Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Via sicura
Programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière

Résultats de la procédure de consultation

Table des matières

1. Situation initiale 5
2. Participants à la consultation 5
2.1 Liste des abréviations des participants à la consultation 6
2.1.1 Cantons 6
2.1.2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale 6
2.1.3 Associations faîtières nationales des communes, des villes, des régions de montagne et de l'économie 6
2.1.4 Services cantonaux 6
2.1.5 Communes 6
2.1.6 Organisations 7
2.1.7 Privés 9
3. Réponses au questionnaire 11
3.1 Remarques générales concernant le projet mis en consultation 11
3.2 Remarques concernant les variantes de mise en œuvre 14
3.2.1 Remarques générales 14
3.2.1.1 Augmentation du supplément sur la prime d'assurance-responsabilité civile pour véhicules automobiles 15
3.2.1.2 Affectation liée des amendes de circulation 15
3.2.1.3 Réponses aux questions concernant les variantes de mise en œuvre 15
3.2.1.3.1 Question 1 Possibilité prévue au chiffre 3.1 du rapport explicatif 15
3.2.1.3.1.1 Question 1.1 Augmentation à 2,5 % du supplément sur la prime d'assurance RC ? 15
3.2.1.3.2 Question 2 Possibilité prévue au chiffre 3.2 du rapport explicatif 19
3.2.1.3.2.1 Question 2.1 Augmentation du supplément à 5 pour cent sur la prime d'assurance RC ? 19
3.2.1.3.2.2 Question 2.2 Affectation du produit des amendes ? 20
3.2.1.3.3 Question 3 Possibilité prévue au chiffre 3.3 du rapport explicatif 22
3.2.1.3.3.1 Question 3.1 Augmentation du supplément à 5 pour cent sur la prime d'assurance RC ? 22
3.2.1.3.3.2 Question 3.2 Affectation du supplément ? 23
3.3 Remarques concernant les mesures proposées 24
3.3.1 Loi sur la circulation routière 24
3.3.1.1 Question 4 Acceptez-vous les mesures relatives aux infrastructures ? (art. 6a - 6d) 24
3.3.1.2 Question 5 Acceptez-vous que le Conseil fédéral fixe des exigences minimales concernant l'aptitude caractérielle des conducteurs ? (art. 14, al. 1, let. d et 25, al. 3, let. a) 30
3.3.1.3 Question 6 Acceptez-vous que les personnes qui sont seulement titulaires du permis de conduire à l'essai ne puissent pas accompagner des courses d'apprentissage ? (art. 15, al. 1) 32
3.3.1.4 Question 7 Acceptez-vous l'introduction d'une formation complémentaire obligatoire (1 jour tous les 10 ans) pour les conducteurs de voitures automobiles et de motocycles ? (art. 15, al. 5) 33
3.3.1.4.1 Pour les conducteurs de voitures automobiles et de motocycles ? 33
3.3.1.4.2 Seulement pour les conducteurs de voitures automobiles ? 34
3.3.1.4.3 Seulement pour les conducteurs de motocycles ? 35
3.3.1.4 Question 7 Acceptez-vous l'introduction d'une formation complémentaire obligatoire (1 jour tous les 10 ans) pour les conducteurs de voitures automobiles et de motocycles ? (art. 15, al. 5) 36
3.3.1.4.1 Pour les conducteurs de voitures automobiles et de motocycles ? 36
3.3.1.4.2 Seulement pour les conducteurs de voitures automobiles ? 37
3.3.1.4.3 Seulement pour les conducteurs de motocycles ? 38
3.3.1.5 Question 8 Acceptez-vous les durées de validité du permis de conduire proposées ? (art. 15b et 15c) 39
3.3.1.6 Question 9 Acceptez-vous la fréquence des enquêtes sur l'aptitude à la conduite des conducteurs non professionnels ? (art. 15c, al. 1 - 3) 40

3.3.1.7 Question 9.1 Acceptez-vous que les permis de conduire des catégories pour les véhicules qui comptent plus de huit places assises en plus du siège du conducteur échoient dès que le titulaire atteint 70 ou 75 ans ? (art. 15c, al. 7) 42
3.3.1.8 Question 10 Acceptez-vous l'obligation imposée à l'autorité cantonale d'ordonner une enquête lorsque l'aptitude à la conduite soulève des doutes au sens de l'art. 15d ? (art. 15d) 43
3.3.1.9 Question 11 Acceptez-vous le cours d'éducation routière prévu en cas de retrait du permis de conduire ? (art. 16e) 45
3.3.1.10 Question 12 Acceptez-vous que les conducteurs dont le permis a été retiré pour infraction grave aux prescriptions relatives à la vitesse ne puissent conduire que des véhicules munis d'un enregistreur de données ? (art. 17a et 99, ch. 9) 47
3.3.1.11 Question 13 Acceptez-vous le nouvel âge minimum requis pour conduire un cycle ? (art. 19, al. 1 et 1bis) 50
3.3.1.12 Question 14 Acceptez-vous le relèvement de l'âge minimum requis pour conduire un véhicule à traction animale ? (art. 21, al. 1 et 2, 1re phrase) 52
3.3.1.13 Question 15 Acceptez-vous que le Conseil fédéral prenne des mesures pour assurer la qualité des enquêtes sur l'aptitude à la conduite ? (art. 25, al. 3, let. f et g) 53
3.3.1.14 Question 16 Acceptez-vous que le Conseil fédéral applique une alcoolémie inférieure (0,1 pour mille) à la limite générale fixée par l'Assemblée fédérale (0,5 pour mille) aux catégories de personnes indiquées ci-dessous, auxquelles incombe une responsabilité accrue dans la circulation ou dont émane un danger particulier ? (art. 31, al. 2bis) 54
3.3.1.14.1 Question 16.1 Les personnes effectuant le transport concessionnaire ou international de voyageurs par route ? 55
3.3.1.14.2 Question 16.2 Les personnes transportant, à titre professionnel, des voyageurs ou des marchandises (au moyen de camions) ? 56
3.3.1.14.3 Question 16.3 Les personnes conduisant des voitures de livraison ? 57
3.3.1.14.4 Question 16.4 Les moniteurs de conduite ? 58
3.3.1.14.5 Question 16.5 Les accompagnants de courses d'apprentissage ? 59
3.3.1.14.6 Question 16.6 Les titulaires d'un permis d'élève-conducteur ? 59
3.3.1.14.7 Question 16.7 Les titulaires d'un permis de conduire à l'essai ? 60
3.3.1.15 Question 17 Acceptez-vous l'obligation de l'usage diurne des phares ? (art. 41, al. 1) 61
3.3.1.16 Question 18 Acceptez-vous l'introduction du contrôle de l'haleine à titre d'établissement des preuves ? (art. 55, al. 6 et 7, let. d) 63
3.3.1.17 Question 19 Acceptez-vous que le Conseil fédéral soit habilité à imposer le port du casque aux cyclistes ? (art. 57, al. 5, let. b) 65
3.3.1.18 Question 20 Acceptez-vous que le Conseil fédéral introduise le port obligatoire du casque à vélo pour les enfants de moins de 14 ans ? (art. 57, al. 5, let. b) 67
3.3.1.19 Question 21 Acceptez-vous le devoir des assurances RC de recourir contre les auteurs de violations grossières des règles de la circulation routière ? (art. 65, al. 3) 69
3.3.1.20 Question 22 Acceptez-vous l'introduction de la déclaration des sinistres causés ? (art. 68a) 70
3.3.1.21 Question 23 Acceptez-vous que le Fonds national de garantie assure la couverture à titre subsidiaire pour les dégâts causés par les usagers d'engins assimilés à des véhicules ? (art. 76, al. 2, let. d) 71
3.3.1.22 Question 24 Acceptez-vous que le juge puisse ordonner la confiscation et la destruction du véhicule en cas d'infraction commise sans scrupules ? (art. 90a) 72
3.3.1.23 Question 25 Acceptez-vous les sanctions plus sévères prévues à l'encontre des personnes ayant conduit sans être titulaires du permis de conduire requis ? (art. 95, ch. 1 et 1bis) 75
3.3.1.24 Question 26 Acceptez-vous que la liste des infractions punissables en matière d'avertissements de contrôles du trafic soit augmentée ? (art. 98a) 76
3.3.1.25 Question 27 Acceptez-vous la nouvelle réglementation concernant la statistique des accidents de la circulation ? (art. 104, al. 2, 104 f. et 104g) 77
3.3.1.26 Question 28 Acceptez-vous que les assureurs aient accès au registre des mesures administratives ? (art. 104b, al. 2 et 6, let. g) 79
3.3.2 Questions relatives à diverses mesures de la loi sur les amendes d'ordre 80
3.3.2.1. Question 29 Procédure de l'amende d'ordre : la responsabilité civile du détenteur du véhicule proposée doit-elle être introduite ? (art. 6, al. 3 et art. 6a, al. 3 LAO) 80

3.3.2.2. Question 30 Procédure de l'amende d'ordre : la procédure ordinaire ne doit-elle plus être appliquée qu'en cas de contestation explicite de l'infraction réprimée par l'amende d'ordre ? (art. 6, al. 2, let. b et art. 6a, al. 2, let. b LAO) 81
3.3.3 Question concernant une mesure prévue par la loi sur les produits thérapeutiques 83
3.3.3.1 Question 31 Acceptez-vous l'obligation d'informer clients et patients imposée de façon explicite et légale aux spécialistes habilités à distribuer des médicaments ? (art. 26, al. 3 LPTh) 83
3.3.4. Autres questions 84
3.3.4.1 Question 32 La Confédération doit-elle entamer des travaux pour simplifier, coordonner et uniformiser les procédures relatives aux infractions au droit de la circulation en créant des juridictions spécialisées, les tribunaux de la circulation ? (rapport explicatif, ch. 6.6) 84
3.3.4.2 Question 33 Acceptez-vous les mesures concernant la recherche, le développement et les statistiques ? (rapport explicatif, ch. 2.2.4) 87
3.3.5 Question 34 Avez-vous d'autres remarques 88
Annexes 96
Liste des destinataires de la consultation 96
1. Cantons 96
2. Partis politiques représentés dans l'Assemblée fédérale 97
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national 98
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national 100
5. Autres 100
Liste des abréviations 107

1. Situation initiale

Le Conseil fédéral a ouvert, en date du 5 novembre 2008, la procédure de consultation concernant Via sicura, le programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière. Cette consultation, conduite sous la forme d'un questionnaire, a duré jusqu'au 15 mars 2009.

Via sicura contient quelque 60 mesures coordonnées entre elles, dont la mise en œuvre doit permettre de réaliser l'objectif, formulé en 2005 par le Conseil fédéral, de réduire de manière significative au cours des prochains dix ans le nombre de morts et de blessés graves de la circulation routière. Lors de la consultation, l'accent a porté sur les mesures requérant des modifications d'actes de l'Assemblée fédérale. Il s'agit notamment de la loi fédérale sur la circulation routière[1], de la loi sur les amendes d'ordre[2], de la loi sur une contribution à la prévention des accidents[3], de l'ordonnance de l'Assemblée fédérale concernant les taux d'alcoolémie limites admis en matière de circulation routière [4], de la loi fédérale sur l'assurance-invalidité[5] et de la loi sur les produits thérapeutiques[6]. S'agissant de la mise en œuvre des mesures proposées, trois variantes de financement impliquant des coûts, des sources de financement et des effets différents, sont mises en discussion. La première variante prévoit une augmentation du supplément sur la prime d'assurance-responsabilité civile pour véhicule automobile (prime RC), de 0,75 pour cent actuellement à 2,5 pour cent, dont il résulterait une contribution de financement de 45 millions de francs par an. La deuxième variante prévoit une augmentation du supplément de la prime RC à 5 pour cent, combinée à une affectation liée de 50 pour cent du produit des amendes de circulation (contribution au financement de 300 millions de francs par an). La troisième variante consiste en une augmentation du supplément sur la prime RC à 5 pour cent (contribution au financement de 110 millions de francs par an).

