



**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 2018

### Contacts

**Gérard Métrailler**  
Responsable Politique  
058 827 27 21  
[gerard.metrailler@tcs.ch](mailto:gerard.metrailler@tcs.ch)

**Laura Salamin**  
Adjoint Responsable Politique  
058 827 27 18  
[laura.salamin@tcs.ch](mailto:laura.salamin@tcs.ch)



# Contenu

<b>CONSEIL NATIONAL .....</b>	<b>3</b>
17.3632 Motion Conseil des États (CTT-CE). Via sicura : adaptations .....	3
18.3001 Motion CTT-N. Plan national de terminaux de bus .....	4
<b>CONSEIL NATIONAL et CONSEIL DES ETATS .....</b>	<b>5</b>
17.051 Pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (Initiative vélo) .....	5
<b>CONSEIL DES ETATS .....</b>	<b>7</b>
17.4317 Motion Caroni. Circulation routière. Procédures plus équitables.....	7



## CONSEIL NATIONAL

### 17.3632 Motion Conseil des États (CTT-CE). Via sicura : adaptations

Cette motion charge le Conseil fédéral de présenter un projet visant à modifier la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), qui poursuivra les objectifs suivants :

1. La réglementation concernant les délits de chauffard est corrigée, en prévoyant une marge d'appréciation pour le juge dans les cas de négligence, en abrogeant la peine privative de liberté d'un an au minimum et en réduisant la durée minimale de retrait du permis.
2. L'obligation de recours des assureurs prévue à l'art. 65, al. 3, LCR est transformée en un droit de recours.
3. Les mesures relatives aux enregistreurs de données et aux éthylomètres anti-démarrage sont abandonnées.

#### **Position du TCS : Soutien**

Le TCS soutient cette motion de la CTT-E. Via sicura poursuit un objectif important, à savoir la réduction du nombre de personnes gravement blessées ou tuées dans la circulation routière, notamment par des mesures de prévention, de répression et d'infrastructure. Le TCS a pleinement soutenu ce programme, et sa réalisation est en bonne voie. Durant les dernières années, le nombre d'accidents dus à une vitesse excessive a diminué – même si cette tendance a débuté avant même l'entrée en vigueur du paquet de mesures.

En ce qui concerne les mesures répressives, le TCS est favorable à des sanctions beaucoup plus sévères pour les chauffards que durant la période précédant Via sicura. Celui qui est reconnu coupable d'un délit de chauffard, doit subir une peine d'au moins un an de prison et de deux ans de retrait de permis.

Ces peines sévères ne doivent pas être assouplies, mais le juge devrait avoir la possibilité d'appliquer un principe central du droit pénal suisse, y compris dans les cas de délit de chauffard, à savoir que toute infraction doit être jugée sur la base d'une évaluation des circonstances. Il ne s'agit pas d'épargner les chauffards, mais de donner la possibilité de prononcer des peines plus légères, dans certaines circonstances particulières. Le Tribunal fédéral cite, à titre d'exemple, une limite de vitesse qui a été temporairement abaissée pour des raisons environnementales, et non pas pour des raisons de sécurité. Puisque de telles situations particulières se présentent régulièrement, les juges ont besoin d'une marge d'appréciation.



### **18.3001 Motion CTT-N. Plan national de terminaux de bus**

Le Conseil fédéral est chargé d'élaborer un plan national de terminaux de bus multimodaux. L'objectif est de créer des infrastructures qui permettent de passer immédiatement d'un moyen de transport public à un moyen semi-public ou privé, et inversement (trains, bus régionaux, autocars grandes lignes, autocars, taxis, transport individuel motorisé). En ce qui concerne la mise en œuvre de la stratégie, la Confédération devra assumer la fonction de coordination ainsi que lancer et conduire un échange direct entre les cantons, les communes et les représentants de la branche.

