

**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 DE PRINTEMPS 2015

Contacts

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

Olivier Fantino
Adjoint Responsable Politique
058 827 27 18
olivier.fantino@tcs.ch



Contenu

CONSEIL NATIONAL	3
14.4002 Po. CTT-CN. Pour une perception électronique de la redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette électronique).....	3
12.046 CP et CPM. Réforme du droit des sanctions.....	4
14.3997 Po. CTT-CN. Conditions préalables à la mise en place d'un réseau de stations de recharge rapide pour véhicules électriques sur les routes nationales.....	4
14.3792 Mo. Zanetti. Interventions des services d'urgence. Optimiser la législation sur la circulation routière	5
14.036 Loi sur le transport de marchandises. Révision totale.....	5
CONSEIL DES ÉTATS	7
14.089 Pour un financement équitable des transports. Initiative populaire	7
12.3913 Mo. Conseil national (Hutter Markus) Favre Laurent). Contrôle des sanctions liées aux émissions de CO2. Remise mensuelle des données nécessaires.....	8



CONSEIL NATIONAL

14.4002 Po. CTT-CN. Pour une perception électronique de la redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette électronique)

Cet objet demande au Conseil fédéral de déterminer si et, le cas échéant, dans quelle mesure les bases légales en vigueur devraient être adaptées pour introduire un système de perception électronique de la vignette autoroutière. Il devra établir un rapport sur le passage d'un système de perception lié au véhicule à un système lié à la plaque.

Les questions suivantes devront être examinées dans le rapport : Différenciation des tarifs (structures tarifaires différenciées selon le véhicule et la durée de validité), coûts d'investissement et charges d'exploitation annuelles, délai pour introduire ce système, garanties concernant la protection des données et le contrôle du paiement de la redevance.

Une minorité de la CTT-CN propose de rejeter le postulat.

Position du TCS

Le TCS estime qu'il est injustifié d'étudier une nouvelle fois la possibilité d'introduire une vignette électronique, un tel système étant inutile pour une vignette forfaitaire à 40 francs, et recommande de rejeter ce postulat.

Il rappelle que la vignette électronique a déjà été étudiée, discutée et rejetée à deux reprises par le Parlement ces dernières années (en 2009 et en 2012). Le TCS estime qu'il n'est pas opportun d'étudier une nouvelle fois cette question, ceci d'autant plus que les chiffres demandés concernant les coûts existent déjà. Ils ont été estimés dans le cadre de la procédure de consultation sur l'augmentation du prix de la vignette en 2011.

Les coûts d'investissements avaient été évalués à 35 millions de francs et les coûts d'exploitation annuels à 41 millions de francs. La baisse du taux de resquille avait quant à elle été évaluée à 3% environ, ce qui représente un gain d'environ CHF 10 millions par an. Les coûts ne seraient donc largement pas compensés sans hausse de prix. Par ailleurs, le TCS estime que ces coûts sont sous-évalués. A titre de comparaison, pour le seul péage de Stockholm, les coûts d'investissements ont atteint les 212 millions d'Euros, avec logiquement une répercussion à la hausse sur les coûts d'entretien et d'exploitation.

Concernant la protection des données, une utilisation abusive des données enregistrées – les plaques de contrôles seraient photographiées par des caméras



automatiques et les clichés stockés dans une banque de données – ne peut pas être exclue. Il n'existe aucune garantie que ces informations ne soient pas détournées de leur objectif initial.

Finalement, le système actuel de vignette autocollante est bien connu en Suisse comme à l'étranger, son prix est modéré et accessible pour tous.

12.046 CP et CPM. Réforme du droit des sanctions

La divergence concernant cet objet porte sur le maintien des peines pécuniaires avec sursis. Le Conseil national s'est prononcé jusqu'à présent pour le maintien des sursis pour la totalité de la peine pécuniaire, alors que le Conseil des Etats a soutenu une limitation des sursis à la moitié des peines pécuniaires, l'autre moitié deviendrait alors obligatoirement ferme. En 2010, 62% des condamnations à une peine pécuniaire avec sursis concernaient principalement une infraction LCR (44'588 condamnations sur un total de 71'923). Une suppression, même partielle, de la possibilité d'octroyer le sursis va donc principalement concerner les automobilistes.

Position du TCS

De manière générale, pour un délinquant primaire, le TCS estime que le sursis complet doit toujours figurer dans l'arsenal des peines à disposition du juge. D'autre part, la suspension de la peine doit être possible aussi bien pour les peines pécuniaires que pour les peines privatives de liberté. Elle doit pouvoir s'appliquer à la totalité de la peine, pas seulement à la moitié. Le TCS soutient donc la position du Conseil national.

14.3997 Po. CTT-CN. Conditions préalables à la mise en place d'un réseau de stations de recharge rapide pour véhicules électriques sur les routes nationales.

Ce postulat vise à étudier les conditions pour la mise en place d'un réseau national permettant d'effectuer des recharges rapides des véhicules électriques.

Position du TCS

Le TCS recommande d'accepter ce postulat. La mise à disposition de bornes de recharge rapide pour les véhicules électriques est essentielle.



14.3792 Mo. Zanetti. Interventions des services d'urgence. Optimiser la législation sur la circulation routière

Cette motion a pour but de modifier les dispositions relatives au retrait des permis de conduire, ainsi que les dispositions relatives aux conditions de la répression, de manière à mieux tenir compte du caractère spécial du travail accompli par les services d'urgence : En cas d'incompatibilité entre l'utilisation des signaux d'avertissement et l'objectif de la course officielle urgente, le juge doit pouvoir exempter le conducteur de toute peine ou atténuer la peine de manière appropriée. Il doit également être possible de renoncer au retrait du permis de conduire.