2. Participants à la consultation

Outre les destinataires permanents visés à l'art. 4, al. 2, let. a à d, de la loi fédérale sur la procédure de consultation[7], 421 organisations supplémentaires ont été invitées à participer à la consultation. L'Office fédéral des routes (OFROU) a reçu 198 prises de position au total. Tous les cantons, six partis politiques représentés dans l'Assemblée fédérale, sept associations faîtières nationales représentant les communes, les villes, les régions de montagne et l'économie, 106 autres organisations et 50 privés ont répondu. Deux organisations ont explicitement renoncé à prendre position.

Aperçu des réponses reçues

	Acteurs sollicités (total)	Réponses d'acteurs sollicités	Réponses d'acteurs non sollicités	Total des réponses
Cantons	26	26		26
Partis	17	6		6
Autres organisations	421	76	41	117
Privés	1		50	50
Total	465	108	91	199

[1] RS 741.01
[2] RS 741.03
[3] RS 741.81
[4] RS 741.13
[5] RS 831.20
[6] RS 812.21
[7] RS 172.061

2.1 Liste des abréviations des participants à la consultation

2.1.1 Cantons

Tous les cantons

2.1.2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale

Les Verts	Les Verts. Parti écologiste suisse, 3011 Berne
PBD	Parti bourgeois-démocratique suisse (cantons de Berne et des Grisons)
PDC	Parti démocrate-chrétien suisse, case postale 5835, 3001 Berne
PEV	Parti évangélique suisse, case postale 3467, 8021 Zurich
PLR	Les Libéraux-Radicaux, case postale 6136, 3001 Berne
PS	Parti socialiste suisse, 3011 Berne
UDC	Union Démocratique du Centre, case postale 8252, 3001 Berne

2.1.3 Associations faîtières nationales des communes, des villes, des régions de montagne et de l'économie

ACS	Association des Communes Suisses, 3322 Urtenen-Schönbühl
economiesuisse	Fédération des entreprises suisses, case postale, 8032 Zurich
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne, 3001 Berne
usam	Union suisse des arts et métiers, case postale, 3001 Berne
USP	Union suisse des paysans, Berne
USS	Union syndicale suisse, case postale, 3001 Berne 23
UVS	Union des villes suisses, 3000 Berne 6

2.1.4 Services cantonaux

App. Ger. BS	Appellationsgericht Basel-Stadt (Cour d'appel du canton de Bâle-Ville), 4051 Bâle
CoRec BE	Commission de recours du canton de Berne contre les mesures LCR, 3011 Berne
IML BE	Institut de médecine légale, Dr. rer. nat. Werner Bernhard, 3012 Berne
IRM BS	Institut für Rechtsmedizin, Dr. phil. Thomas Briellmann, Forensische Chemie und Toxikologie (Institut de médecine légale, chimie forensique et toxicologie), 4056 Bâle
IRM SG	Institut für Rechtsmedizin, Forensische Chemie und Toxikologie (Institut de médecine légale, chimie forensique et toxicologie), 9007 Saint-Gall
IRM ZH	Universität Zürich, Institut für Rechtsmedizin (Institut de médecine légale), 8057 Zurich
Kapo AI	Kantonspolizei Appenzell Innerrhoden (police cantonale d'AI), 9050 Appenzell
MFK SO	Motorfahrzeugkontrolle des Kantons Solothurn (contrôle des véhicules automobiles de SO), case postale, 4512 Bellach
Pol. cant. GE	Police cantonale genevoise, Officier de circulation, Cap Y. Escher, 1211 Genève
ReKo TG	Rekurskommission für Strassenverkehrssachen des Kantons Thurgau (Commission de recours en matière de circulation routière de TG), 8280 Kreuzlingen
SCRN VS	Service de la circulation routière et de la navigation du Valais, 1950 Sion
TBA NW	Tiefbauamt Nidwalden (Office des ponts et chaussées de NW), 6371 Stans

2.1.5 Communes

Fräschels	Commune de Fräschels, canton de Fribourg, 3284 Fräschels
Ingenbohl	Commune d'Ingenbohl, canton de Schwyz, 6440 Brunnen
Surpierre	Commune de Surpierre, canton de Fribourg, 1528 Surpierre

2.1.6 Organisations

ACPSS	Association des chefs de police de sûreté suisses, Bruno Fehr, police cantonale saint-galloise
actif-trafic	actif-trafic, Thomas Stahel, case postale, 8036 Zurich
AGU	Arbeitsgruppe Unfallmechanik (groupe de travail sur la mécanique des accidents), 8006 Zurich
ANCV	Association nationale des coopératives vitivinicoles suisses, 3011 Berne
asa	Association des services des automobiles, 3000 Berne 6
ASA	Association Suisse d'Assurances, case postale 4288, 8022 Zurich
ASCV	Association suisse du commerce des vins, 3011 Berne
ASESR	Association suisse des enseignants en matière de sécurité routière, 9402 Mörschwil
ASG	Arbeitsgemeinschaft der schweizerischen Getränkebranche (Communauté de travail de l'industrie suisse des boissons), 3011 Berne
ASMC	Association Suisse des Moniteurs de Conduite, 3000 Berne 7
ASO	Association Suisse de l'Optique, 4601 Olten
ASP	Association suisse du pneu, case postale 316, 3000 Berne 7
ASPE	Fondation suisse pour la protection de l'enfant, case postale 6949, 3001 Berne
ASTAG	Association suisse des transports routiers, 3007 Berne
ASVE	SDHM/ASVE Association Suisse des Véhicules d'Epoque, case postale 156, 5745 Safenwil
ATE	Association Transports et Environnement, case postale 8676, 3001 Berne
ATVSL	Association Auto Tuning et Design Suisse-Lichtenstein, case postale 313, 3360 Herzogenbuchsee
Automobile Club	Automobile Club de Suisse, 3000 Berne
auto-suisse	Association des importateurs suisses d'automobiles, case postale 5232, 3001 Berne
BNA&FNG	Bureau National Suisse d'Assurance et Fonds National Suisse de Garantie, 8152 Opfikon-Glattbrugg
bpa	Bureau de prévention des accidents, 3011 Berne
CAPS	Conférence des autorités de poursuite pénale de Suisse, case postale 6250, 3001 Berne
Car Tourisme Suisse	Car Tourisme Suisse, Car-Groupe ASTAG, Association suisse des transports routiers, 3007 Berne
CC CCPCS/SCPVS	Commission de la circulation de la Conférence des commandants des polices cantonales de Suisse / Société des chefs de police des villes de Suisse, 4415 Lausen
CCCS	Communauté de travail des chefs des polices de circulation routière de Suisse et de la Principauté du Liechtenstein, case postale, 8021 Zurich
CCDJP	Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police, 3000 Berne 7 (conjointement avec la DTAP)
CDF	Conférence des directrices et directeurs cantonaux des finances, 3003 Berne
CDPVS	Conférence des directeurs de police des villes suisses, case postale, 8021 Zurich
CDS	Conférence suisse des directrices et directeurs cantonaux de la santé, 3000 Berne 7
Centre Patronal	Centre Patronal, 1094 Paudex
CIET	CI Economie et Transport, case postale, 3000 Berne 7
CIM	CI Motards (IG Motorrad), case postale 3005, 8021 Zurich
COCRBT	Conférence des officiers de circulation routière de Romandie, de Berne et du Tessin, Dominique Rossi, 1014 Lausanne
Conf. vélo	Conférence Vélo Suisse, case postale 1262, 2501 Biel/Bienne
CSA	Club des Suisses sans Automobile, 8048 Zurich
CSR	Conseil suisse de la sécurité routière, président et bureau, case postale 8616, 3001 Berne
Dachorgan	Dachorgan Alkohol/Drogen im Strassenverkehr (organe faîtier en matière de drogues et d'alcool dans la circulation routière), Paul Gisin, 8006 Zurich
Distiswiss	Distiswiss, 3011 Berne
DTAP	Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, 3000 Berne 7 (conjointement avec la CCDJP)

eco swiss	ECO SWISS, organisation de l'économie suisse pour la protection de l'environnement, la sécurité et la santé au travail, 8006 Zurich
FER	Fédération des Entreprises Romandes, case postale 5278, 1211 Genève 11
FMH	Fédération des médecins suisses, 3000 Berne 15
FMS	Fédération Motocycliste Suisse, 8500 Frauenfeld
FRE	Fédération romande des écoles de conduite, 1007 Lausanne
FSFP	Fédération suisse des fonctionnaires de police, 6005 Lucerne
FSS	Fédération suisse des spiritueux, 3011 Berne
FSVA	Fédération Suisse des Véhicules Anciens, case postale, 3001 Berne
Future Bike	Verein Future Bike Schweiz (association suisse de véhicule à propulsion humaine), Jürg Zryd, 8003 Zurich
GastroSuisse	Fédération de l'hôtellerie et de la restauration, 8046 Zurich
Ind.Archäo.	Rédaction de la revue « IndustrieArchäologie », Oskar Baldiger, 5222 Umiken
ISPA	Institut suisse de prévention de l'alcoolisme et autres toxicomanies, 1001 Lausanne
ISV	Interprofession suisse du vin, 3011 Berne (Ernest Daellenbach)
IVT EPF ZH	Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (Institut de planification et des systèmes de transport), EPF de Zurich, 8093 Zurich
Kibü BS	Kinderbüro Basel (Bureau de l'enfance), 4051 Bâle
La Poste	La Poste Suisse, 3030 Berne
LITRA	Service d'information pour les transports publics, case postale 7123, 3001 Berne
LSC	Ligue suisse contre le cancer, case postale 8219, 3001 Berne
MfE	Médecins en faveur de l'environnement, case postale 111, 4013 Bâle
Mobilité piétonne	Mobilité piétonne, Association suisse des piétons, 8032 Zurich
motosuisse	Association des importateurs suisses de motos et scooters, case postale 496, 3000 Berne
Netzwerk K&V	Netzwerk Kind und Verkehr (réseau « Enfant et trafic »), Dr. Marco Hüttenmoser, 5630 Muri
Nez rouge	Fondation Nez rouge, 2800 Delémont
OPTICS	Association suisse des fournisseurs de verres, montures, lentilles de contact, instruments, logiciels. Bureau : Dr. B. Rust, 8022 Zurich
PRO VELO Berne	PRO VELO Berne, case postale 6711, 3001 Berne
PRO VELO Bienne	PRO VELO Biel / Bienne-Seeland, case postale 7120, 2500 Biel / Bienne 7
PRO VELO Emmental	PRO VELO Emmental, Theophil Bucher, case postale 1229, 3401 Berthoud
PRO VELO Fribourg	PRO VELO Fribourg, case postale 1235, 1701 Fribourg
PRO VELO Suisse	PRO VELO Suisse, case postale 6711, 3001 Berne
PRO VELO Thoune	PRO VELO Thoune, case postale, 3601 Thoune
PSL	Parti suisse de la liberté, 4622 Egerkingen
RFBS	Regionaler Fahrlehrerverband Basel (association bâloise des moniteurs de conduite), Thomas Kalt, 4106 Therwil
RoadCross	Fondation des victimes de la route, 8004 Zurich
routesuisse	Fédération Routière Suisse (FRS), case postale 8224, 3001 Berne
Routiers	Les Routiers Suisses, 1026 Echandens
SAA	swiss automotive aftermarket, case postale 28, 8042 Zurich
sev	Syndicat du personnel des transports, 3000 Berne 6
SEVS	Société des encaveurs de vins suisses, 3011 Berne (Ernest Daellenbach)
SIMB	Société d'Intérêts des Moniteurs de Conduite Bernois, Peter Baumann, 3019 Berne
SPAA	Service de prévention des accidents dans l'agriculture, 5040 Schöftland
SPC	Société Suisse de Psychologie de la Circulation, c/o Praxis zum Adler, A. Widmer, 4600 Olten
SPS	Santé publique suisse, case postale 8172, 3001 Berne
SSML	Société Suisse de Médecine Légale, Prof. Dr. med. Volker Dittmann, président, Dr. phil. Thomas Briellmann, président de la Commission Circulation routière, 4056 Bâle
SuisseMobile	Fondation SuisseMobile (anciennement « La Suisse à vélo »), case postale, 3001 Berne
Suva/CNA	Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents, case postale 4358, 6002 Lucerne

