



Lignes directrices politiques 2021 – 2025

1. L'activité politique du TCS

1.1. Principes de base

L'activité politique du TCS est statutairement précisée. La protection des droits et des intérêts de ses membres en matière de circulation routière et de mobilité en général est mentionnée dans les statuts. Il est également fait mention de l'intérêt général (Art.2, al. 1) et de la volonté de s'engager en faveur de la sécurité routière (Art. 2, al. 3).

1.2. Compétences

Les statuts sont également clairs sur les compétences des organes du TCS qui déterminent l'orientation de l'activité politique. L'Assemblée des délégués définit les lignes directrices dans le domaine de la politique de mobilité (Art. 12, al. 2, let. h). Au sein de ces dernières, sont fixés les principes politiques sur lesquels le Conseil d'administration s'appuie. De plus, il incombe à l'Assemblée des délégués de décider du lancement d'initiatives et de référendums (Art. 12, al. 2, let. g).

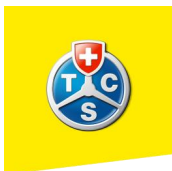
Le Conseil d'administration met en œuvre ces exigences (Art. 18, al. 9, let. d). La préparation est effectuée par le Comité politique du Conseil d'administration qui jouit d'une compétence décrite par le règlement d'organisation du groupe TCS. Le champ d'activité du Comité politique couvre les domaines de la mobilité et de l'aménagement du territoire, du financement et de la réalisation de l'infrastructure du trafic, de la fiscalité de la mobilité, des enjeux environnementaux, de la sécurité routière et de la protection des consommateurs (Point 2.10.5.1, let. a).

1.3. Mise à jour des lignes directrices politiques

En règle générale, le Comité politique élabore les nouvelles lignes directrices politiques tous les cinq ans et les soumet au Conseil d'administration (Point 2.10.5.2., let. B du règlement d'organisation du groupe TCS).

1.4. Revendications politiques relatives à la mobilité urbaine

Les objectifs formulés dans le rapport sur la mobilité urbaine, validées par le Conseil d'administration le 28.11.2019, ont été intégrées dans les revendications politiques de ces lignes directrices quinquennales.



2. Faits et tendances dans la mobilité

2.1. La mobilité en chiffres

En 2019, plus de 138 milliards de kilomètres ont été parcourus sur les réseaux routiers et ferroviaires suisses¹. La route représente le principal mode de transport puisque, les trois quarts des voyages ainsi comptabilisés ont été effectués sur le réseau routier (plus de 108 milliards). Cela représente cinq fois plus que le nombre de kilomètres parcourus sur le rail. En suisse, un tel mode de calcul indique enfin que la mobilité – tous modes de transport confondus – a plus que doublé entre 1970 et 2019.

Selon les prévisions de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), la mobilité va continuer de croître et de gagner en importance. Entre 2010 et 2040, les prestations du trafic devraient augmenter de plus de 50% pour les transports publics, de plus de 30% pour la mobilité douce et de près de 20% pour le trafic individuel motorisé².

En comparaison internationale, la Suisse se trouve dans une situation inédite, car la croissance des moyens de transport répond à un besoin très fort de la population. En 2015, la distance moyenne quotidienne parcourue par personne était de 36,8 km³. Un tiers de cette distance est parcouru pour des motifs professionnels ou des besoins de formation. En 2019, 8 personnes actives occupées sur 10 étaient des pendulaires. 71% de la population active en Suisse travaillait en dehors de sa commune de domicile. Un peu plus de la moitié de la mobilité concerne les loisirs ou les achats⁴. Les loisirs restent donc le principal motif de déplacement.

