

**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 2014

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
14.027 Elimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales. Allocation des moyens financiers nécessaires	3
14.028 Trafic d'agglomération. Libération des crédits à partir de 2015	4
CONSEIL DES ÉTATS.....	6
13.4186 Mo. Eberle. Avenir de l'arrêté sur le réseau	6
12.046 CP et CPM. Réforme du droit des sanctions	7



CONSEIL NATIONAL

14.027 Elimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales. Allocation des moyens financiers nécessaires

Le Conseil fédéral demande la libération d'un crédit de 1,035 milliards de francs afin de réaliser des aménagements situés sur les tronçons suivants : Luterbach – Härkingen (660 millions de francs), Andelfingen – Winterthour (285 millions de francs), Genève-Aéroport – Le Vengeron (50 millions de francs) et Crissier (40 millions de francs). Le crédit disponible restant après la réalisation de l'étape 2015 s'élèvera donc à 3,1 milliards de francs, sur le total de 5,5 milliards disponibles dans le fonds d'infrastructure actuel.

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) propose d'adhérer au projet du Conseil fédéral.

Position du TCS

Le TCS soutient la position de la CTT-N et recommande d'adhérer au projet du Conseil fédéral. Il rappelle à ce sujet que l'évolution des embouteillages est inquiétante. Au vu de ces perspectives et compte tenu des retards importants en matière de planification et de réalisation des projets sur le réseau des routes nationales, les moyens déployés pour la lutte contre les embouteillages sont insuffisants. **Toutes les mesures doivent être prises pour accélérer ces investissements importants.** Au regard de l'écart entre les recettes prélevées par la Confédération sur les usagers de la route (9.5 milliards de francs) et les montants réinvestis au profit de tâches strictement routières (2.6 milliards de francs), le TCS s'oppose fermement à la volonté du Conseil fédéral de reporter dans le temps les nécessaires adaptations de capacité du réseau des routes nationales (tel que prévu dans le cadre du projet FORTA).



14.028 Trafic d'agglomération. Libération des crédits à partir de 2015

Le Conseil fédéral propose de libérer 1,68 milliards de francs pour la période 2015-2018, ce qui portera le montant des contributions versées à 5,75 milliards de francs, soit plus de 95,8% du crédit total de 6 milliards disponible pour la période de 2008 à 2028.

La majorité de la CTT-N propose d'adhérer au projet du Conseil fédéral. Cependant, une minorité propose de renvoyer le projet au Conseil fédéral, considérant que les flux financiers et l'alimentation du futur fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) doivent d'abord être clarifiés avant de se prononcer sur cette libération de crédits.

Position du TCS

Le TCS soutient la minorité de la CTT-N et recommande de renvoyer le projet au Conseil fédéral. Il s'oppose fermement au financement de projets ferroviaires prévus par le Conseil fédéral dans le cadre des programmes d'agglomérations, alors que les besoins routiers non-couverts sont nombreux.

D'après les chiffres officiels, le Conseil fédéral prévoit de verser 119 millions de francs pour des projets routiers de seconde génération. Au total, 687 millions de francs serviront à résoudre les problèmes de capacités routières, soit seulement 12% des contributions versées ou prévues à ce jour. En comparaison, les mesures en faveur du rail engloutiront 448 millions de francs pour la deuxième génération de projets de 2015 à 2018. Au total, le montant dévolu au rail atteindra donc environ 2'410 millions de francs, ce qui représente environ 42% des contributions. Suite à l'adoption du Fonds de l'infrastructure ferroviaire (FIF) il n'y a aucune raison de poursuivre le subventionnement transversal en faveur du rail à un niveau élevé. Un rééquilibrage des projets en faveur de la route est objectivement nécessaire.

