



**Rapport de la commission législative au Grand Conseil
concernant
le projet de loi des groupes libéral-PPN et radical 08.124,
du 29 janvier 2008, modifiant la loi
sur la police neuchâteloise (LPol)
(Fonds cantonal de la formation routière)**

(Du 29 août 2008)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

1. INTRODUCTION ET PROJET DE LOI

En date du 29 janvier 2008, M. les groupes libéral-PPN et radical ont déposé le projet de loi suivant:

08.124

29 janvier 2008

**Projet de loi des groupes libéral-PPN et radical
Loi modifiant la loi sur la police neuchâteloise (LPol)
(Fonds cantonal de la formation routière)**

*Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,
sur la proposition de la commission ...
décrète:*

Article premier La loi sur la police neuchâteloise (LPol) du 20 février 2007 est modifiée comme suit:

*Fonds cantonal de la
formation routière*

Art. 12a (nouveau)

¹Il est institué un fonds cantonal de la formation routière. Le but de ce fonds consiste à financer les cours obligatoires pour l'obtention du permis de conduire.

²Le fonds est financé par les parts communale et cantonale aux amendes dues aux excès de vitesse.

Art. 46

³(nouveau) Le montant des amendes dues aux radars routiers, fixes et mobiles, est versé au fonds cantonal de la formation routière, déduction faite des frais directs liés à ces installations.

Art. 2 La présente loi est soumise au référendum facultatif.

Art. 3 ¹Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

²Il pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil:
Le président,

Les secrétaires,

Signataires: D. Humbert-Droz, F. Monnier, Y. Botteron, J.-F. de Montmollin, P. Castella, O. Haussener, C. Hostettler, F. Bigler, E. Bernoulli, M. Barben, C. Gueissaz, J.-C. Baudoin, P.-A. Steiner, Ph. Gnaegi, L. Iff, J. Walder, Ph. Bauer, J. Besancet, A. Obrist, V. Blétry, C. Blandenier, P. Ummel, Y. Fatton, E. Berthet, C. Guinand, R. Comte, R. Tanner, N. Stauffer, J.-B. Wälti, D. Cottier, P. Sandoz, Ch. Imhof, T. Perrin et J. Tschanz.

Ce projet a été transmis à la commission législative comme objet de sa compétence.

La commission l'a examiné dans la composition suivante:

Président: M. Raphaël Comte
Vice-présidente: M^{me} Anne Tissot Schulthess
Rapporteur: M. Yvan Botteron
Membres: M. Michel Bise
M. Mario Castioni
M. Frédéric Cuche
M^{me} Fabienne Montandon
M. Armand Blaser
M. Marc-André Nardin
M. Philippe Bauer
M. Francis Monnier
M^{me} Veronika Pantillon
M. Alain Bringolf
M. Bernhard Wenger
M. Walter Willener

2. TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a examiné ce projet de loi lors de sa séance du 13 juin 2008; elle a siégé le 29 août 2008 pour l'adoption du présent rapport. M. Jean Studer, conseiller d'Etat, chef du Département de la justice, de la sécurité et des finances, et le commandant de la police cantonale ont participé aux travaux de la commission. Le premier signataire, M. Damien Humbert-Droz, a défendu le projet.

3. POSITION DES AUTEURS DU PROJET DE LOI

Les auteurs du projet se sont basés sur deux constats. D'une part, ils estiment que l'accessibilité du permis de conduire aux jeunes est rendue difficile par des procédures de plus en plus coûteuses, alors qu'un permis de conduire est un élément incontournable voire indispensable dans la formation d'un jeune aujourd'hui. D'autre part, la motivation première de certaines communes à poser des radars semble difficile à estimer. S'agit-il de motivations liées à la prévention routière ou de motivations financières ? Les auteurs relèvent ainsi qu'une commune a baissé ses impôts suite à la pose de 3 radars sur son territoire.

Les auteurs du projet ont estimé les coûts liés à l'obtention d'un permis de conduire à 1400 francs, rien que pour les cours obligatoires et les émoluments; sans tenir compte de cours d'auto-école. Ce montant est un frein important à l'obtention d'un permis souvent indispensable, selon le domicile.

De plus, les auteurs ne souhaitent pas interdire la pose de radars, mais bien inciter les communes à poser de tels instruments en fonction d'aspects sécuritaires et non pas fiscaux. Ce faisant, en attribuant le produit des radars routiers à un fonds de formation qui financerait en partie les cours obligatoires à l'obtention d'un permis, les auteurs estiment remplir deux objectifs complémentaires.

4. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

En premier lieu, le Conseil d'État rappelle à la commission la manière dont sont répartis les produits des radars fixes et mobiles. Il rappelle aussi qu'il existe une distinction selon que la commune concernée a signé ou non un contrat de prestation avec la police cantonale :

	Radar fixe	Radar mobile
Avec contrat de prestations	50% commune 50% police neuchâteloise	50% commune 50% police neuchâteloise
Sans contrat de prestations	50% commune 50% caisse de l'Etat	100% police neuchâteloise

Ce mode permet ainsi de financer la police neuchâteloise et de diminuer ainsi le coût du policier facturé aux communes. Les seuls excès de vitesse rapportent entre 5 et 7 millions de francs à l'Etat et à la police alors que les communes reçoivent entre 2 et 3 millions de francs.

En mettant en relation ces revenus avec les coûts obligatoires, émoluments compris, liés à l'obtention d'un permis de conduire (env. 2100 francs) ainsi que l'émission de 4530 permis d'élève en 2007, le gouvernement estime à environ 9 millions de francs la somme qui serait nécessaire afin de financer les cours obligatoires. A eux seuls, les produits des radars ne suffisent pas.

Le Conseil d'État s'oppose au projet de loi pour diverses raisons. Notamment, il relève que ce projet induirait une baisse des recettes de l'État et de la police. De plus, le gouvernement estime que l'argent encaissé ne suffirait pas à soutenir tous les bénéficiaires potentiels. Finalement, il semble discutable de voir l'État financer le choix personnel qu'est celui d'obtenir un permis de conduire. Il y voit une inégalité de traitement par rapport à ceux qui ont choisi de ne pas passer de permis de conduire.

5. DÉBAT D'ENTREE EN MATIÈRE

En premier lieu, l'auteur du projet de loi réfute quelques-uns des arguments du gouvernement. Il précise notamment que 4500 nouveaux permis par an ne signifient pas 4500 nouveaux conducteurs ; il y en aurait environ 2000 par an. Il réitère la volonté des signataires du projet de rendre financièrement moins attractive la pose de radars afin que ces derniers soient effectivement posés dans une logique de prévention et non de fiscalisation.

Les commissaires en faveur du projet relèvent aussi qu'il n'est pas question d'éviter de ne pas sanctionner les conducteurs qui ne respectent pas la loi. Ils jugent en particulier que leur projet va en direction des vœux de la Confédération qui a imposé divers cours aux nouveaux conducteurs dans un but de sécurité. Il semble dès lors logique et louable qu'une infraction au code de la route puisse permettre de financer des activités de prévention et de sécurité et non pas de financer des collectivités publiques.

En relation avec la notion d'inégalité de traitement, un commissaire relève que l'obtention d'un permis de conduire n'est pas uniquement le résultat d'un choix personnel et que les habitants de certaines régions excentrées n'ont d'autres choix que d'utiliser un moyen de transport privé.

Divers commissaires, plutôt défavorables au projet, regrettent notamment que le projet n'ait pas inclus la possibilité de favoriser les transports publics au travers de cette manne. Ils s'insurgent aussi contre l'allégation que certaines communes posent des radars dans un but fiscal. Si elles font un investissement souvent lourd, c'est qu'il y a un but sécuritaire bien précis à atteindre.

Un autre commissaire relève que, pris au pied de la lettre, le texte proposé impose de financer à 100% les frais de cours, tant pour les personnes qui peuvent se le permettre que celles qui ne le peuvent pas. Il estime que les cas les plus sensibles pourraient être résolus par d'autres organismes, tels que l'ACS ou le TCS. Vu l'état actuel des finances de l'État, il ne lui semble donc pas admissible de transférer des millions de francs des caisses publiques à des particuliers.

Finalement, une majorité de la commission se pose la question de savoir si une entrée en matière par rapport à un projet de loi très précis ne poserait pas un problème éthique dans le cas où la

commission viendrait à en dénaturer le contenu lors de ses débats. Si, par exemple, la commission en venait à attribuer intégralement le produit des radars au financement d'abonnements de transports publics, elle ne respecterait pas la volonté des signataires du projet. De surcroît, les commissaires concernés s'entendent sur le fait que financer la formation routière n'améliorerait en rien la sécurité routière elle-même.

En conclusion, la commission ne souhaite pas poursuivre ses réflexions dans ce domaine et refuse l'entrée en matière par 9 voix contre 3 et 1 abstention.

6. CONCLUSION

La commission a adopté le présent rapport lors de sa séance du 29 août 2008, à l'unanimité des membres présents, et recommande au Grand Conseil de prendre acte du rapport.

Veillez agréer, Monsieur le président Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Neuchâtel, le 29 août 2008

Au nom de la commission législative:

Le président,
R. COMTE

Le rapporteur,
Y. BOTTERON