Parmi les moyens de mobilité individuelle, la voiture demeure un mode de transport important. Environ les deux tiers des distances totales sont parcourues en voiture. Ce constat se reflète également dans la progression du parc de véhicules. Ce dernier a progressé de 33% par rapport aux années 2000, pour atteindre 6,2 millions de véhicules immatriculés (dont 4,7 millions de voitures de tourisme et 0,8 million de deux roues motorisés)⁵. Plus des deux tiers des ménages en Suisse (78%) possédaient au minimum une voiture en 2015, et plus du tiers possédaient même plus de deux véhicules⁶. 65% des ménages possédaient au moins un vélo et seuls 7% possédaient un vélo électrique. La possession d'une voiture ou d'un vélo reste ainsi très répandue, en comparaison avec les deux roues motorisés (motos, scooters, vélomoteurs, etc. : 18%). En Suisse, 82% de la population possédait un permis de conduire en 2015⁷. La part des jeunes entre 18 et 24 ans possédant un permis de conduire a constamment diminué entre 1994 et 2010 (de 71% à 59%),

¹ Office fédéral de la statistique, *Prestations du transport de personnes*, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport-personnes/prestations.html> - ce calcul est l'addition de tous les kilomètres effectués par tous les habitants

² Office fédéral du développement territorial, *Perspectives d'évolution du transport en 2040*, 2016, P.5

³ Office fédéral de la statistique, *Comportement de la population en matière de transports*, 2017, P.17

⁴ Office fédéral de la statistique, *Pendularité*, 2019, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport-personnes/pendularite.html>

⁵ Office fédéral de la statistique, *Véhicules*, 2020, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/infrastructures-transport-vehicules/vehicules.html>

⁶ Office fédéral de la statistique, *Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015*, 2017, P. 11

⁷ Office fédéral de la statistique, *Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015*, 2017, P. 11

mais est restée stable entre 2010 et 2015 (de 59% à 61%). Le permis de conduire semble perdre en attractivité parmi les jeunes, notamment en raison des coûts et des obstacles administratifs. Le fait de vivre sans voiture est particulièrement fréquent chez les jeunes étudiants vivant en milieu urbain. Cet état de fait est en partie lié au développement du réseau de transport public urbain.

La proportion des détenteurs d'un abonnement de transports publics (57% de la population de plus de 16 ans) est restée stable entre 2010 et 2015⁸. 36% des résidents en Suisse possèdent un abonnement demi-tarif, alors que 15% détiennent un abonnement d'une communauté tarifaire et près de 10% un abonnement général. 73% des 16 à 24 ans ont un abonnement de transports publics. Le taux de possession d'un abonnement de transports publics varie également en fonction du lieu de résidence; il dépasse 61% dans les espaces fortement urbanisés et avoisine 45% dans les espaces ruraux.

2.2. La mobilité sous l'influence des mégatendances

Dans les prochaines années et décennies, la société sera influencée par diverses évolutions fondamentales (mégatendances). Parmi celles-ci, les suivantes auront un impact particulier sur la mobilité:

- La croissance démographique
- Le vieillissement de la société
- L'urbanisation
- L'individualisation
- la nomadisation (la distance à parcourir pour couvrir les besoins de base tels que le travail, les achats et les loisirs est de plus en plus longue)
- L'écologisation et la raréfaction des ressources
- La numérisation.

Selon diverses projections⁹, la Suisse comptera 10 millions d'habitants dans 20 à 30 ans. Plus de 50% d'entre eux auront plus de 65 ans. Le degré d'urbanisation ne cessera de croître et les modes de vie de se diversifier. En sus des profondes modifications liées aux modes de travail (ex : travail à domicile), les distances à parcourir s'allongeront pour le travail, les achats, les loisirs (...). Comme le souligne également L'Office fédéral du développement territorial (ARE), le nombre annuel de kilomètres parcourus par les habitants en Suisse va augmenter, tant dans les transports publics que privés. Le transport combiné va se développer et les exigences en matière de connectivité des systèmes seront donc plus élevées. L'agenda politique sera donc toujours plus influencé par le besoin de satisfaire de manière durable les attentes économiques, tout en garantissant la possibilité de s'adapter à long terme aux modes de vie qui évoluent.

