

**Touring Club Suisse**

Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
politique@tcs.ch
www.politiquetcs.ch

Gérard Métrailler

Tel +41 58 827 27 21
Mobile +41 79 777 83 27
Fax +41 58 827 23 92
gerard.metrailler@tcs.ch

PERSPECTIVES PARLEMENTAIRES

SESSION D'ÉTÉ 2016

Contacts

Gérard Métrailler
Responsable Politique
058 827 27 21
gerard.metrailler@tcs.ch

Laura Salamin
Adjoint Responsable Politique
058 827 27 18
laura.salamin@tcs.ch



Contenu

CONSEIL NATIONAL.....	3
15.023 Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Comblement du déficit et mise en œuvre du programme de développement stratégique des routes nationales.....	3
16.3009 Mo. Conseil des Etats (CTT-CE). Vignette électronique	4
16.3349 Mo. CTT-CN (15.023). Établissement de rapports sur les coûts d'exploitation et d'entretien des tronçons NAR.....	4
CONSEIL DES ETATS	5
13.3818 Mo. Darbellay. Pour une admission simplifiée des véhicules à moteur et plus de sécurité routière	5
15.3574 Mo. Freysinger. Permis de conduire à l'essai. Pour des mesures proportionnées dans le cadre des infractions commises durant sa validité	6
16.3267 – Po. CTT-E. Evaluation du programme « Via Sicura ».....	6
15.413 In. Parl. Regazzi. Supprimer rapidement les excès et les effets secondaires indésirables associés au délit de chauffard	7
15.456 In. Parl. Reimann M. Relever l'examen de contrôle périodique effectué par un médecin-conseil de 70 à 75 ans pour les conducteurs âgés	8



CONSEIL NATIONAL

15.023 Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Comblement du déficit et mise en œuvre du programme de développement stratégique des routes nationales

Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) a pour but d'assurer à long terme le financement des routes nationales et des contributions fédérales en faveur du trafic d'agglomération. Inscrit dans la Constitution, le FORTA sera alimenté par des recettes à affectation obligatoire. Le programme de développement (PRODES) des routes nationales englobe des projets qui représentent un volume d'investissements de 16 milliards de francs. Il comprend les modules 1, 2 et 3 auparavant inclus dans le programme d'élimination des goulets d'étranglement (PEG) ainsi que les compléments de réseau de Morges et de Glatttal, qui seront intégrés dans le réseau des routes nationales. A la demande du Conseil des Etats, il inclut désormais aussi l'arrêté fédéral 2012 sur les routes nationales, soit quelque 400 kilomètres de routes cantonales transférées à la Confédération.

Position du TCS :

Avec la mise en place du FORTA, un fond pour la route semblable à celui qui existe pour le rail, on permet des investissements à long terme pour la route. Traité lors de la session de printemps par le Conseil des Etats, le FORTA est en bonne voie. Le TCS accueille favorablement les nouvelles propositions formulées par la commission des transports du National. Mais en raison du rejet de la majorité lors du vote d'ensemble relatif à la loi sur le FORTA, la totalité du projet est remis en question de manière irresponsable. Le TCS en appelle au Conseil National pour qu'il traite le projet.

Parmi l'ensemble des décisions prises par la commission des transports du National, le TCS salue tout particulièrement la décision de relever à 60% (+10%), et ce de manière fixe, l'affectation de la taxe de base sur les carburants en faveur de la route. Ces 10% supplémentaires devraient ainsi profiter au FORTA. Contrairement à la formulation du Conseil des Etats, qui se limitait à attribuer un pourcentage maximal, cette proposition offre une bien meilleure garantie pour le financement à long terme des infrastructures routières. Le TCS salue en outre les avancées suivantes :

- l'affectation stricte à la route de l'impôt automobile, qui ne devrait plus servir, en cas de besoin, à alimenter la caisse générale de la Confédération.