#### **Position du TCS : Soutien**

Le TCS soutient cette motion ; il est important que la Confédération propose une vision d'ensemble et joue un rôle de coordinateur dans la construction de l'infrastructure de transport, notamment pour la création de gares routières pour des bus grandes lignes en Suisse. Cependant, le TCS estime que le financement de l'infrastructure nécessaire relève principalement de la responsabilité des acteurs du marché, ainsi que des communes et des cantons concernés.



## CONSEIL NATIONAL et CONSEIL DES ETATS

### **17.051 Pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (Initiative vélo)**

L'initiative populaire « Pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres », déposée en mars 2016, demande que l'article constitutionnel 88 « chemins et sentiers pédestres » soit complété de sorte à promouvoir la mobilité cycliste.

Le Conseil fédéral a opposé un contre-projet à l'initiative Vélo. Il soutient la revendication selon laquelle la Confédération doit assumer les mêmes tâches en matière de voies cyclables que pour les chemins et sentiers pédestres, mais rejette les éléments de l'initiative qui vont bien au-delà de cette exigence. Il propose donc aux Chambres fédérales de rejeter l'initiative vélo et de lui opposer un contre-projet direct.

Le contre-projet reprend l'idée de mise sur un pied d'égalité de la mobilité cycliste avec la mobilité piétonne et la randonnée. Cependant, ce contre-projet se contente d'encourager la création d'un réseau de voies cyclables en Suisse sans mesures contraignantes et préserve les compétences cantonales ; la Confédération se restreint à édicter des principes généraux et à soutenir les cantons. Ces derniers restent compétents pour la planification, la construction et l'entretien des réseaux de mobilité douce.

#### **Position du TCS : Rejet de l'initiative et soutien au contre-projet**

Le TCS a clairement rejeté l'initiative de Pro Vélo pour ses formulations contraignantes et son mélange de compétences entre Confédération et cantons. Ces points critiques ont été éliminés dans le cadre du contre-projet direct du Conseil fédéral, raison pour laquelle le TCS salue et soutient ce dernier.

Le contre-projet s'inscrit pleinement dans une optique de co-modalité, voulue par le TCS, à savoir de complémentarité des différents modes de transport.

Il convient de souligner à ce propos que la population ne se limite pas à un seul moyen de transport, mais qu'elle en utilise au contraire plusieurs, en combinaison, et que ceux-ci doivent donc être considérés comme des composants d'un système global. Ce n'est qu'en développant en parallèle ces différents modes, en évitant de les opposer les uns aux autres, que l'on pourra répondre au nombreux défis d'une mobilité moderne.



Le TCS recommande donc au Conseil national de suivre les décisions du Conseil des Etats et, ainsi, de rejeter l'initiative et de soutenir le contre-projet direct du Conseil fédéral.



## CONSEIL DES ETATS

### **17.4317 Motion Caroni. Circulation routière. Procédures plus équitables**

Le Conseil fédéral est chargé de présenter quelles adaptations de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR; RS 741.01) et des ordonnances ou directives qui s'y rapportent sont nécessaires pour renforcer l'Etat de droit dans les procédures de retrait du permis de conduire.

#### **Position du TCS : Soutien**

Le TCS soutient la motion Caroni. La privation du permis de conduire est une atteinte importante à la liberté et peut mettre les personnes concernées dans des situations extrêmement délicates sur le plan professionnel, privé et social. Pour ces personnes, le plus difficile est en effet l'incertitude de savoir si et quand ils pourront récupérer leur permis, que ce soit suite à une saisie du permis par la police ou suite à une décision de retrait préventif du permis par l'autorité.

Sans remettre en cause le bien-fondé de mesures prévues par la législation dans l'intérêt de la sécurité routière, la motion propose des pistes d'amélioration pertinentes (propositions 1, 2 et 4), dans l'intérêt des conducteurs concernés et en vue d'accélérer et d'améliorer le traitement de ces procédures. Etant précisé que la responsabilité première incombe ici aux autorités cantonales qui mettent en œuvre ces dispositions.