SVI	Association suisse des ingénieurs et experts en transports, case postale, 9001 Saint-Gall
SVS	Schausteller-Verband Schweiz (Association des forains de Suisse), Ernst Hauser, 9430 Saint-Margrethen
swissT.net	swissT.net, 8604 Volketswil
TCS	Touring Club Suisse, 3001 Berne
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile, case postale 5232, 3001 Berne
USMCM	Union Suisse des Mécaniciens en Cycles et Motos, 5001 Aarau
UTP	Union des transports publics, 3000 Berne 6
vélosuisse	Association suisse des fournisseurs de bicyclettes, case postale 496, 3000 Berne
VfmF	Verein für menschenfreundlichere Fahrzeuge (association pour des véhicules plus respectueux des personnes), case postale, 8031 Zurich
Viniharass	Coopérative Viniharass, 3011 Berne

2.1.7 Privés

Altenbach	Heidi Altenbach, 4153 Reinach
Amsler	Barbara Amsler, 3014 Berne
Brauchli	Rudolf Brauchli, 8856 Tuggen
Briner-Lienhard	Petra und Thomas Briner-Lienhard, 8400 Winterthour
Burgunder	Pascal Burgunder, 1006 Lausanne
Bütler-Odermatt	Katharina Bütler-Odermatt, 6032 Emmen
Buser	Buser Fritz, 4600 Olten
Dauberschmidt	Isabelle Dauberschmidt, 8610 Uster
Décurnex	Mariylaure Décurnex, 1197 Prangins
Dober	Andreas Dober, 5000 Aarau
Dudler	Felix Dudler, 2504 Bienne
Edelmann	Beat Edelmann, 3006 Berne
Erni	Manuela Erni, 8057 Zurich
Fawer	Laurent Fawer, 1007 Lausanne
Fricker-Blumer	Famille Fricker-Blumer, 4125 Riehen
Gasser	Marcel Gasser, 2504 Bienne
Gehring	Marianne Gehring, 8002 Zurich
Gretler	Sarah Barbara Gretler, 8057 Zurich
Herren	Roland Herren, 3665 Wattenwil
Hildbrand	Hans Hildbrand, 8048 Zurich
Hunziker	Dorothee Hunziker, 2560 Nidau
Jordan	Ruth Jordan, 1024 Ecublens
Kalberer	Toni Kalberer, 8722 Kaltbrunn
Kälin-Treina	Claudia Kälin-Treina, cht GmbH, 8832 Wilen bei Wollerau
Kappeler O.	Oliver Ch. Kappeler, 8542 Wiesendangen
Kappeler R.	Remy Kappeler, 3014 Berne
Kaufman	Christoph L. Kaufman, 3052 Zollikofen
Kelly	Martin Kelly, 8192 Glattfelden
Keller	Christian Keller, 5415 Nussbaumen AG
Lerch	Hansruedi Lerch, 4600 Olten
Mantegani	Elvezio Mantegani, 8600 Dubendorf
Mengis	Gisèle Mengis, 6005 St-Niklausen
Müller	Jürg Müller, 3110 Münsingen
Natz	Maja und Werner Natz, 8800 Thalwil
Pella	Anne-Laure Pella, 1006 Lausanne
Perring	Richard Perring, 1110 Morges
Pfenninger	Heinz Pfenninger, 8307 Effretikon
Roth	Sascha Roth, 5075 Hornussen
Ruch D.	Dora Ruch, 3800 Unterseen

Ruch P.	Peter Ruch, 3800 Unterseen
Santschi	Pierre Santschi, 1007 Lausanne
Schürch	Peter Schürch, 8037 Zurich
Seiler	Dr. med. Karl Seiler, 9500 Wil
Staub	Nicole Staub, D-799591 Eimeldingen
Stöckli	Monika Stöckli, 8002 Zurich
Thorens	Olivier Thorens, 1066 Epalinges
Tognazza	Eduardo Tognazza, 9240 Uzwil
Vogt	Bruno Vogt et Fiona Burgener Vogt, 4415 Lausen
Wolfisberg	Armin Wolfisberg, 6012 Obernau
Zimmermann	Toni Zimmermann, 6370 Stans

3. Réponses au questionnaire

En raison du nombre et de la grande diversité des réponses, l'évaluation ne peut aborder que les points les plus fréquents et les plus importants. Les avis sont fortement abrégés et réduits à l'essentiel. Les propositions et remarques similaires sont regroupées.

3.1 Remarques générales concernant le projet mis en consultation

Approbation d'un renforcement de la sécurité routière

- Les efforts visant à renforcer la sécurité routière sont expressément approuvés (AG, BL, GE, JU, SG, SO, TI, UR, PEV, SCRN VS, bpa, DTAP, FMH, Mobilité piétonne, SIMB, CCDJP, LSC, LITRA, SPS, ISPA, ASA, ATE, VfmF, SPC, ASESR).
- Le projet est approuvé en principe (AI, AR, BS, FR, LU, SH, TG, UR, VS, ZH, Automobile Club, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASPE, ASTAG, auto-suisse, SPAA, Car Tourisme Suisse, Distiswiss, economiesuisse, eco swiss, FSS, CIET, ISV, Kapo AI, CCPCS, Netzwerk K&V, La Poste, SAB, USP, SuisseMobile, ASVE, SEVS, USMCM, usam, routesuisse, SVI, vélosuisse, Viniharass, UTP).
- L'orientation du projet est jugée positivement (BE, BS, UR, ZH, Future Bike, Kapo AI, CDPVS, CoRec BE, USS).
- Une majorité des mesures proposées sont approuvées (GE, GR, routesuisse, TCS, CSR).
- Sous quelques très rares réserves, le train de mesures est entièrement soutenu (PS).
- Large accord quant aux réflexions et conclusions présentées (ASMC).
- La sécurité routière de la Suisse est en bonne voie, mais des efforts supplémentaires sont nécessaires. L'introduction d'un nouveau renforcement du droit des mesures dans le domaine de la circulation routière, après celui déjà survenu en janvier 2005, suscite certaines préoccupations (PLR).

Remarques générales en marge de l'approbation

- L'évolution positive de la statistique des accidents ces dernières années ne doit pas occulter le fait que la circulation routière revendique encore trop de morts et de blessés graves (PS).
- En matière de sécurité, il ne faut pas appliquer de référence plus stricte pour la circulation routière que dans les autres domaines de risque (Automobile Club, UPSA, ASTAG, economiesuisse, CIET, routesuisse).
- Ne pas sanctionner la majorité des usagers de la route, qui se comportent correctement, pour une minorité (chauffards) (SAB, USP, CIET, usam, routesuisse).
- Pour garantir la sécurité routière, la priorité doit être donnée à la répression (application des règles) et non pas à la prévention ; les organes de contrôle doivent être dotés des moyens nécessaires correspondants (SH, CDF).
- Les moyens les plus efficaces pour réduire les accidents de la route sont l'amélioration des infrastructures routières (La Poste, ASA) et la densification de la présence policière (ASA, BNA&FNG).
- Commencer par utiliser les instruments déjà disponibles pour accroître la sécurité du trafic et cibler les aspects répressifs (VD).
- La répartition des tâches entre la Confédération, les cantons et les communes ne doit pas être modifiée dans le cadre de Via sicura (BL, ACS).
- Refus d'affecter des aspects de politique institutionnelle très délicats, comme la souveraineté policière et financière des cantons, en substituant partiellement la procédure d'amende d'ordre à la procédure de poursuite, en concluant des conventions de prestations ou en liant l'affectation de moyens financiers (AI, Kapo AI).
- Actuellement, la sécurité routière est mise en œuvre par les cantons et les communes. La Confédération devrait leur laisser ces tâches d'exécution à l'avenir également (eco swiss).
- Globalement, le programme causerait un coût financier et administratif disproportionné (usam).
- Pas d'augmentation des charges administratives des cantons (UR).
- Les besoins en ressources et en personnel augmenteront massivement dans de nombreux domaines, ce qui présuppose que les moyens nécessaires soient mis à disposition et que les infrastructures nécessaires soient créées (CCDJP).

- Bien que le Conseil fédéral soit à l'origine du présent projet, il ne fournira pas de soutien financier. L'intégralité des coûts liés aux mesures seront répartis entre les usagers de la route et les cantons. Ceux-ci devront en assumer les conséquences sur les infrastructures et la logistique (VD).
- Une mise en œuvre, même partielle, induit des coûts supplémentaires considérables (MFK SO).
- Les incidences financières et administratives sur les communes ne sont pas représentées (LITRA).
- Le programme ne comporte pas de priorité claire (SAB, USP).
- Des pesées d'intérêts font très largement défaut entre les mesures qui ont des conséquences financières et les autres tâches et les objectifs de politique financière supérieurs des cantons (DTAP, CCDJP, LITRA).
- Il faut poursuivre une planification des transports plus durable, qui permette la coexistence des usagers et qui soutienne davantage les besoins de la mobilité douce (ATE).
- On ne tient pas suffisamment compte du fait que, pour les plus faibles usagers de la route (enfants, personnes âgées), non seulement la sécurité, mais aussi la liberté de mouvement doit être améliorée (MfE, ASPE, Kibü BS, Netzwerk K&V).