- le renoncement à l'adaptation régulière au renchérissement des taxes sur les carburants.
- Une clarification de l'attribution des contributions en faveur du trafic d'agglomération, qui ne pourront plus servir à financer des projets ferroviaires, mais uniquement des projets de transports publics liés à la route (tram, bus, etc.). Les projets de RER étant pour leur part financés par le biais du Fonds Ferroviaire (FAIF).

16.3009 Mo. Conseil des Etats (CTT-CE). Vignette électronique

Cet objet charge le Conseil fédéral de soumettre au Parlement, d'ici à la fin 2017, un projet relatif à l'introduction de la vignette électronique.

Position du TCS :

Le TCS s'oppose à une vignette électronique. Le système de vignette autocollante constitue le système le plus simple et le plus avantageux vu ses coûts d'exploitation bas. L'enregistrement systématique des déplacements des usagers poserait en plus problème en matière de protection des données.

16.3349 Mo. CTT-CN (15.023). Établissement de rapports sur les coûts d'exploitation et d'entretien des tronçons NAR

Cette motion demande la mise en place d'un système de rapports sur les coûts d'exploitation et d'entretien des tronçons NAR. La Confédération et les cantons n'ont pas la même estimation des coûts d'exploitation et d'entretien des tronçons de l'Arrêté sur le réseau (NAR). En effet, les cantons évaluent ces coûts à 35 millions de francs par an, tandis que l'OFROU les évalue à 105 millions de francs par an, ce qui correspond à un montant trois fois plus élevé. Les cantons sont maintenant prêts à contribuer à ces coûts à hauteur de 60 millions par an, mais exigent en contrepartie la mise en place d'un système de rapports sur les moyens effectivement mobilisés pour l'exploitation et l'entretien des tronçons NAR.

Position du TCS :

Le TCS soutient cette motion qui établit une transparence sur les coûts et permet un suivi plus détaillé sur les engagements effectivement réalisés par la Confédération en faveur de la maintenance et de l'exploitation des tronçons NAR.



CONSEIL DES ETATS

13.3818 Mo. Darbellay. Pour une admission simplifiée des véhicules à moteur et plus de sécurité routière

Cette motion charge le Conseil fédéral d'adapter les bases légales de telle manière que les véhicules neufs approuvés dans l'UE puissent être mis en circulation en Suisse sans avoir à passer d'examens auprès des guichets d'admission des services des automobiles. La simplification de l'admission concerne, outre les véhicules neufs, les véhicules âgés de 12 mois au maximum ou dont le kilométrage n'excède pas 2000 kilomètres.

Position du TCS :

Le TCS rejette cette motion. Il s'oppose d'un point de vue technique, mais aussi en raison de possibles conséquences négatives sur la sécurité routière et finalement pour les consommateurs (en particulier pour la protection contre la fraude). Le TCS soutient ainsi la position du Conseil fédéral qui recommande également le rejet de cette motion.

Le contrôle technique assure la meilleure sécurité possible

Lorsque l'importation et l'homologation de véhicules ne répondent aux normes strictes de sécurité que sur le papier - intentionnellement ou non - elles peuvent avoir un effet négatif sur la circulation routière. Les véhicules concernés peuvent en effet présenter un standard inférieur à ce qui est prétendu, notamment lorsqu'ils ont été importés d'un pays aux exigences de sécurité plus faibles. Le fait d'autoriser un tiers ou le propriétaire à effectuer lui-même le contrôle d'identification constitue une source d'erreur qui n'est ni dans l'intérêt de l'environnement, ni de la sécurité routière.

La bonne qualité des données évite aux consommateurs de mauvaises surprises

L'identification correcte des véhicules importés est primordiale pour la qualité des données de la banque MOFIS, qui constitue la référence en matière de fiscalité des véhicules, de changement de détenteur, de contrôle technique du véhicule auprès de l'office de circulation et par la police, ou lors de rappels.