⁸ Office fédéral de la statistique, *Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015, 2017*, P. 14

⁹ Entre autres la société suisse pour des études prospectives, https://www.swissfuture.ch/fr/?noredirect=fr_FR



Ces mégatendances émergentes entrent parfois en contradiction avec les besoins des consommateurs. Des antagonismes sont clairement identifiables : Comment par exemple envisager une augmentation des distances et des trajets tout en préservant l'environnement ? Les habitudes de payer en fonction de l'utilisation (pay as you use) - qui se substituent de plus en plus à celle de la propriété des moyens de locomotion – sauront-elles répondre aux exigences de confort, de respect de la sphère privée de fiabilité, ou bien encore de rapport qualité/prix.

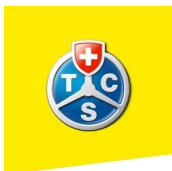
On peut supposer que les évolutions suivantes prévaudront en matière de mobilité à court et moyen terme:

- La multimodalité deviendra de plus en plus importante (devra gagner en importance), en particulier afin d'alléger nos principales infrastructures de transport. Il ne sert à rien d'essayer d'évincer un mode de transport ou un autre. Il sera au contraire nécessaire de combiner la capacité de tous les moyens disponibles et de les utiliser pleinement. Dans le même temps, les nouvelles technologies permettront de relier de plus en plus efficacement les différents utilisateurs, les différents moyens de transport et prestataires de services.
- L'économie de partage sera favorisée, à l'avenir, par la numérisation et la nécessité d'utiliser efficacement les ressources limitées. Au fil du temps, cette dernière modifiera également les comportements et les modes de consommation.
- L'électrification des moyens de transport - tant les transports individuels motorisés que les transports publics urbains - continuera à progresser, en raison des mégatendances de l'écologisation et de la raréfaction des ressources.
- Des changements importants se dessinent dans le domaine de la mobilité douce. D'une part, la vente de vélos et de vélos électriques est en plein essor. En 2018, 345'313 vélos classiques et électriques ont été vendus. La vente d'e-bikes a d'ailleurs crû de 26,9% par rapport à l'année précédente. D'autre part, une nouvelle forme de mobilité qui concerne de courtes distances progresse fortement (en particulier pour le premier et le dernier kilomètre à parcourir). Les engins tels que l'e-trottinette, le gyropode et le gyroroue sont autant d'illustrations de cette tendance. Ces engins offrent des libertés et de la flexibilité aux usagers. Grâce à leur maniabilité, ils sont souvent utilisés en complément d'autres moyens de transport.

2.3. Les objectifs du Conseil fédéral pour la législature 2019 – 2023

Le Conseil fédéral estime qu'une infrastructure de transport et de TIC efficace, fiable et couvrant tout le territoire national est un facteur essentiel du développement économique. Il prévoit pour la période législative 2019-2023 - et même au-delà - une augmentation de la population et donc un besoin croissant de mobilité et d'outils de communication.

Par conséquent, le gouvernement a inscrit la modernisation constante de l'infrastructure actuelle et son développement en fonction des besoins dans sa liste des objectifs pour la législature en cours. Il s'agira notamment de tenir compte de manière appropriée des exigences croissantes en termes de performances, de financement et de sécurité.



Au niveau de l'infrastructure de transport, le Conseil fédéral est d'avis qu'il faut augmenter la capacité aussi bien de la route que du rail. Il entend poursuivre dans les années à venir l'achèvement du réseau des routes nationales, ainsi que la réalisation de projets de délestage urgents dans les agglomérations. De surcroît, le gouvernement veut encourager le passage vers des véhicules plus respectueux de l'environnement et plus économes du point de vue énergétique. Dans le domaine du trafic ferroviaire également, le Conseil fédéral prévoit de réaliser divers projets de développement. Il entend ainsi dans ce secteur répondre aux exigences croissantes en termes de capacité et étendre l'offre de prestations. La numérisation améliorera l'efficacité et la fluidité des infrastructures de transport, en stimulant des solutions de mobilité intégrées.

