

**Touring Club Suisse**

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

Gérard M trailler

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'ET  2015

Contacts

Gérard M trailler
Responsable Politique
058 827 27 21
gerard.metrailler@tcs.ch

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



Contenu

LES DEUX CHAMBRES.....	3
12.046 CP et CPM. Réforme du droit des sanctions.....	3
CONSEIL NATIONAL.....	4
14.089 Pour un financement équitable des transports. Initiative populaire	4
CONSEIL DES ETATS	5
14.036 Loi sur le transport de marchandises. Révision totale.....	5
15.3371 Mo. Savary. Sécurité dans le tunnel routier du Gothard.....	6



LES DEUX CHAMBRES

12.046 CP et CPM. Réforme du droit des sanctions

La divergence concernant l'article 42 du code pénal 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 à la loi sur la circulation routière (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. Concernant l'article 42 du code pénal, le TCS soutient donc la position de la CAJ-E, qui propose de se rallier à la décision du Conseil national.



CONSEIL NATIONAL

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.

Une large minorité de la Commission des Transports et des Télécommunications du Conseil national (CTT-N) propose de renvoyer cet objet en commission dans le but de le présenter simultanément au projet de nouveau fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

Position du TCS :

Le TCS soutient pleinement la proposition de la forte minorité de la CTT-N visant à renvoyer le projet en commission, afin de traiter cette initiative simultanément au projet de fonds routier (FORTA).

Il existe entre ces deux objets un lien matériel et politique étroit.

L'affectation totale de la taxe de base sur les huiles minérales revendiquée par l'initiative ne peut pas être traitée de façon isolée. Au contraire, le niveau d'affectation ne peut être établi qu'après la détermination des besoins financiers, dans le cadre d'une conception globale de financement. De l'avis du TCS, un traitement conjoint des deux objets précités s'impose, car il permettrait d'instaurer la nécessaire transparence au niveau des besoins financiers.



CONSEIL DES ETATS

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.

Article 18 (Projet 1 : Loi concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière)

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 (au titre du financement de mesures autres que techniques). Ce nouveau détournement des recettes tirées des usagers de la route est inacceptable à l'heure où les moyens manquent pour les besoins routiers stricts et que la Confédération envisage une hausse de taxe sur les carburants. Les besoins ferroviaires, y compris liés au transport ferroviaire de marchandises, doivent désormais être financés par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).



15.3371 Mo. Savary. Sécurité dans le tunnel routier du Gothard

Cet objet vise d'une part à abaisser la limitation de vitesse à 60 km/h à l'intérieur du tunnel du St-Gothard, et d'autre part à installer un portail thermique à l'entrée nord de l'actuelle galerie. L'objectif est d'améliorer la sécurité avant la réalisation du second tube prévu à l'horizon 2030.

Position du TCS

Le TCS partage le constat de la motionnaire, à savoir que le tunnel bidirectionnel du St-Gothard présente un risque pour les usagers.

Ainsi, sur le principe, il soutient la proposition consistant à installer un portail thermique à l'entrée nord du tunnel. Cette installation est cependant déjà prévue par le Conseil fédéral.

Concernant la limitation de la vitesse à 60 km/h, le TCS signale qu'une vitesse plus basse ne réduirait que marginalement les dommages potentiels en cas d'accident, notamment lors d'une collision frontale. A 80 km/h et 60 km/h, les risques de blessure grave ou de décès sont importants.

En baissant la vitesse de 80 km/h à 60 km/h, la durée de la traversée passerait de 12,5 à 17 minutes, soit une prolongation de +35% de l'exposition au risque d'accident pour les usagers. Par ailleurs, il se pourrait même que le nombre de collisions frontales augmente, car le risque de perte d'attention au volant serait plus important à cause de la durée plus longue et de la monotonie de la traversée de l'ouvrage. Or, l'inattention et l'endormissement au volant constituent justement les causes principales des accidents avec victimes.

Pour les raisons qui précèdent, le TCS soutient la position du Conseil fédéral et recommande de ne pas donner suite à cette motion.