En cas de simple auto-déclaration des véhicules importés - notamment par des privés - la qualité des données ne serait plus assurée. Des erreurs pourraient être constatées au plus tôt après le premier contrôle technique, avec de fâcheuses conséquences pour le détenteur actuel. Raison pour laquelle l'identification avant immatriculation est si importante, y compris sous l'angle de la protection des consommateurs.



Possibilité de délégation

Une délégation éventuelle du contrôle d'identification à un tiers dans le but de soulager les services de la circulation pourrait se justifier, à condition que ces contrôles soient effectués par des concessionnaires autorisés de la marque. Grâce à leurs connaissances de la marque, à leur expérience ainsi qu'à leur relation étroite avec le fabricant/importateur, une gestion correcte pourrait être assurée en cas de rappel et d'incertitude.

15.3574 Mo. Freysinger. Permis de conduire à l'essai. Pour des mesures proportionnées dans le cadre des infractions commises durant sa validité

Cette motion demande une modification de la Loi sur la circulation routière (LCR). Il convient de mentionner à l'article 15a, alinéa 4 LCR que pour une annulation de permis, la seconde infraction doit être prononcée à la suite d'une faute grave ou moyennement grave, ce qui exclut la faute légère, qui elle sera sanctionnée d'un retrait de permis d'une durée déterminée et non d'une annulation. Cela permettrait de respecter un principe de proportionnalité.

Position du TCS :

Le TCS soutient cette motion. L'actuel système manque de proportionnalité, alors que les conséquences sont extrêmement sévères : annulation du permis à l'essai, obligation de se soumettre à une expertise psychologique, délai d'attente d'une année avant de pouvoir à nouveau obtenir un permis d'élève conducteur et de refaire l'entier de la formation. Il est juste que l'annulation du permis à l'essai n'intervienne que si la seconde infraction revêt une certaine gravité.

16.3267 – Po. CTT-E. Evaluation du programme « Via Sicura »

Cette motion demande que l'efficacité du programme « Via Sicura » fasse l'objet d'une évaluation globale. En fonction des conclusions qui seront tirées, des modifications de la législation pertinente seront soumises aux conseils. En outre, la commission propose à son conseil de rejeter les deux initiatives parlementaires Regazzi « Via Sicura. Supprimer rapidement les excès et les effets secondaires indésirables associés au délit de chauffard » (15.413 n) et Reimann Maximilian « Relever l'examen de contrôle périodique effectué par un médecin-conseil de 70 à 75 ans pour les conducteurs âgés » (15.456 n).



Position TCS :

Évaluation et initiatives ne sont pas incompatibles. Le TCS est favorable aux évaluations des mesures prises dans le domaine de la sécurité routière et adhère aussi sur le principe au postulat de la CTT-E.

Le TCS soutient cependant les deux initiatives Regazzi et Reimann qui ne remettent pas en question l'esprit de Via Sicura. Dans le cas de l'initiative Regazzi, les peines maximales sont maintenues. Il s'agit simplement de redonner une marge d'appréciation aux juges comme pour les autres domaines du droit pénal (voir point suivant). Quant à l'initiative Reimann, elle maintient le système en l'adaptant à la réalité. Cette requête trouve sa justification dans le dossier « sécurité routière » du BPA.

15.413 In. Parl. Regazzi. Supprimer rapidement les excès et les effets secondaires indésirables associés au délit de chauffard

La présente initiative vise à maintenir le délit de chauffard et les peines maximales encourues, tout en rendant aux tribunaux et aux autorités administratives la marge d'appréciation nécessaire pour que les sanctions puissent être adaptées aux circonstances concrètes du délit (risque créé) et à la nature du comportement fautif du coupable. Ce but sera atteint par les mesures suivantes :