Remarques générales concernant les mesures

- Une part importante des mesures proposées est compréhensible et facile à défendre (CSR).
- Il faut ajuster le train de mesures aux principales causes d'accident. Les mesures visant à renforcer la sécurité routière doivent être systématiquement contrôlées quant à leurs effets (p. ex. suppression du signe de la main avant de traverser le passage pour piétons) (PLR).
- Réalisation des objectifs uniquement par des mesures compréhensibles, convaincantes et réalisables (ZH, asa).
- Les mesures qui procèdent par la discrimination de certains groupes de personnes sont rejetées. C'est par exemple le cas de l'assurance RC obligatoire en fonction de la nationalité (PS).
- Les mesures dans les domaines de la prévention et de l'intégration sont judicieuses et doivent être soutenues. A cet effet, les personnes des divers groupes doivent être atteintes par les canaux appropriés (PS).
- L'apparent gain d'efficacité de certaines mesures se traduit justement par des effets négatifs sur la sécurité routière (problèmes d'établissement de la preuve liés à l'introduction de la force probante du test de la présence d'alcool dans l'haleine ; coûts supplémentaires liés au renvoi de la procédure d'amende d'ordre à la procédure de poursuite, ce qui affaiblirait le droit pénal et le droit de procédure pénale et compromettrait leur effet dissuasif) (ZH).
- Réduire autant que possible le nombre de nouvelles mesures et privilégier celles qui, simples à mettre en œuvre, produisent le plus grand effet possible (ACS).
- Se concentrer sur la suppression des endroits dangereux (mesures de construction) et sur les groupes à risque (p. ex. les chauffards) (ACS).
- Il faut donner la priorité aux mesures concernant les infrastructures et l'exploitation (ASTAG, CIET, Car Tourisme Suisse, routesuisse).
- La mise en œuvre des mesures n'est judicieuse que si ces dernières sont adéquatement proportionnées et pertinentes (economiesuisse).
- Ne pas incriminer ni mettre sous tutelle les conducteurs (ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, Car Tourisme Suisse, Distiswiss, economiesuisse, FSS, CIET, ISV, La Poste, SEVS, usam, Viniharass).
- Pas de mesure restreignant la liberté personnelle, comme le perfectionnement obligatoire ou les tests de personnalité visant à évaluer l'aptitude caractérielle (PLR).
- Importantes réserves face aux mesures qui établiraient la responsabilité ou incrimineraient en termes pénaux et financiers, dans une mesure disproportionnée, les conducteurs qui conduisent correctement (ASVE, usam, routesuisse).
- Les mesures de police peut souvent être plus facilement appliquées, et à un bien moindre coût, que les mesures de construction ; leur rapport coûts-utilité est en outre meilleur. Les mesures de construction ne permettent d'atteindre qu'une petite partie des effets globaux visés (SO, DTAP, CCDJP, LITRA).
- Il faut concentrer les ressources de manière à accroître la présence policière sur les routes (UR).
- Les mesures ne doivent pas entraîner de restrictions exagérées pour les citoyens et ni être éprouvées comme une sanction collective (GL) ; éviter d'imposer des contraintes selon le système de l'arrosoir (LU).
- Les mesures extrêmes, difficiles à mettre en œuvre, qui ne sont pas acceptées et qu'on ne saurait contrôler, doivent être abandonnées ou soumises à un examen approfondi (TCS).

- Il y a lieu de se demander si de nombreuses mesures proposées présentent un rapport coûts-utilité adéquat et si elles ne soulèvent pas plutôt un sentiment de pression excessive parmi la population (TI).
- Les mesures ne suffisent de loin pas à satisfaire l'exigence d'une politique de sécurité routière cohérente (Mobilité piétonne, VfmF). Il faut formuler une vision, fixer des objectifs contraignants, mettre un cadre financier suffisant à disposition, compléter le train de mesures envisagé par des mesures concrètes et impliquer davantage les cantons dans la responsabilité du travail en matière de sécurité routière (Mobilité piétonne).
- Les mesures de sécurité routière ne doivent pas entraver la promotion de la mobilité douce (Conf. vélo).
- Se limiter aux mesures qui :
    - correspondent à des priorités efficaces (DTAP, CCDJP, LITRA),
    - sont suivies d'effets démontrables (ASTAG, UPSA, Car Tourisme Suisse, CIET, usam, routesuisse),
    - présentent un rapport coûts-utilité favorable (ASTAG, Car Tourisme Suisse, usam),
    - suscitent un large soutien (ASTAG, UPSA, DTAP, Car Tourisme Suisse, CIET, CCDJP, LITRA, routesuisse),
    - sont d'une véritable utilité, compte tenu des expériences sur le plan international (Future Bike),
    - ont des effets sensibles au moindre coût administratif supplémentaire (GR),
    - ne restreignent pas le libre choix du moyen de transport et la responsabilité propre, tout en améliorant les infrastructures et le comportement des usagers de la route (TCS).

<u>Remarques particulières concernant les contrôles du trafic</u>

- Les activités de contrôle constituent l'une des mesures essentielles les plus efficaces, à caractère préventif, pour éviter les victimes d'accidents (ATE).
- Il est indispensable de procéder à une mise en œuvre systématique lors de l'intensification des contrôles du trafic, notamment dans le cas de comportements fautifs affectant la sécurité (bpa).
- Focalisation accrue des contrôles de police sur les infractions compromettant la sécurité du trafic (TCS).
- Le corps des gardes frontières et l'Administration fédérale des douanes ne doivent pas procéder à des contrôles du trafic routier ni infliger des amendes d'ordre (relativisation de la réglementation constitutionnelle des compétences ; entraînerait des conflits de compétences non nécessaires) (CCCS, ACPSS).
- La police doit disposer des ressources nécessaires à un contrôle efficace (VS, PS).
- La tendance à des contrôles plus rigoureux renforce au sein de la population le sentiment d'une pression disproportionnée (TI).
- Refus des conventions de prestations prévues, car :
    - il s'agirait d'une restriction de la marge de manœuvre opérationnelle indispensable de la police (ZH, CCCS, ACPSS) ;
    - cela reviendrait à une ingérence dans la tactique policière et dans la marge de manœuvre des polices municipales, c'est-à-dire à une limitation, voire à une violation de l'autonomie communale (CDPVS).

<u>Remarques générales accompagnant le refus du projet dans son entier</u>

- On peut se demander si la mise en œuvre de Via sicura est nécessaire si tôt après l'entrée en vigueur de la révision de la loi sur la circulation routière, en date du 1er janvier 2005. Il faut attendre trois à quatre ans pour que soient connus tous les effets de cette révision (NE).
- La statistique des accidents a évolué positivement (Centre Patronal).
- Il est réjouissant de constater que le nombre de morts et de blessés graves a reculé en 2008 par rapport à l'année précédente (PDC).
- Evaluer les conséquences financières avant la mise en œuvre (Centre Patronal).
- La mise en œuvre du train de mesures par les cantons n'est pas réalisable sans l'octroi de ressources supplémentaires (NE).
- Ne pas incriminer les personnes qui dépendent d'un véhicule à moteur (Centre Patronal).
- L'élément central de la responsabilité personnelle fait totalement défaut dans le projet (PDC).
- Le principe de proportionnalité n'est pas respecté (UDC, dans l'esprit, Centre patronal).
- Aucune compétence fédérale n'érige la sécurité routière en tâche de la Confédération (UDC).

- Les atteintes massives à la liberté personnelle entraînent une incrimination et une mise sous tutelle de fait des usagers de la route dont le comportement est correct et qui font l'objet d'un soupçon généralisé (UDC).
- Incrimination accrue des usagers de la route (motosuisse).
- Davantage de bureaucratie et développement massif de l'appareil administratif (UDC).
- Les instruments de financement sont clairement insuffisants (UDC).
- Pas de nouvelles taxes obligatoires par l'augmentation du supplément sur les primes de l'assurance RC pour véhicule automobile à 5 pour cent (CIM).
- Contre la surveillance totale et l'incrimination des usagers de la route (CIM).

Remarques générales accompagnant un refus partiel du projet

- Le principe de proportionnalité n'est pas respecté (SZ, FMS par analogie).
- Les mesures d'infrastructure peuvent susciter d'autres améliorations ; pas d'entrave supplémentaire au trafic individuel et pas d'abaissement général des vitesses maximales autorisées (FMS).
- Le financement éventuel doit être garanti par l'impôt sur les huiles minérales à affectation liée (FMS).

3.2 Remarques concernant les variantes de mise en œuvre

3.2.1 Remarques générales

- La responsabilité de la construction, de l'exploitation et de l'entretien du réseau des routes incombe aux cantons (AR, SG, SO, CDF).
- Il manque dans le programme d'action une présentation des coûts et des effets par catégories de mesures, par exemple par mesures de construction ou de police. Il y a donc lieu de mettre sérieusement en question le rapport coûts-utilité de l'ensemble du projet (DTAP, CCDJP, LITRA).
- Des données font défaut tant quant aux répercussions financières des mesures que s'agissant des coûts indirects (examens médicaux, renouvellement du permis de conduire pour les titulaires et les cantons, charge de travail supplémentaire des tribunaux et des offices de la circulation routière) (VD).
- La mise en relation du nombre d'accidents avec les modèles de financement est problématique et incompréhensible (ZH).
- Il faut évaluer les modèles de financement selon le rapport coûts-utilité (SO).
- Il faut vérifier les mesures quant à leur efficacité, leurs coûts et leur acceptation (PLR).
- La Confédération doit subvenir au financement proposé de l'amélioration du réseau routier dans le domaine de tâches des cantons (SG, SO).
- Les ressources voulues doivent être mises à disposition pour toutes les mesures qui entraînent des charges supplémentaires dans les cantons (BS).
- La Confédération doit en partie financer les mesures (FR).
- Les mesures proposées devraient respecter les structures/compétences prévues par la RPT et ne pas conduire à de nouveaux enchevêtrements (BL).
- La délimitation des compétences selon la RPT ne doit être influencée ni directement ni indirectement (SO, DTAP, CCDJP, LITRA).
- Financement complet avec les moyens actuellement disponibles (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, La Poste, ASVE, routesuisse), puisque le trafic routier est déjà lourdement mis à contribution par d'autres redevances (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET).
- Des indications concrètes font défaut quant à savoir comment seront utilisées les taxes existantes à affectation liée (impôt sur les huiles minérales, etc.) (motosuisse).
- Si la Confédération demande des mesures de construction sur les routes cantonales, elle doit en financer les coûts supplémentaires par ses propres moyens (LITRA).
- La variante de 300 millions de francs par an est considérée comme un minimum absolu. L'affectation liée du produit des amendes constitue un élément essentiel (ATE).
- Un financement supplémentaire n'est pas nécessaire, puisque presque toutes les mesures peuvent être mises en œuvre sans frais par la voie de l'ordonnance (eco swiss).
- Pas d'introduction de nouvelles taxes à la charge des usagers de la route (usam).

3.2.1.1 Augmentation du supplément sur la prime d'assurance-responsabilité civile pour véhicules automobiles

- Le montant du supplément sur la prime d'assurance RC pour véhicules automobiles ne devrait être fixé que sur la base des résultats de la consultation, puisqu'on ne saura qu'à ce moment-là comment les mesures seront regroupées (GR).
- L'augmentation à 1 pour cent, déjà possible actuellement, du taux de contribution financière à la prévention des accidents, constituerait un apport important à l'amélioration de la prévention, de la recherche, de la formation, du perfectionnement et des campagnes (ASA).
- Le financement par un supplément sur la prime de l'assurance RC pour véhicules automobiles est plus conforme au principe de causalité que ne le serait un financement par les recettes fiscales générales des cantons et des communes (DTAP, CCDJP, LITRA).
- Supprimer l'affectation liée prévue par la loi sur une contribution financière à la prévention des accidents de la route, car elle entre en contradiction avec les principes de la RPT (DTAP, CDF, CCDJP, LITRA).
- Raisons du refus :
    - financement des mesures d'infrastructure et d'exploitation par les revenus provenant de l'impôt sur les huiles minérales à affectation liée et de la redevance pour l'utilisation des autoroutes en combinaison avec l'affectation liée proposée du produit des amendes (Automobile Club, routesuisse),
    - pas conforme au principe de causalité, puisque l'on ne prend pas en compte le nombre de kilomètres parcourus et la mise en danger des usagers de la route (eco swiss),
    - le financement des mesures correspond à une mesure étatique ordinaire, qui doit donc être assuré par les budgets des collectivités publiques concernées (Confédération, cantons et communes) (ASA),
    - Financement uniquement par une partie du produit des amendes (TCS).

3.2.1.2 Affectation liée des amendes de circulation

- Utilisation également pour des mesures d'éducation et d'information (Automobile Club, routesuisse).
- Approbation même si la détermination de l'affectation n'atteint pas 50 pour cent (routesuisse).
- Raisons du refus:
    - restriction de la marge de manœuvre du canton et de la marge de manœuvre des organes responsables au niveau politique (BE),
    - atteinte à l'autonomie financière des cantons et des communes (GR, DTAP, CDF, CCDJP, LITRA),
    - violation d'importants principes de la RPT, du principe de subsidiarité et du principe d'équivalence (GR, DTAP, CDF, CCDJP, LITRA).

