à 30 km/h comme mesure de protection contre le bruit n'est plus pertinente.
- L'introduction généralisée de zones à 30 km/h n'améliore pas la sécurité routière, bien au contraire : aujourd'hui déjà, on constate que des cyclistes dépassent des voitures dans les zones limitées à 30 km/h.

20.4136 n - Mo Groupe des vert-e-s : Immatriculer à partir de 2025 uniquement des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires légers propulsés par des énergies non fossiles

L'ACS rejette cette motion pour les raisons suivantes :

- Nous nous engageons en faveur de la diversité technologique et nous opposons contre une interdiction par l'État de certaines formes de propulsion.
- La réglementation constitue une interdiction de fait de la technologie et étoufferait l'innovation et le développement de carburants alternatifs, comme les carburants synthétiques, par exemple. Il serait en outre impossible de procéder à l'adjonction de carburants synthétiques.
- De plus, la population doit pouvoir choisir librement la forme de propulsion d'un nouveau véhicule. L'état ne doit pas intervenir dans ce processus décisionnel.
- Une telle disposition légale entraîne des injustices. Des locataires, par exemple (et par conséquent la majorité de notre population), qui ne sont pas en mesure de décider eux-mêmes de l'infrastructure (p. ex. stations de recharge électrique) au sein de leur immeuble d'habitation, ne pourraient plus acheter de nouveaux véhicules à partir de 2025.
- Aujourd'hui, la part des véhicules à propulsion alternative nouvellement immatriculés est déjà de 50 %. Par conséquent, une telle réglementation est inutile. De plus, elle aurait pour conséquence que moins de véhicules à faibles émissions seraient nouvellement immatriculés, car de nombreux consommateurs garderaient plus longtemps leur ancien véhicule ou le remplaceraient par une voiture d'occasion à propulsion fossile.



- Comme la Suisse ne produit pas de voitures, nous n'exerçons aucune influence sur la technologie des voitures construites et le choix du type de propulsion.

Conseil des États

Aucun dossier de politique des transports sur lequel l'ACS souhaite prendre position n'est au programme.

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter Fabien Produit, Secrétaire général ACS, fabien.produit@acs.ch, Tél. 031 328 31 17.