1. Suppression de la peine minimale prévue à l'article 90 alinéa 3 LCR. La sanction sera ainsi harmonisée avec celle prévue à l'article 129 CP (Mise en danger de la vie d'autrui), un délit objectivement plus grave et qui est puni d'une peine privative de liberté de cinq ans au plus ou d'une peine pécuniaire.
2. Suppression de l'automatisme de la sanction qu'entraîne l'article 90 alinéa 4 LCR, qui établit la présomption irréfutable que les conditions d'un délit de chauffard sont réunies, sans permettre au juge de tenir raisonnablement compte des circonstances exactes du délit, du risque créé, ni de la volonté du coupable (arrêt du Tribunal fédéral 1C_397/2014, cons. 2.4.1). Le but de l'alinéa 4 doit être limité à l'établissement de seuils à partir desquels « l'excès de vitesse particulièrement important » selon l'alinéa 3 est constitué, et donc à partir desquels cet alinéa est applicable pour autant que les autres conditions constitutives du délit soient remplies. On empêche par la même occasion que la présomption du délit de chauffard ne s'applique aux déplacements des services d'urgence (interventions gyrophares allumés).
3. Réduction de la mesure administrative qu'est le retrait du permis de conduire (art. 16c al. 2 let. abis LCR), qui sera ramenée à six mois au moins, c'est-à-dire



au double de la durée minimale prévue pour une infraction grave aux règles de la circulation.

Position du TCS :

Le TCS soutient l'initiative parlementaire Regazzi. La sécurité routière est une préoccupation majeure du TCS. Les chauffards qui se comportent de manière irresponsable et mettent concrètement en danger les autres usagers de la route doivent être punis de manière exemplaire.

Via Sicura a toutefois introduit des règles excessivement rigides qui conduisent à des résultats aberrants. Elles obligent les autorités à condamner de manière disproportionnée des citoyens qui n'ont rien des conducteurs sans scrupules initialement visés.

Sans toucher à la substance de l'infraction de chauffard, qui restera un crime passible d'une peine d'emprisonnement jusqu'à 4 ans et d'un retrait de permis de durée illimitée, l'initiative parlementaire Regazzi :

- supprime la peine plancher d'une année d'emprisonnement. Ainsi, les juges retrouveront leur pouvoir d'appréciation et pourront prononcer des peines adaptées à la faute effective du conducteur, en tenant compte des circonstances concrètes de l'infraction.
- ramène la durée minimale du retrait de permis de 24 à 6 mois, ce qui reste une durée conséquente - notamment pour un délinquant qui commet sa première infraction - et suffisamment dissuasive.

Ces ajustements mesurés rétablissent une cohérence avec le reste de l'ordre juridique, tout en permettant aux autorités de continuer à punir très sévèrement - mais de manière beaucoup mieux ciblée - les véritables chauffards.

15.456 In. Parl. Reimann M. Relever l'examen de contrôle périodique effectué par un médecin-conseil de 70 à 75 ans pour les conducteurs âgés

Cette initiative parlementaire demande la modification suivante le loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière :

a. A l'article 15d alinéa 2, l'âge fixé pour la convocation des conducteurs de véhicules automobiles âgés à l'examen d'un médecin-conseil est relevé de 70 ans à 75 ans.



b. A l'article 2a, les activités de prévention de la Confédération sont étendues, de sorte à couvrir également la sensibilisation des conducteurs âgés et à les amener à décider de leur propre chef quand ils doivent arrêter de conduire.

Position du TCS :

Cette initiative parlementaire remet en cause la pertinence des contrôles médicaux obligatoires pour la tranche d'âge 70-74 ans, qui n'est pas significativement problématique au vu des statistiques. Le TCS soutient cette initiative parlementaire. Compte tenu de la dégradation naturelle des facultés physiques et psychiques liée à l'âge, le TCS est favorable au relèvement à 75 ans des contrôles médicaux pour les séniors, à la condition que ces contrôles accentuent leur rôle consultatif et qu'ils renforcent la responsabilité individuelle des conducteurs. Ces contrôles médicaux pour les séniors doivent être améliorés et non pas supprimés, et cela dans le sens de la prévention. Vu les peu de résultats disponibles, une évaluation de ces contrôles s'impose.