3.2.1.3 Réponses aux questions concernant les variantes de mise en œuvre

Quelle possibilité de mise en œuvre prévue au chiffre 3 du rapport explicatif doit être retenue ?

3.2.1.3.1 Question 1 Possibilité prévue au chiffre 3.1 du rapport explicatif

3.2.1.3.1.1 Question 1.1 Augmentation à 2,5 % du supplément sur la prime d'assurance RC ?

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**11**	**14**	**1**
Partis	**1**	**4**	**0**
Associations faîtières	**1**	**3**	**0**
Autres organisations	**17**	**48**	**24**
Privés	**32**	**4**	**1**
Total	**62**	**73**	**26**

Approbation : AR, BE, FR, NE, OW, SG, SO, TI, VD, VS, ZH, PEV, DTAP, USS, FRE, Kapo AI, CCDJP, CDPVS, LITRA, Pol. cant. GE, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, ASMC, SCRN VS, SVI, SVS, actif-trafic, FSFP, CSR, 32 privés

Remarques, critiques, propositions

- Les moyens ne suffisent pas pour réaliser les objectifs visés (FR, FRE).
- La plus faible augmentation de prime pourrait trouver une majorité (CSR).
- Il faut vérifier périodiquement les mesures quant à leur efficacité, afin de pouvoir apporter des corrections ciblées (OW).
- Détermination de l'augmentation seulement après l'évaluation de la consultation, puis limitation à une durée de cinq ans (DTAP, LITRA, CCDJP).
- L'application des règles existantes et l'intensification des contrôles ont la priorité (DTAP, LITRA, CCDJP).
- Respect du principe de causalité (TI).
- Le recours contre les responsables potentiels d'accidents représente une voie justifiable (CSR).
- L'augmentation doit être communiquée de façon appropriée (PEV).
- Approbation seulement si aucun lien n'est établi avec des conventions de prestations (AR, ZH, Kapo AI) ou des affectations liées (AR, Kapo AI).

Refus : AG, AI, BL, BS, GE, GL, JU, LU, NW, SH, SZ, TG, UR, ZG, PLR, Les Verts, PS, economiesuisse, SAB, ACS, Automobile Club, AGU, UPSA, ANCV, App.Ger. BS, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, bpa, SPAA, Car Tourisme Suisse, CSA, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, Distiswiss, eco swiss, CDF, FER, FMH, FMS, PSL, Fräschels, FSS, SIMB, CIET, Ingenbohl, ISV, IVT EPF ZH, CCPCS, motosuisse, BNA&FNG, La Poste, RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, ASVE, SEVS, USMCM, routesuisse, ASA, TCS, ATE, SPC, Viniharass, 4 privés

Remarques, critiques, propositions

- Financement de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des infrastructures routières par les redevances routières à affectation liée (PLR, Automobile Club, UPSA, ASTAG, auto-suisse, Car Tourisme Suisse, CIET, motosuisse, La Poste, routesuisse).
- Ne correspond pas au principe de causalité (GL, SH, App.Ger. BS).
- Manque de moyens pour la mise en œuvre (AG, Les Verts, PS, bpa, FMH, RFBS, SAA, ASVE, ATE), en particulier pour améliorer les infrastructures et les contrôles de police (Les Verts, bpa, SPC).
- Financement par les budgets ordinaires des cantons, en fonction des besoins de sécurité du trafic (BL). Financement par les budgets ordinaires de la Confédération et des cantons concernés, c'est-à-dire par les impôts et les redevances à affectation liée (ASA, BNA, FNG, TCS).
- En épuisant la contribution prévue à l'art. 1, al. 2, de la loi sur une contribution à la prévention des accidents, on dispose de moyens supplémentaires suffisants pour améliorer qualitativement la prévention en matière de circulation routière (ASA, BNA, FNG). Une augmentation à 1 pour cent doit provisoirement suffire à financer les mesures, en nombre relativement peu élevé, que nous considérons judicieuses et que nous soutenons (SPAA).
- L'application des règles existantes a la priorité (CDF).
- N'est pas nécessaire compte tenu de la tendance positive observée dans la statistique des accidents (PDC).
- D'autres mesures moins coûteuses conduisent au même but (SIMB).
- Une meilleure attribution des revenus existants provenant du supplément actuel serait plus judicieuse (JU).
- Une utilité supplémentaire n'apparaît pas (USMCM).
- Seuls ceux dont le comportement n'est pas respectueux doivent assumer la charge (ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSS, ISV, SEVS, Viniharass).
- Malgré le refus, les mesures suivantes sont jugées importantes pour accroître la sécurité du trafic : intensification des contrôles du trafic, mesures éducatives et informatives, en lien avec des contrôles de police (SZ).
- Seulement au cas où l'une des variantes de financement proposées était choisie (eco swiss).

Pas de prise de position / non concerné : MfE, asa, ASPE, Future Bike, IML BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, CAPS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, OPTICS, SPS, CoRec BE, ReKo TG, ASP, SuisseMobile, ISPA, SSML, ASO, Conf. vélo, vélosuisse, UTP

3.2.1.3.1.2 Question 1.2 Affectation à des mesures éducatives et informatives ?

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**6**	**18**	**2**
Partis	**1**	**3**	**1**
Associations faîtières	**2**	**0**	**1**
Autres organisations	**33**	**29**	**28**
Privés	**33**	**1**	**1**
Total	**75**	**51**	**33**

Approbation : BE, GR, JU, TI, VS, VD, PEV, USS, usam, Automobile Club, UPSA, App.Ger. BS, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, Car Tourisme Suisse, COCRBT, FER, FMH, FMS, PSL, Fräschels, FRE, SIMB, CIET, CDPVS, motosuisse, Pol. cant. GE, La Poste, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, RoadCross, SAA, ASVE, ASMC, routesuisse, SCRN VS, SVS, TBA NW, TCS, actif-trafic, 33 privés

Remarques, critiques, propositions

- Les affectations correspondent aux objectifs à atteindre (COCRBT).
- Il faudrait élargir les affectations aux mesures visant les infrastructures et l'intensification des contrôles de police (AG).
- Il faudrait mettre une partie du montant à la disposition des cantons pour des mesures éducatives et informatives (SCRN VS).
- En ce qui concerne l'éducation routière, tous les établissements scolaires devraient, indépendamment d'une décision du canton, pouvoir bénéficier des contributions du Fonds de sécurité routière (PEV).
- Affectation en particulier pour encourager la sensibilisation au trafic dans les écoles (BE).
- L'affectation prévue est trop étroite et ne tient pas compte des futurs nouveaux besoins (CDPVS).
- Si l'augmentation à 2,5 pour cent devait survenir (Automobile Club, UPSA, ASTAG, auto-suisse, Car Tourisme Suisse, FMS, PSL, CIET, motosuisse, La Poste, SAA, ASVE, usam, Routesuisse, ATVSL), uniquement pour des mesures éducatives et non pas pour des mesures répressives (TCS).
- Si une augmentation devait survenir : affectation exclusive aux mesures éducatives et informatives (Centre Patronal).
- Les moyens générés doivent entièrement servir à accroître la sécurité routière (SIMB).
- La Confédération devrait être en mesure de mettre à la disposition des cantons un minimum de moyens financiers en vue de réduire le nombre de victimes d'accidents du trafic (FRE).
- Question de savoir si la compétence de conclure des conventions de prestations ne devrait pas être dévolue à l'OFROU plutôt qu'au Fonds de sécurité routière (CDPVS).
- L'affectation actuelle de 0,75 pour cent devrait être reconsidérée, sachant que les mesures informatives sont onéreuses et qu'elles n'atteignent pas nécessairement l'objectif fixé (JU).

Refus : AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, PLR, Les Verts, CCCS, ANCV, ASCV, ASG, bpa, DTAP, Distiswiss, eco swiss, FSS, Mobilité piétonne, Ingenbohl, ISV, IVT EPF ZH, Kapo AI, CCDJP, LITRA, BNA&FNG, RFBS, Routiers, SEVS, USMCM, SVI, ASA, ATE, VfmF, SPC, Viniharass, FSFP, CSR, 1 privé

Remarques, critiques, propositions

- L'affectation prévue est trop étroite (FR, SG, ATE, VfmF).
- Des mesures éducatives et informatives ne permettront pas de produire les effets voulus, raison pour laquelle il faut mettre l'accent sur la présence policière et les contrôles (AR, GL, ZH, Kapo AI).

- Il faut engager des moyens supplémentaires pour les infrastructures, des contrôles accrus et des mesures de prévention (SVI).
- Il n'est pas pertinent de limiter les mesures à certains usagers de la route (Mobilité piétonne).
- Il faudrait également financer le contrôle du trafic et l'amélioration des infrastructures (CSR).
- Pas d'affectation exclusive aux mesures éducatives et informatives (AI, AR, eco swiss).
- Financement de mesures supplémentaires :
    - optimisation du choix des moyens de transport (VfmV),
    - mettre en évidence les moyens de transport motorisés qui occasionnent les risques les plus faibles (VfmV),
    - ajouter des mesures de sensibilisation des multiplicateurs (p. ex. planificateurs des transports, responsables communaux, commerçants de voitures, etc.) (VfmV),
    - apport de fonds pour la recherche dans le domaine de la sécurité du trafic (VfmV).
- Douteux pour des raisons d'efficacité (AR).
- Réduction des ressources pour les activités de prévention des associations et des organisations (Les Verts, PS, bpa, SPC, ASA, BNA, FNG).
- Le 0,75 pour cent actuel n'est pas encore complètement utilisé pour les mesures d'éducation routière et de sensibilisation au trafic (PLR).
- Si l'on renonce à intensifier les contrôles de police, l'efficacité du train de mesures en sera surproportionnellement affaiblie (SH).
- Le moyen le plus efficace pour influencer le comportement consiste à effectuer de fréquents contrôles, hautement susceptibles d'aboutir à l'identification d'infractions, et à améliorer les infrastructures (CSR).
- L'application des règles existantes a la priorité sur les mesures éducatives et informatives (CDF).
- Il appartient aux cantons de décider comment ils entendent renforcer la sécurité routière dans leur domaine de compétence (GL, ZH).
- Atteinte aux droits souverains des cantons garantis par la Constitution (CSR).
- Contredit les principes de la RPT, dont la nouvelle forme de financement tend aux transferts forfaitaires sans affectation spécifique plutôt qu'aux transferts à affectation liée (GE).
- Les conventions de prestations limitent la nécessaire flexibilité d'affectation tactique des cantons, leur permettant de répondre à la situation (AR, Kapo AI). Risque de restriction non nécessaire de la marge de manœuvre de la police et d'un surcoût administratif considérable sans utilité supplémentaire (ZH). Limitation disproportionnée de la marge de manœuvre opérationnelle indispensable de la police. L'application du droit est une tâche souveraine qui ne saurait faire l'objet de conventions (CCCS).
- Les conventions de prestations empiètent sur le monopole du pouvoir étatique et sur la souveraineté cantonale de la police (GL, Kapo AI). Les mesures incitatives – si tant est qu'il en faille – doivent être réservées à la Confédération et ne sauraient être transférées à une fondation à participation privée (Kapo AI, ZH).
- La police pourrait être gênée dans ses choix tactiques et la définition de ses priorités (FSFP).
- Approbation seulement pour les mesures éducatives (RFBS) au cas où une augmentation à 2,5 pour cent serait retenue (CIET).

Pas de prise de position / non concerné : PS, economiesuisse, AGU, MfE, asa, ASPE, CSA, Dachorgan, CDF, Future Bike, IML BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, CAPS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, OPTICS, SPS, CoRec BE, ReKo TG, ASP, SuisseMobile, ISPA, SSML, ASO, Conf. vélo, vélosuisse, UTP, 1 privé.