Il est important de souligner que la décision sur cet arrêté aura un impact important sur l'avenir du financement de l'infrastructure, et notamment sur le futur fonds routier. Avec le projet du Conseil fédéral, de nombreux projets routiers d'agglomérations resteraient sur la touche jusqu'en 2030 environ, faute de moyens financiers suffisants pour la période 2018-2028. Le FORTA manquera cruellement de moyens si les programmes d'agglomérations actuels ne couvrent qu'une petite partie des besoins liés à la route.



Au vu de ce qui précède, le TCS demande d'exclure les projets strictement ferroviaires des programmes d'agglomérations, et de réaffecter cet argent à la réalisation de projets ciblant les graves problèmes de capacités routières dans les agglomérations. A présent, les besoins du rail doivent être pris en charge dans le cadre du nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), qui est déjà largement alimenté par des recettes routières.

Tableau : Contributions versées/prévues (en mio. CHF) par type de mesure

Types de mesures	Crédits déjà libérés		Crédits à libérer	Total
	Projets urgents	1 ^{ère} génération	2 ^{ème} génération	
Rail	1473	489	448	2410
Tram	674	247	341	1262
Bus		84	85	169
Capacité routière	412	156	119	687
Mobilité douce		174	272	446
Requalification de l'espace routier		188	195	383
Plateformes multimodales		104	144	248
Gestion des systèmes de transports		68	78	146
Total général	2559	1510	1682	5751

Sources : Arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure (FF 2007 8019), Message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011 (FF 2009 7509), Message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 (FF 2014 2433).



CONSEIL DES ÉTATS

13.4186 Mo. Eberle. Avenir de l'arrêté sur le réseau

Cette motion charge le Conseil fédéral de mettre en vigueur l'arrêté sur le réseau des routes nationales. Les aménagements et leur financement seront réglés dans le cadre du programme de développement de l'infrastructure routière (PRODES). Le Conseil fédéral devra également présenter différentes options de financement pour les besoins supplémentaires.

Position du TCS

Le TCS soutient cette motion qui vise à mettre en vigueur le nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales. Il rappelle que ce dernier a été maladroitement lié à l'acceptation de la vignette à 100 francs et n'a donc pas pu être mis en vigueur suite au refus par le peuple de la hausse de la redevance autoroutière.

Il est important de mettre sur pieds un programme établissant la liste des projets à réaliser, des coûts et des horizons de réalisation. La priorité devra être accordée à la planification rapide des compléments de réseau autoroutiers (Morges et Glattal) ainsi qu'aux routes de contournement et aux jonctions dans les petites et moyennes agglomérations.

Il est essentiel que les régions périphériques ainsi que les petites et moyennes agglomérations trouvent leur compte dans le futur programme de développement stratégique de l'infrastructure routière. Sans le nouvel arrêté sur le réseau, une partie importante des besoins routiers nationaux seraient exclus du FORTA et les compléments de réseau autoroutiers, pourtant absolument essentiels pour la fonctionnalité du réseau des routes nationales, resteraient formellement bloqués.



12.046 CP et CPM. Réforme du droit des sanctions

La modification du code pénal et du code pénal militaire a une influence importante sur les infractions « mineures » dans le cadre de la loi sur la circulation routière (LCR).

Position du TCS

Selon le TCS, il est d'une importance fondamentale que les peines pécuniaires avec sursis soient conservées. Dans le cadre de l'article 42 du Code pénal, qui régit les amendes avec sursis, il prend position de la manière suivante:

Art. 42, par. 1, al. 1 : Selon proposition du Conseil national

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 rejette la proposition de la Commission du Conseil des Etats.

Art. 42, par. 1, al. 2 : Selon proposition du Conseil fédéral

La suspension d'une peine pécuniaire doit être accordée dans les mêmes conditions que pour les peines privatives de liberté. L'introduction d'un autre critère complique la règle et n'est ni nécessaire et ni justifiée. Il existe un risque que le rejet du sursis devienne la norme, ce qui engendrerait des amendes très élevées sans sursis (dès la première infraction) pour les automobilistes. Le TCS rejette la proposition du Conseil national.