Les Chambres fédérales ont examiné et confirmé ces objectifs législatifs.

2.4. Covid-19

La pandémie de Covid-19 a bouleversé le monde entier. Ses conséquences parfois difficiles pour l'économie, la société et l'environnement se prolongent. Il est encore difficile d'évaluer lesquelles d'entre elles auront des effets durables. Même s'il est impossible aujourd'hui de prédire les changements qui influenceront à long terme la mobilité, certains phénomènes – tels que le travail à domicile par exemple – conditionneront fortement les habitudes.

La baisse du nombre de passagers qui fréquentent les transports publics affectera pendant plusieurs années le rendement des entreprises actives dans ce secteur. De plus, en raison de la pandémie, la situation financière des collectivités publiques sera tendue ces prochaines années (prestations de soutien en faveur de l'économie, augmentation des charges sociales, baisse des recettes fiscales). Une telle situation exigera une attention plus soutenue aux projets d'extension des transports publics, en raison notamment de leurs conséquences financières.

La pression politique en faveur de prélèvements dans le système de financement des routes augmentera, d'autant plus que le FORTA sera suffisamment approvisionné dans les années à venir, en raison du report, voire de la suppression de projets (ex : branche ouest du contournement de Bienne).

3. Objectifs du TCS

Compte tenu de ces tendances et des évolutions parlementaires, il semble important de réaffirmer les principes sur lesquels le TCS a bâti son activité politique jusqu'à présent, à savoir:

- le libre choix du moyen de transport
- l'utilisation efficace des ressources
- l'utilisation responsable des ressources naturelles
- le maintien d'une infrastructure de transport performante, sûre et fiable

Ces principes prendront forme à travers une communication positive qui se déclinera. Ils seront précisés sous de multiples angles thématiques et déclinés en usant de tous les moyens de communication. Ils permettront ainsi d'animer et d'enrichir le débat politique grâce à des approches et de revendications ciblées. L'objectif n'est pas de défendre un aspect de la mobilité, mais de contribuer à façonner la mobilité du futur – sous toutes ses formes – conformément d'ailleurs aux objectifs du Conseil fédéral pour la législature en cours.

Dans ce contexte, les objectifs et revendications suivantes seront poursuivis:

3.1. Mobilité abordable avec des infrastructures performantes

Notre prospérité repose sur une société moderne, basée sur la division du travail. La mobilité y contribue. Elle dépend d'une infrastructure performante, sûre et fiable. Tout le monde en profite : les entrepreneurs qui font le commerce des biens et des services, les employés qui se rendent sur leur lieu de travail et les consommateurs qui peuvent simplement satisfaire leurs besoins.

Mais la mobilité n'a pas seulement une importance économique ; elle constitue un besoin fondamental de la population. La mobilité permet par exemple d'enrichir la vie sociale. Elle rapproche les individus. Cette réalité est vécue par les habitants des villes et des agglomérations, mais aussi par ceux qui vivent dans des zones rurales. Elle s'applique aussi bien aux jeunes, pour qui la flexibilité et la mobilité font partie de la vie quotidienne, qu'aux personnes âgées qui veulent rester mobiles jusqu'à un âge avancé. Par conséquent, la mobilité doit rester financièrement accessible à tous. Elle ne doit pas devenir un bien de luxe.

Les efforts visant à accroître la part du financement des utilisateurs dans la mobilité doivent donc être engagés avec prudence¹⁰. Cette part de financement à la charge des utilisateurs peut être améliorée en s'attaquant à la source aux nuisances du transport routier privé (ex : réduction des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique ou bien encore de l'accidentologie). Dans le domaine des transports publics, les exigences sont très fortes, afin d'augmenter l'efficacité et de veiller aux conséquences financières des investissements. À court terme, en raison de la crise

¹⁰ Les usagers des moyens de transports routiers individuels couvrent 90% de tous les coûts (y compris le coût des accidents, de la pollution de l'air et du bruit) alors que cette proportion n'est que de 50% pour les usagers des transports publics.

déclenchée par le coronavirus, il faudra aussi prendre en considération le financement des déficits.