3.2.1.3.2	Question 2	Possibilité prévue au chiffre 3.2 du rapport explicatif
3.2.1.3.2.1	Question 2.1	Augmentation du supplément à 5 pour cent sur la prime d'assurance RC ?

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**4**	**20**	**2**
Partis	**2**	**3**	**0**
Associations faîtières	**0**	**5**	**0**
Autres organisations	**25**	**43**	**22**
Privés	**31**	**5**	**1**
Total	**62**	**76**	**25**

Approbation : AG, SH, UR, ZG, Les Verts, PS, AGU, bpa, DTAP, CSA, COCRBT, CDF, FMH, FRE, Mobilité piétonne, IVT EPF ZH, CCDJP, LITRA, Nez rouge, SPS, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, RFBS, RoadCross, TBA NW, actif-trafic, ATE, VfmF, SPC, CSR, 31 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Cette variante permet de réaliser les objectifs de Via sicura (SH, FRE).
- Seule cette variante permettra de mettre toutes les mesures en œuvre (PS, ATE).
- Détermination de l'augmentation seulement après évaluation de la consultation et limitation de la durée à cinq ans (DTAP, LITRA, CCDJP).
- Permet des mesures de grande portée à différents niveaux (FMH).
- L'acceptation croît si les moyens sont aussi versés dans la formation dès la première phase (RFBS).
- La police reçoit des moyens supplémentaires nécessaires pour intensifier son action (UR).
- La plus faible augmentation (2,5 pour cent) a le plus de chance d'être approuvée (CSR).
- Mettre 4,25 pour cent à disposition en faveur des mesures d'infrastructure (cantons) (IVT EPF ZH).
- Utilisation exclusivement pour améliorer les infrastructures (SVI).
- Il faut prévoir un financement de 200 millions par an à titre d'impulsion pendant cinq ans (Mobilité piétonne, VfmV).
- L'affectation prévue est rejetée, car des moyens seraient alors soustraits à des acteurs éprouvés de la prévention des accidents. Proposition : modification de l'art. 2, al. 1, de la loi sur une contribution à la prévention des accidents : le Fonds de sécurité routière (FSR) affecte au moins 1 pour cent des primes nettes de l'assurance-responsabilité civile pour véhicules automobiles à des mesures de prévention des accidents de la route menées par des organisations et associations. Le FSR utilise les moyens provenant des contributions qui dépassent 1 pour cent pour les conventions de prestations avec les cantons et le bpa, pour les activités scientifiques et de recherche visant la coordination de ces activités (bpa, SPC).
- Le principe de causalité est ignoré, puisque les personnes non concernées par l'assurance RC pour véhicule automobile ne contribuent pas à leur propre sécurité (SH).
- La mesure concerne tous les conducteurs, bien que seule une minorité d'entre eux se rendent coupable d'infractions (COCRBT).

Refus : AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, JU, LU, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZH, PEV, PLR, economiesuisse, SAB, USS, ACS, usam, Automobile Club, UPSA, ANCV, App.Ger. BS, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, SPAA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Dachorgan, Distiswiss, eco swiss, FER, FMS, PSL, Fräschels, FSS, SIMB, CIET, Ingenbohl, ISV, Kapo AI, CCPCS, CDPVS, motosuisse, BNA&FNG, Pol. cant. GE, Routiers, SAA, ASVE, SEVS, USMCM, ASMC, routesuisse, SVA, VS, SVS, ASA, TCS, Viniharass, FSFP, 5 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Financement de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des infrastructures routières avec les redevances routières à affectation liée (Automobile Club, ASTAG, auto-suisse, Car Tourisme Suisse, FMS, CIET, motosuisse, La Poste, SAA, ASVE, routesuisse).
- S'agissant du financement des mesures d'infrastructure, il faut envisager une augmentation de l'impôt sur les huiles minérales au lieu d'augmenter le produit des amendes (ASA).
- Il serait douteux que les mesures de construction permettent la réalisation des objectifs ; de ce fait, une augmentation des primes ne serait pas honnête (AR).
- Financement par les budgets ordinaires des cantons en fonction des besoins de sécurité routière (BL).
- Contredit le principe de la liberté d'affectation des moyens financiers et représente une atteinte à la souveraineté des cantons et des communes (VD).
- Une augmentation ne peut être approuvée que si les cantons et la police ne doivent pas assumer d'obligations supplémentaires (AI, ZH) et si on procède à la répartition des moyens entre les cantons sans mandat de prestations et sans affectation liée (AI, ZH, Kapo AI).
- Des projets judicieux ne peuvent souvent pas être financés (AGU).
- Le coût administratif absorberait une partie considérable des moyens disponibles (BE).
- Ne correspond pas au principe de causalité (GL).
- Il serait plus judicieux d'améliorer l'attribution des revenus existants issus du supplément actuel (JU).
- Seuls ceux dont le comportement est irrespectueux doivent supporter la charge (ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSS, ISV, SEVS, Viniharass).
- Un supplément de 5 pour cent pourrait entraîner des primes excessives (USS).

Pas de prise de position / non concerné : MfE, asa, ASPE, Future Bike, IML BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, CAPS, MFK SO, Netzwerk K&V, OPTICS, CoRec BE, ReKo TG, ASP, SuisseMobile, ISPA, SSML, ASO, Conf. vélo, vélosuisse, UTP, 1 privé.

3.2.1.3.2.2 Question 2.2 Affectation du produit des amendes ?

	Oui	**Non**	**Pas de prise de position / non concerné**
Cantons	**0**	**24**	**2**
Partis	**3**	**2**	**0**
Associations faîtières	**3**	**2**	**0**
Autres organisations	**46**	**28**	**18**
Privés	**30**	**4**	**2**
Total	**82**	**60**	**22**

Approbation : PEV, Les Verts, PS, economiesuisse, USS, usam, Automobile Club, AGU, UPSA, App.Ger. BS, MfE, ASTAG, auto-suisse, bpa, DTAP, Car Tourisme Suisse, CSA, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, FER, FMH, FMS, PSL, FRE, Mobilité piétonne, SIMB, CIET, Ingenbohl, IVT EPF ZH, Kibü BS, CCDJP, motosuisse, LITRA, Netzwerk K&V, Nez rouge, SPS, La Poste, PRO VELO Emmental, PRO VELO Thoune, RFBS, RoadCross, SAA, ASVE, ASMC, routesuisse, SCRN VS, SVI, SVS, TBA NW, TCS, ATE, VfmF, SPC, CSR, 30 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Mesure à caractère préventif essentielle – la plus efficace – de Via sicura pour éviter les accidents de la route (Les Verts).
- Application du principe de causalité (PEV, FMH), l'attention se concentrant sur les conducteurs à risque (PEV, usam).
- Affectation liée en faveur de la prévention (Nez rouge).
- Affectation liée en faveur des mesures éducatives et informatives (Automobile Club, UPSA, FMS, FRE, auto-suisse).

- Concentration des mesures sur les points noirs en matière d'accidents (bpa, SPC).
- Affectation liée à 100 pour cent à la sécurité routière (SVS).
- Utilisation pour des mesures de police et pour améliorer les infrastructures (ASMC).
- Les recettes provenant des amendes de circulation et des décisions judiciaires doivent être intégralement affectée à l'amélioration des infrastructures routières, à des contrôles supplémentaires du trafic et à la prévention (SVI).
- La Confédération doit poser des exigences aux activités de contrôle quant à leur ampleur et à leur nature (Mobilité piétonne, VfmF).
- Des moyens devraient aussi être affectés à la formation dans la première phase (RFBS).
- Il faut préserver l'autonomie décisionnelle des cantons quant à la conception des activités de contrôle et à l'ordre de priorité des projets d'assainissement d'infrastructures (economiesuisse).
- Après déduction des coûts administratifs. Il faut garantir que les cantons et les communes mettent à disposition des moyens provenant du produit des amendes d'ordre (COCRBT).

Refus : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PLR, SAB, ACS, ANCV, ASCV, ASG, ATVSL, DTAP, Distiswiss, eco swiss, CDF, Fräschels, FSS, ISV, Kapo AI, CCDJP, CCPCS, CAPS, CDPVS, LITRA, BNA&FNG, Pol. cant. GE, Routiers, SEVS, USMCM, ASA, Viniharass, FSFP, 4 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Restriction de la marge de manœuvre des cantons et des organes responsables au niveau politique (BE).
- Ingérence de la Confédération dans l'autonomie financière des cantons et des communes (FR, SG, LU, TG, DTAP, LITRA, CCDJP, LITRA, eco swiss, SAB, USP).
- Inacceptable du point de vue du fédéralisme, inopportun du point de vue financier (LU, CDF).
- Contredit les principes de la RPT (SG, TG, ASA, BNA, FNG, CDPVS).
- Les cantons doivent décider de l'utilisation du produit des amendes (VS, actif-trafic).
- Contredit l'art. 274 CPS (FR).
- Réduction des ressources destinées aux activités de prévention des associations et des organisations (Les Verts).
- L'affectation fixée ne peut être garantie en pratique (AG, AI).
- Les cantons qui ont davantage de recettes issues des amendes seront désavantagés (AI, Kapo AI).
- Le but de l'amende n'est pas de financer certaines tâches de l'État, mais de sanctionner les violations de la loi (AR, BE, ZH, Routiers).
- Le produit des amendes ne devrait pas constituer une source de recettes fixe (budgétée) (ATVSL).
- En raison de l'autonomie de décision des cantons, aucun avantage de sécurité réel ne sera créé (SH).
- La lacune financière qui en découlerait devrait être compensée par d'autres recettes (CCPCS).
- Les cantons peuvent, sans affectation liée, réunir suffisamment de moyens pour réaliser les mesures relevant de leur compétence (BL).
- Cette affectation pourrait empêcher l'adaptation et la priorisation des tâches de l'État (GL, CDPVS).
- Déclenche des besoins supplémentaires de réglementation interne aux cantons (GR).
- Les autorités judiciaires pourraient se retrouver sous la pression des contraintes budgétaires, ce qui n'est pas compatible avec l'indépendance attendue du juge (CAPS).
- Le caractère pénal de l'amende est transformé de fait en une taxe (UR).
- Il y a un risque que les amendes ne soient pas perçues pour induire un changement de comportement, mais pour financer des dépenses de l'État (ZH).
- La Confédération pourrait prescrire aux cantons le montant des moyens propres qu'ils doivent affecter au minimum à la sécurité routière (eco swiss).

Pas de prise de position / non concerné : ASPE, asa, Future Bike, IML BE, IRM BS, IRM SG, MFK SO, OPTICS, CoRec BE, ReKo TG, ASP, SuisseMobile, ISPA, SSML, ASO, Conf. vélo, vélosuisse, UTP, 2 privés.

3.2.1.3.3	Question 3 Possibilité prévue au chiffre 3.3 du rapport explicatif
3.2.1.3.3.1	Question 3.1 Augmentation du supplément à 5 pour cent sur la prime d'assurance RC ?