Position du TCS

Le TCS estime que les services d'urgence doivent pouvoir intervenir efficacement et en toutes circonstances, mais néanmoins toujours dans le respect du principe de proportionnalité. Il soutient donc la motion dans son principe : il semble pertinent de réfléchir à une reformulation de l'art. 100 al. 4 LCR (a fortiori compte tenu des mesures Via Sicura).

14.036 Loi sur le transport de marchandises. Révision totale

La révision de la loi sur le transport de marchandises vise à renforcer le transfert sur le rail par la création d'instruments garantissant des sillons attrayants sur le long terme. D'autre part, les cantons et les acteurs de la branche seront mieux intégrés au processus de planification du transport de marchandises. Le fret ferroviaire devra en principe couvrir ses coûts, et les CFF seront déliés de l'obligation légale d'exploiter le trafic marchandises à titre de tâche essentielle.

Position du TCS

Le TCS est favorable à l'amélioration des conditions-cadres pour le transport ferroviaire de marchandises. Les temps de parcours trop longs, la faiblesse en matière de ponctualité et les conditions de production peu favorables (qualité des sillons) sont les facteurs principaux qui nuisent à la compétitivité du transport ferroviaire de marchandises. Ainsi, le TCS estime que la Confédération doit concentrer son intervention sur l'optimisation et la rationalisation de l'offre du fret ferroviaire, de manière à accroître sa compétitivité. En outre, l'ancrage légal des prévisions d'attribution des sillons est nécessaire pour offrir une sécurité de planification suffisante aux entreprises.

Nouvel article 2 : Principes et buts

Le TCS soutient la proposition de la majorité de la CTT-CN. Il s'oppose ainsi aux propositions de minorités qui visent 1) à inclure le transport ferroviaire de



marchandise dans la desserte de base ; et 2) à fixer la part modale du rail à 25% dans la loi.

Nouveaux articles 9 et 9a : Contributions d'exploitation

Le TCS s'oppose par principe aux subventions à l'exploitation. Ces subventions donnent un faux signal aux entreprises, car elles encouragent à développer des activités qui ne sont pas rentables, ceci aux frais du contribuable. Les contributions d'investissement dans l'infrastructure doivent être limitées et justifiées par un rapport coût-utilité élevé. Le TCS soutient la position de la minorité II de la CTT-CN visant à biffer les subventions à l'exploitation.

Le TCS s'oppose fermement au financement des mesures visant à promouvoir le transport marchandises sur tout le territoire (non transalpin) par le biais du financement spécial « circulation routière ». Il rappelle qu'il n'y a aucun mandat constitutionnel justifiant de prélever cet argent dans la caisse routière. Les besoins ferroviaires, y compris liés au transport ferroviaire de marchandises, doivent désormais être financés par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).



CONSEIL DES ÉTATS

14.089 Pour un financement équitable des transports. Initiative populaire

Cette initiative demande le traitement équitable des usagers de la route et du rail en réinvestissant les recettes fiscales issues des taxes sur les carburants dans l'infrastructure routière. Les usagers de la route paient plus de 9 milliards de francs à la Confédération chaque année. Or, celle-ci réinvestit moins d'un tiers dans le réseau routier. D'autre part, la Confédération a pris un retard d'environ 20 ans en termes de planification routière, alors qu'en parallèle les subventions transversales en faveur du rail se sont multipliées. Aussi bien l'achèvement du réseau autoroutier que le programme d'élimination des goulets d'étranglement ont progressé nettement moins vite que prévu.

Position du TCS :

Chaque année les automobilistes passent davantage d'heures coincés dans les embouteillages d'un réseau national planifié dans les années 1960. Alors que les infrastructures ne suffisent plus à répondre aux besoins à de nombreux endroits, les besoins en matière de mobilité routière continuent de croître sous l'effet de la croissance démographique et de la concentration de l'habitat.

Le TCS estime qu'il est essentiel de rattraper l'important retard en matière d'adaptation du réseau routier national. Pour ce faire, les subventions transversales en faveur d'autres tâches doivent être limitées au minimum et les recettes fiscales issues de la route doivent être réinvesties pour permettre de réaliser les projets prioritaires, tels que l'élimination des goulets d'étranglement, le contournement de Morges ou l'autoroute de Glattal.

Le trafic routier verse aujourd'hui plus de 9 milliards de francs à la Confédération, sous forme d'impôts, de redevances et de taxes. Seulement un tiers de ce montant est dépensé en faveur de l'infrastructure routière. Deux tiers sont versés dans la caisse fédérale et en faveur des transports publics. Le TCS demande un partage équitable des recettes provenant des usagers de la route. Pour cette raison, il soutient l'initiative « Pour un financement équitable des transports ».

Proposition de renvoi à la Commission

Le TCS soutient pleinement la proposition de la minorité de la CTT-E visant à renvoyer le projet en commission afin de traiter cette initiative simultanément au



projet de fonds routier (FORTA), dont le message a été publié le 18 février dernier. Ces deux objets portent sur la même matière.

12.3913 Mo. Conseil national (Hutter Markus) Favre Laurent). Contrôle des sanctions liées aux émissions de CO₂. Remise mensuelle des données nécessaires

Cet objet charge le Conseil fédéral de faire en sorte que les offices fédéraux administrent les données concernant les émissions de CO₂ des véhicules de sorte à les mettre à disposition mensuellement et gratuitement des importateurs. Les importateurs ont besoin de ces données pour contrôler les sanctions liées aux émissions de CO₂.

Position du TCS

Le TCS recommande d'accepter cette motion qui vise à améliorer le fonctionnement du système de sanction et à favoriser la réduction des émissions de CO₂ des véhicules.