Les infrastructures de transport actuelles ne répondent plus aux exigences de la mobilité moderne. Elles doivent être adaptées en permanence. La forte utilisation des infrastructures augmente également les coûts d'entretien. Le développement du réseau de transport constitue une nécessité à la fois économique et écologique: les générations futures paieront le prix des négligences en matière d'infrastructures de transport. Les bases du développement ont été définies avec le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Elles reposent également sur le Financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Il s'agit à présent de mettre en œuvre les projets garantis par ces instruments financiers.

Remplacement de l'impôt sur les huiles minérales dans le trafic routier par la tarification de la mobilité.

La baisse de la consommation des engins motorisés et l'augmentation du nombre de véhicules à propulsion alternative génère une baisse des recettes fiscales (impôt sur les huiles minérales). À court terme, ces pertes de recettes seront sans doute compensées par des adaptations tarifaires et par la taxation des véhicules électriques. À moyen terme, afin d'assumer le financement de l'infrastructure de transport, il est cependant nécessaire de remplacer l'impôt sur les huiles minérales. Entrer dans une logique de tarification de la mobilité n'a pas de sens, s'il s'agit de péjorer la fluidité du trafic ou d'empêcher la circulation sur tous les axes routiers. Tous les usagers de la route doivent participer à son financement. Le Conseil fédéral a annoncé pour 2021 une analyse de la situation dans ce domaine.

Revendications politiques du TCS:

- **Une charge mesurée en matière d'impôts et de taxes:** c'est-à-dire concrètement un plafond de coût clair dans la loi sur le CO2 et des hausses de taxes uniquement dans le cadre des mesures déjà décidées.
- **Pas de taxes d'incitation:** Les effets négatifs de la mobilité doivent être traités à la source. Ces mesures ont des coûts. Aucune autre taxe ne doit être perçue.
- **Réalisation des projets d'extension décidés,** pour le rail, comme pour la route.
- **Développement ciblé d'infrastructures** qui facilitent le transfert entre les modes de transport (chaînes de mobilité intermodales, interfaces multimodales attrayantes, avec intégration du transport individuel motorisé).
- **Accès aisé aux villes pour tous les participants à la mobilité.** Maintien de la capacité et de la fluidité du trafic sur les jonctions et les axes principaux pour le transport public routier, le transport individuel motorisé et le transport de marchandises.
- **Tarification de la mobilité:** le premier objectif doit être de remplacer le financement actuel des transports via l'impôt sur les huiles minérales, la vignette autoroutière, les billets et les abonnements par un nouveau système de financement. On renoncera en particulier à des expériences supplémentaires ayant pour seule ambition de gérer le trafic.

- **Intégration du transport individuel motorisé dans les systèmes de transport urbain intelligents.** Les conditions-cadres doivent être fixées de manière à pouvoir exploiter le potentiel d'une mobilité individuelle efficace (nouvelles règles pour les « places de stationnement de quartier » ; parkings de quartier pour remplacer la suppression des places de stationnement de surface dans les zones résidentielles, etc.).

3.2. Mobilité innovante

Planifier ses besoins de mobilité en intégrant les nouvelles offres issues de l'économie de partage répond à une attente toujours plus vive. Dans cet esprit, il convient de créer des conditions favorables au développement de services de mobilité multimodaux intégrés.

La mobilité est de plus en plus une affaire de réseau. De grandes quantités de données sont enregistrées et traitées automatiquement. La numérisation est un enjeu central pour le futur de la mobilité. Les réseaux de communication sont disponibles et accessibles à tous. En tous lieux et à tous moments, ils permettent d'accéder à de nouveaux types de services basés sur l'information, grâce par exemple à des plateformes de mobilité. Afin de profiter de la valeur ajoutée créée par ces nouveaux développements, des investissements appropriés dans les véhicules et les infrastructures sont nécessaires.