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**10**	**14**	**2**
Partis	**0**	**4**	**1**
Associations faîtières	**2**	**3**	**0**
Autres organisations	**18**	**44**	**20**
Privés	**31**	**5**	**1**
Total	**61**	**70**	**24**

Approbation : AG, AI, BS, FR, GE, LU, NW, SH, TG, ZH, SAB, ACS, MfE, COCRBT, CDF, FRE, Ingenbohl, Kapo AI, CCPCS, CDPVS, Netzwerk K&V, Pol. cant. GE, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, RFBS, ISPA, TBA NW, actif-trafic, CSR, 31 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Grâce à cette variante, les contrôles du trafic, considérés comme une mesure-clé visant à améliorer la sécurité routière, peuvent être intensifiés (COCRBT).
- Utilisation surtout pour des mesures de prévention et pour l'information courante des conducteurs (SAB).
- Répartition pour moitié au Fonds de sécurité routière, respectivement aux cantons (ACS).
- Avec cette variante, les cantons ne perdent aucune base de revenus (SH).
- Les cantons peuvent décider eux-mêmes comment améliorer la sécurité routière sur les routes communales et dans quelle limite de coûts (AG).
- Les moyens générés doivent servir sans restriction à accroître la sécurité routière (SIMB).
- Limitation de la durée du supplément à cinq ans (LU, NW, TG).
- Examiner l'opportunité d'une augmentation seulement dans un deuxième temps, après que les effets d'une augmentation à 2,5 pour cent auront été analysés (Pol. cant. GE).
- Des succès supplémentaires ne sont réalisables que si 300 millions de francs sont mis à disposition par année (ISPA).
- Pour autant que les mesures proposées soient décidées et mises en œuvre (ZH).
- Seulement si aucun lien n'est établi avec des conventions de prestations (AI, Kapo AI) ou des affectations (Kapo AI).
- Si la possibilité prévue au chiffre 3.2 du rapport explicatif ne s'applique pas (TBA NW).
- Seule la plus faible augmentation de prime (2,5 pour cent) pourrait réunir une majorité (CSR).

Refus : AR, BE, BL, GL, JU, OW, SG, SO, SZ, UR, VS, ZG, TI, VD, PEV, Les Verts, PLR, economiesuisse, USS, usam, Automobile Club, UPSA, ANCV, App.Ger. BS, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, SPAA, Car Tourisme Suisse, CSA, Centre Patronal, Dachorgan, Distiswiss, eco swiss, FER, FMH, FMS, PSL, Fräschels, FSS, SIMB, CIET, ISV, IVT EPF ZH, motosuisse, BNA&FNG, La Poste, Routiers, SAA, ASVE, SEVS, USMCM, ASMC, routesuisse, SCRN VS, SVI, SVS, ASA, TCS, ATE, Viniharass, FSFP, 5 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Les dépenses pour la construction, l'exploitation et l'entretien des infrastructures routières doivent être financées par des redevances routières à affectation liée (Automobile Club, ASTAG, auto-suisse, Car Tourisme Suisse, FMS, CIET, motosuisse, La Poste, SAA, SDMH, routesuisse).
- Financement des coûts nécessaires par le budget ordinaire du canton concerné (BL).
- Il est plus sensé d'améliorer la répartition des revenus existants provenant du supplément (JU).
- Coûts administratifs trop élevés (BE).

- Du point de vue de la prévention des accidents, il importe que Via sicura soit mis en œuvre entièrement (Les Verts, bpa, SPC).
- Diminution des ressources destinées aux activités de prévention des associations et organisations. Pour financer les mesures éducatives et informatives, il suffit d'épuiser la contribution prévue à l'art. 1, al. 2, de la loi pour une contribution à la prévention des accidents (ASA, BNA, FNG).
- Détermination de l'augmentation seulement après évaluation de la consultation et limitation de la durée à cinq ans (DTAP, LITRA, CCDJP).
- Presque toutes les mesures peuvent être exécutées sans frais par voie d'ordonnance (eco swiss).
- Ne correspond pas au principe de causalité (GL).
- Seuls ceux dont le comportement n'est pas respectueux doivent assumer la charge (ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSS, ISV, SEVS, Viniharass).
- Examiner la possibilité d'un supplément sur la consommation des carburants afin de créer une charge en fonction du kilométrage (BS).
- Augmentation du supplément à 5 pour cent, associée à une affectation en faveur du trafic non motorisé, des transports publics et de la promotion des ménages sans voiture (CSA).

Pas de prise de position / non concerné : PS, ASPE, asa, Future Bike, IML BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, CAPS, MFK SO, Nez rouge, OPTICS, CoRec BE, ReKo TG, ASP, SuisseMobile, SSML, ASO, Conf. vélo, velosuisse, UTP, 1 privé.

3.2.1.3.3.2 Question 3.2 Affectation du supplément ?

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**0**	**23**	**3**
Partis	**0**	**3**	**2**
Associations faîtières	**0**	**3**	**1**
Autres organisations	**26**	**35**	**23**
Privés	**32**	**3**	**1**
Total	**58**	**67**	**30**

Approbation : MfE, ASTAG, Car Tourisme Suisse, COCRBT, FER, FMH, PSL, FRE, CIET, Ingenbohl, CCPCS, Netzwerk K&V, Pol. cant. GE, La Poste, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, RFBS, RoadCross, ISPA, routesuisse, SVS, TBA NW, TCS, actif-trafic, CSR, 32 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Correspond au principe de causalité (FMH).
- Utilisation des moyens à raison de 50 pour cent pour les mesures éducatives et de 50 pour cent pour les mesures d'infrastructure (La Poste).
- Il faut prioriser les diverses mesures de manière à garantir une affectation optimale des moyens (CCPCS).

Refus : AG, AI, BE, BL, BS, FR, GE, GL, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, PLR, Les Verts, SAB, USS, ACS, Automobile Club, AGU, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ATVSL, auto-suisse, bpa, DTAP, Centre Patronal, Distiswiss, eco swiss, CDF, FMS, Fräschels, FSS, ISV, IVT EPF ZH, Kapo AI, CCDJP, CDPVS, LITRA, motosuisse, BNA&FNG, Routiers, SAA, ASVE, SEVS, USMCM, ASA, ATE, VfmF, SPC, Viniharass, FSFP, 3 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Les cantons sont le mieux à même de juger de la répartition des moyens (AG, SAB).
- Libre disposition par les cantons (ACS, eco swiss).
- Risque que des moyens soient soustraits à des acteurs éprouvés de la prévention des accidents (bpa, SPC, Les Verts, PS).

- Atteinte à l'autonomie financière des cantons (SG).
- Contredit les principes de la RPT (LU, NW, SG, TG, ZH, DTAP, LITRA, CCDJP, CDF, ASA, BNA&FNG), dont la nouvelle forme de financement tend clairement aux transferts forfaitaires sans affectation spécifique plutôt qu'aux transferts à affectation liée (LU, GE, TG, ZH, DTAP, LITRA, CCDJP).
- Les coûts ne pourront être estimés que lorsque les mesures à mettre en œuvre auront été arrêtées. Ce n'est que dans une deuxième phase que l'on devrait discuter d'une éventuelle affectation avec les cantons (BS).
- Il faut laisser aux cantons le soin de définir comment améliorer la sécurité routière dans leur domaine de compétences (GL).
- Si l'augmentation de 2,5 pour cent se concrétise :
    - utilisation des moyens prioritairement pour les infrastructures routières et à titre secondaire pour les mesures éducatives (UPSA, routesuisse) ;
    - utilisation des moyens exclusivement en faveur des infrastructures routières (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET) ;
    - affectation liée en particulier encourager la sensibilisation au trafic dans les écoles (BE) ;
    - la formation routière obligatoire dans les écoles devient une partie du programme ; on plaide en faveur de conventions de prestations avec les cantons concernant les mesures éducatives (TCS).
- Pas d'affectation exclusive aux mesures éducatives et informatives (AI).
- Au cas où l'augmentation se concrétiserait (PSL, Pol. cant. GE).
- Utilisation en faveur des infrastructures routières ; le supplément ne doit pas dépasser le montant actuellement possible (usam).

Pas de prise de position / non concerné : VS, PEV, PS, economiesuisse, ASPE, App.Ger. BS, asa, CSA, Dachorgan, Future Bike, IML BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, CAPS, MFK SO, Nez rouge, OPTICS, CoRec BE, ReKo TG, ASP, SuisseMobile, SSML, ASO, Conf. vélo, vélosuisse, UTP, 1 privé.

3.3 Remarques concernant les mesures proposées

3.3.1 Loi sur la circulation routière

3.3.1.1 Question 4 Acceptez-vous les mesures relatives aux infrastructures ? (art. 6a - 6d)

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**14**	**12**	**0**
Partis	**4**	**1**	**0**
Associations faîtières	**5**	**0**	**0**
Autres organisations	**61**	**20**	**14**
Privés	**9**	**29**	**0**
Total	**93**	**62**	**14**

Approbation : AG, BE, BL, BS, FR, GE, LU, NW, OW, SH, SO, UR, VD, VS, PEV, PLR, Les Verts, PS, economiesuisse, CDS, SAB, USS, ACS, usam, Automobile Club, AGU, UPSA, ANCV, App.Ger. BS, MfE, ASCV, ASG, ASTAG, auto-suisse, bpa, SPAA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, Distiswiss, FER, FMH, FRE, FSS, Mobilité piétonne, Future Bike, SIMB, CIET, ISV, IVT EPF ZH, Kibü BS, CDPVS, motosuisse, Netzwerk K&V, Nez rouge, SPS, La Poste, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, CoRec BE, RFBS, RoadCross, SAA, ASVE, SEVS, ASMC, routesuisse, SCRN VS, SVI, SVS, TBA NW, TCS, actif-trafic, ATE, vélosuisse, VfmF, SPC, Viniharass, UTP, FSFP, CSR, 9 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Ces mesures doivent être financées en première ligne par les revenus à affectation liée provenant de l'impôt sur les huiles minérales, du supplément à l'impôt sur les huiles minérales et de la redevance pour l'utilisation

des routes nationales (vignette autoroutière) (Automobile Club, UPSA, ASTAG, auto-suisse, Car Tourisme Suisse, CIET, La Poste, SAA, ASVE, usam, routesuisse).