En outre, la vie privée de chaque individu doit être protégée. D'autres mesures sont donc nécessaires pour garantir la protection des usagers face à la numérisation. Les logiciels des véhicules, les nouveaux systèmes de contrôle, le traitement des données des véhicules ou les applications de mobilité nécessitent une nouvelle approche de la sécurité et des réglementations claires destinées à éviter les abus.

Revendications politiques du TCS:

- **Développement de systèmes d'information et de gestion du trafic** pour maintenir la fonctionnalité du réseau.
- **Lissage des pics de trafic** grâce à la flexibilité dans le domaine du travail et de la formation, par exemple par le biais du travail à domicile, des espaces de co-travail, de l'adaptation des horaires de rentrée scolaire, etc.
- **Adaptation de l'infrastructure** à une future mobilité (partiellement) automatisée. Examen de possibles extensions d'infrastructures sous terre et dans les airs.
- **Adaptation de la législation sur la circulation routière** pour faciliter les essais pilotes et l'introduction progressive de véhicules automatisés.
- **Ancrage du principe de la portabilité des données** (personnelles, relatives aux véhicules) et de l'accès aux données techniques des véhicules dans la législation.
- **Accès aux services de mobilité des transports publics** aux entreprises hors du secteur des transports publics, afin que les usagers puissent bénéficier de prestations de mobilité complètes et ciblées. Cela devrait également conduire à une meilleure utilisation des services de transport (multimodalité, covoiturage, partage de voitures, services de mobilité intégrés).

3.3. Mobilité durable

La mobilité ne saurait devenir un privilège pour les plus fortunés. Le risque d'une telle fracture sociale concerne plus particulièrement les habitants des villes et des agglomérations. Il s'agit ici de trouver un équilibre entre des intérêts a priori divergents. Pour y parvenir, le trafic doit devenir plus silencieux, plus propre, mieux adapté aux réalités urbaines. Des mesures importantes et couronnées de succès ont déjà été prises dans ce sens. Ce développement doit être poursuivi, en veillant à ce que les décideurs politiques s'engagent en faveur de conditions-cadres fiables pour des limites d'émissions strictes, mais aussi pour la promotion de systèmes de propulsion et de carburants alternatifs. Les mesures d'interdictions ont en revanche démontré leur inefficacité.

Revendications politiques du TCS:

- **La qualité de l'air doit être constamment améliorée par des limites strictes mais réalistes d'émissions** pour les polluants. Ces dernières doivent être anticipatives. Améliorer la qualité de l'air ne passera pas par des restrictions générales de la mobilité introduites à posteriori, qui affectent de manière disproportionnée les utilisateurs de moyens de transport individuel motorisés.
- **Le recours aux énergies renouvelables** (carburants bio, hydrogène, développement de carburants synthétiques) **ainsi que la transformation écologique de la mobilité** doivent être encouragés de façon résolue.
- **Il faut promouvoir les technologies durables**: les conditions-cadres doivent être fixées de manière à permettre leur développement.
- **La mobilité électrique doit être conçue de manière à faciliter son utilisation. Elle doit être encouragée à tous les niveaux institutionnels.** Les utilisateurs ont besoin d'infrastructures de recharge publiques et privées efficaces. Les conditions de recharge doivent être transparentes et les prix doivent correspondre à ceux du marché. Il s'agit aussi d'encourager fiscalement la détention de véhicules électriques ainsi que l'installation de bornes de recharge privées, dans les immeubles neufs ou rénovés.
- **D'autres modes de propulsion alternatifs** doivent également être encouragés, au stade du développement, comme lors de leur mise en œuvre.
- **La voie vers la neutralité en CO₂ des transports** doit être mise en œuvre de manière planifiée et en tenant compte des coûts.
- **Réduction des émissions sonores de la circulation à la source** par des mesures techniques et de construction (surfaces phono-absorbantes, fenêtres antibruit, pneus silencieux, parois anti-bruit et motorisation).

3.4. Mobilité sûre

Le renforcement notable de la sécurité des véhicules et de l'infrastructure, comme le développement de la formation des conducteurs (ex : formation en deux temps), ont contribué à réduire sensiblement le nombre des accidents dans la circulation routière. Des efforts intensifs sont encore nécessaires pour réduire davantage le nombre d'accidents sur les routes suisses. Car l'évolution de la mobilité entraîne de nouveaux défis en matière de sécurité routière. La sensibilisation aux risques et le

renforcement de la responsabilité individuelle des usagers gagneront en importance dans l'activité de la sécurité routière du TCS, notamment en raison:

- de la congestion croissante des infrastructures, due à la vétusté de ces dernières et à la croissance de la mobilité.
- de la nécessaire adaptation de l'infrastructure à l'automatisation des véhicules.
- des vélos électriques et, d'une manière générale, des nouveaux moyens de transport dans la mobilité douce (engins tendance) et des zones de trafic mixte en constante expansion.
- de la structure démographique : traitement des conducteurs âgés, mobilité en tant que moyen de socialisation, également pour les personnes âgées, promotion de programmes de cours et de formation continue ; pas de cours obligatoires (non gérable dans la pratique).

Revendications politiques du TCS:

- **Soutenir les compétences en matière de mobilité par l'apprentissage tout au long de la vie.** L'éducation à la circulation et à la mobilité dans les écoles doit être renforcée. La sensibilisation à l'éducation et à la formation tout au long de la vie doit être constamment encouragée.
- **Augmenter la sécurité des infrastructures routières.** Le principe de « l'unité de construction et d'exploitation » doit être renforcé, tant en milieux urbains qu'en dehors de ces derniers. Les tronçons où les accidents sont fréquents doivent faire l'objet d'enquêtes spécifiques et être améliorés en en tenant compte de ces évaluations.
- **Améliorer le désenchevêtrement du trafic sur les principaux axes.**
- **Promouvoir le développement d'un réseau cohérent de pistes cyclables** au niveau communal, cantonal et national.
- **Intégration des engins tendance dans la planification des infrastructures de transport.** Il convient notamment de préciser qui est autorisé à conduire où, avec quel véhicule et sous quelles conditions (bicyclettes, bicyclettes électriques, engins tendance et engins tendance électriques), avec l'objectif de renforcer le **sentiment de sécurité** de tous les usagers des transports.

3.5. Protection des consommateurs

Avec la numérisation croissante de la mobilité, les défis à relever pour maintenir et renforcer le niveau de protection des personnes mobiles et pour créer un juste équilibre entre les intérêts des consommateurs et ceux des fournisseurs (de services de mobilité et de véhicules) se multiplient. Dans le domaine de la protection des consommateurs, le TCS s'engage à rendre transparentes les différences de qualité entre les diverses offres du marché. L'accent n'est pas mis ici sur la critique d'un produit ou d'un service. L'objectif est plutôt de fournir des informations qui permettront au consommateur de prendre les meilleures décisions possibles et au prestataire de prendre les mesures appropriées pour améliorer les offres. Les membres et les clients devraient en bénéficier.



Revendications politiques du TCS:

- **Les instruments de protection et d'application des droits des consommateurs** doivent être examinés et améliorés de manière ciblée. Il s'agit, par exemple, du droit d'action collectif pour les organisations à but non lucratif et de l'introduction d'une procédure de transaction de groupe.
- **Un cadre juridique clair est nécessaire** pour la mise en œuvre de contrôles automatisés destinés au respect du droit de la circulation routière.
- **Renforcer la sécurité des données.** L'utilisateur de services de mobilité doit être protégé contre l'espionnage des données personnelles et l'accès illégal à ses données personnelles.

Martigny, le 27 août 2021