- La contribution maximale au financement est indispensable. Toutes les possibilités de financement doivent être examinées (bpa, SPC). Il faut investir la majeure partie bien comptée des fonds disponibles dans l'aménagement et la rénovation des infrastructures (SVI).
- Le rapport coûts-utilité doit être raisonnable (OW, economiesuisse).
- Les mesures exécutées dans les agglomérations peuvent être financées par le Fonds d'infrastructure, tandis que les routes nationales peuvent l'être par le financement spécial de la circulation routière (economiesuisse).
- Les cantons et les communes ne sont financièrement pas en mesure d'accomplir les tâches légales (LU, COCRBT, FSFP). La Confédération doit mettre à la disposition des cantons les moyens financiers nécessaires (FR). Il ne faut en aucun cas réduire les contributions fédérales pour les routes principales (SAB).
- Cependant, les cantons doivent pouvoir utiliser, selon leur propre appréciation, les moyens financiers qui leur échoient en vertu de la RPT pour les projets de sécurité routière (PS).
- Il faut se concentrer sur les points névralgiques ; on procédera aux assainissements en faisant appel aux budgets routiers de la Confédération, des cantons et des communes, celles-ci fixant les priorités sous leur propre responsabilité (SAB, USP).
- La compétence et la responsabilité actuellement en vigueur des cantons par rapport à l'état et à l'aménagement de leurs réseaux routiers doivent être respectées (GR).
- L'une des principales mesures de Via sicura (PS, Centre Patronal, SVI). On peut ainsi « réduire » les défaillances humaines (PS, RoadCross).
- Sous l'angle de la systématique juridique, les art. 6a à 6c ne devraient pas être intégrés à la LCR (ASA, BNA&FNG).
- L'applicabilité aux routes privées n'est pas claire (LU).
- Une infrastructure routière adaptée aux motocycles ainsi qu'une sensibilisation des automobilistes ne sont pas envisagées (CIM).
- On ne peut pas optimiser les infrastructures de telle sorte que les erreurs commises n'entraînent plus de conséquences fatales (pas de « route clémente ») (BE, SO, actif-trafic, Burgunder, Décurnex, Fawer, Pella, Thorens).
- Il faut prendre en considération les besoins spécifiques des diverses catégories (PS), en particulier des motocyclistes (ASMC).
- Il faudrait optimiser périodiquement les normes d'ingénierie civile et d'ingénierie des transports (bpa, SPC).
- N'appliquer qu'aux autoroutes et aux semi-autoroutes. Il faut en particulier en exclure les routes des cols de montagne (UR).
- La mise en œuvre des mesures de construction est aussi possible sans Via sicura (motosuisse).
- Prise de position en faveur des dispositions techniques, d'exploitation et d'infrastructure qui induisent une amélioration effective de la sécurité routière (Automobile Club, ACS, routesuisse).
- Appréciation positive des mesures d'exploitation et d'infrastructure visant à supprimer les endroits dangereux et les sources de danger notoires (economiesuisse).
- Il est indispensable de procéder systématiquement pour mettre en œuvre l'amélioration des infrastructures routières, notamment dans les endroits dangereux (bpa).
- Art. 6a LCR (nouveau) :
    - « (…) à ce que l'infrastructure routière soit *construite, assainie*, aménagée, entretenue et exploitée (…) » (UPSA, ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, La Poste, routesuisse).
    - « (…) exploitée de manière à exclure autant que faire se peut les accidents et à réduire leurs incidences sur l'intégrité physique et la vie des personnes impliquées » (BE).
    - « (…) de manière à atténuer au maximum l'incidence des accidents sur l'intégrité physique et la vie des personnes impliquées. » (actif-trafic, Burgunder, Décurnex, Fawer, Pella, Thorens).
    - Il faut garantir qu'aucun droit direct ne puisse en découler envers les propriétaires de la route (BE, LU).
    - Il faut mieux signaliser les chantiers, adapter le régime de vitesse à la situation et coordonner la densité des chantiers (SIMB).
    - Le flux du trafic doit avoir la priorité (FSFP).
    - Des zones de rencontre devraient être aménagées dans les secteurs de transit (SIMB).

- Les autoroutes ne sont pas prioritaires, étant donné qu'on y dénombre le moins d'accidents de la circulation impliquant des morts ou des blessés graves (SH).
- La réduction de la vitesse à 30 km/h dans les zones habitées a une influence positive sur la pollution de l'environnement, les immissions de bruit et la santé (CDS).
- Le régime de vitesse doit être adapté à l'aspect de la route (objectif de la « route auto-explicative ») et les bases requises (recherche, normes, etc.) doivent être élaborées (AG).
- Il n'est pas toujours possible de distinguer les routes affectées à la circulation générale et les routes d'intérêt local, raison pour laquelle il faut prévoir la possibilité de formes mixtes (BE).
- D'une manière générale, il faut signaliser des limites de vitesse inférieures sur les routes des zones habitées et encourager les zones 30 et les zones de rencontre. La limite de vitesse à 50 km/h ne doit s'appliquer qu'exceptionnellement (Mobilité piétonne, VfmF).
- La Confédération doit définir des normes de sécurité minimales pour les routes sur lesquelles la limite de vitesse est fixée à 50 km/h (p. ex. îlots centraux aux passages pour piétons, suppression des sorties n'offrant pas une visibilité suffisante) (Mobilité piétonne).
- Conserver les limitations de vitesse actuelles et multiplier les zones 30 dans les zones habitées et en élevant les normes de sécurité pour les passages piétons (RFBS).
- Les communes devraient être obligées d'aménager des zones 30 dans tous les quartiers (MfE, Kibü BS, LSC, Netzwerk K&V, SPS).
- Il doit pouvoir avoir des exceptions aux vitesses maximales. Sur les routes principales, il doit être aussi possible d'introduire des zones 30 là où les piétons sont menacés. Généralement, il faut prévoir des zones 30 dans tous les quartiers résidentiels, aux endroits de forte affluence piétonne (p. ex. centres des villages), à 150 m avant et après les arrêts des transports publics et devant les établissements scolaires (Les Verts, ATE).
- Les tronçons des routes principales traversant les localités doivent généralement être limités à 50. Les routes de desserte de base devraient sans exception être définies comme des zones 30 et les zones habitées comme des zones de rencontre. En outre, dans les zones 30, on devrait soit réaliser des passages pour piétons, soit accorder la priorité aux piétons comme dans les zones de rencontre (SIMB).
- Compte tenu des embouteillages toujours plus importants, il faudrait examiner la possibilité d'homogénéiser les limites de vitesse (p. ex. 100 km/h) et d'autoriser les véhicules à devancer par la droite (il est cependant interdit de contourner les véhicules par la droite pour les dépasser) (SIMB).
- L'uniformisation du régime de vitesse (mesure 107) n'est pas nécessaire (IVT EPF ZH).
- Sur les routes à l'intérieur des localités, en particulier dans les zones habitées, la vitesse maximale prescrite doit être dictée par des mesures de construction et d'exploitation (CDPVS).
- Pas de réduction générale de la vitesse maximale à l'intérieur ou à l'extérieur des localités (Automobile Club, UPSA, Motosuisse, SAA, ASVE, routesuisse), en tout cas pas pour les véhicules utilitaires lourds (ASTAG, Car Tourisme Suisse).
- En cas d'extension des zones 30, des zones de rencontre et des zones piétonnes, la physionomie générale de la route doit être adaptée, de même que le droit de priorité, la vitesse autorisée, la signalisation et le marquage (CSR).
- Développement des zones 30 (PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, actif-trafic).
- Il faut encourager les zones de rencontre dans les quartiers d'habitation (LSC, SPS) et les distinguer des zones à fonctions centrales (MfE, Kibü BS, Netzwerk K&V).
- Il faut renoncer à une séparation systématique des courants de trafic à l'intérieur des localités (Mobilité piétonne) ; on ne saurait se borner à proposer des solutions forfaitaires (LU).
- Il n'est pas toujours possible de réaliser, à l'extérieur des localités, des routes cantonales et communales à sens de circulation séparé (LU).
- En ce qui concerne la séparation des sens de circulation sur les routes en dehors des localités, il est nécessaire de préciser quelles infrastructures routières sont concernées. Des indications supplémentaires doivent être ajoutées pour les personnes roulant à vélo (Les Verts, ATE).
- Si les sens de circulation sont séparés, il faut aménager des possibilités de dépassement (SIMB, CSR).
- La séparation des sens de circulation au moyen de glissières sur les routes hors localités accroît les risques de blessures pour les usagers de deux-roues en cas de chute (CIM).
- Les pistes cyclables devraient toujours être séparées des routes (FSFP).

- La séparation / coexistence des trafics (mesure 305) ne doit pas affecter négativement les cyclistes et n'entre en ligne de compte que pour les routes de section transversale suffisante. La séparation des sens de circulation sur les routes hors localités (mesure 309) génère des coûts et manque sa cible par excès de zèle. L'une et l'autre mesure n'entrent en ligne de compte qu'en dehors des localités (BE). La statistique des accidents ne présente rien de frappant et de telles mesures créeraient un nouveau potentiel de danger (IVT EPF ZH).
- L'objectif de la séparation / coexistence des trafics (mesure 305) ne doit pas conduire à ce que les pistes cyclables soient supprimées pour laisser la place à des bermes centrales. Le Conseil fédéral doit préciser clairement qu'il ne s'agit pas de bandes de séparation continues, mais d'une utilisation accrue de lignes de sécurité, éventuellement combinées à des îlots de protection ou de séparation (Burgunder, Décurnex, Fawer, Pella, Thorens, actif-trafic).
- Il ne faut recourir à des éléments de séparation que si les passages pour piétons sont simultanément maintenus (MfE, Kibü BS, Netzwerk K&V).
- Si l'on se concentre sur la sécurité globale du trafic, le trafic des véhicules à moteur est le premier bénéficiaire, tandis que le trafic cycliste et piétonnier doit s'accommoder de pertes de confort considérables. C'est particulièrement le cas pour les giratoires, les carrefours fortement fréquentés comportant des accès et des sorties à plusieurs voies, les secteurs de forte convergence du trafic, lorsque le diamètre extérieur est supérieur à 34 mètres ou inférieur à 26 mètres, ou pour les voies circulaires à plusieurs pistes (BE).
- Les améliorations prévues laissent les faibles usagers de la route pour compte et doivent être complétées (VD, Les Verts, ATE). Les mesures ne doivent pas se prendre au détriment des piétons, par exemple par la suppression de passages pour piétons (Les Verts, ATE).
- Il faut encourager les transports publics et la mobilité douce. Dans les centres-villes, il faut aussi aménager des zones sans trafic. Des passages sûrs permettant de traverser les routes principales, notamment à l'intérieur des localités, doivent être construits. La sécurité aux environs des écoles est particulièrement importante (PS).
- Toutes les mesures concourant à encourager le trafic cycliste sont soutenues, notamment la séparation de la mobilité douche (USMCM, Vélosuisse). Il faut prévoir des bandes cyclables, en particulier sur les routes très fréquentées à plusieurs pistes (PEV).
- Il faut accorder la priorité à la circulation des vélos et l'encourager en créant des voies cyclables directes et rapides (Burgunder, Décurnex, Fawer, Pella, Thorens, actif-trafic).
- La mobilité piétonne doit être placée au centre des considérations, ce qui implique des régimes de vitesses correspondants et des vitesses maximales plus basses (Mobilité piétonne).

- Art. 6b LCR (nouveau) :
  - « (…) tenir compte des répercussions qu'a l'aménagement ou la modification importante des routes sur la sécurité routière *pour tous les usagers de la route* » (complément visant les vélos et les piétons) (BE, PEV, Les Verts, ATE Burgunder, Décurnex, Fawer, Pella, Thorens, actif-trafic).
  - En plus des « Road Safety Inspections » (RSI) (AG).
  - L'expression « maîtres d'ouvrage » doit être remplacée par « propriétaires des routes » ou par « organe compétent » (AG).
  - Dans un esprit d'objectivité et d'indépendance, l'examen doit être effectué par un service ou une personne indépendante du maître d'ouvrage (CDPVS).
  - L'effet de la mesure est mis en question : elle ralentit et renchérit les projets de construction (SH).
  - La Confédération doit assumer la formation des chargés de la sécurité (SAB, ACS).
  - Les chargés de la sécurité ne devraient pas être rattachés à une seule personne ou institution. La partie adverse devrait pouvoir exiger une deuxième expertise en cas de décision difficile (BE).
  - Il faut s'efforcer de coordonner les chargés de la sécurité au niveau national (AG).
  - Divers points obscurs subsistent concernant l'institution des chargés de la sécurité (IVT EPF ZH, Surpierre).
  - Il n'est pas nécessaire qu'un chargé de la sécurité vérifie les nouvelles routes ; le canton garantit ce point (AG, BE, LU, FSFP).
  - Il est judicieux de désigner des chargés de la sécurité, à condition qu'ils soient indépendants de la commune et du corps de police (MfE, Kibü BS, Netzwerk K&V).
- Art. 6c LCR (nouveau) :
  - La disponibilité et l'utilisation de MISTRA sont des conditions (AG).
  - L'une des mesures les plus efficaces (LU, Les Verts, ATE).

- Cette mesure est déjà appliquée aujourd'hui (SH, ASA, BNA&FNG).
- Les réfections doivent être réalisés rapidement et rationnellement. Il faut éviter de les faire par étapes (FSFP).
- Il importe d'assainir les endroits dangereux tout particulièrement sur les tronçons extérieurs aux localités où le nombre d'accidents est supérieur à la moyenne (PS).

- Art. 6d LCR (nouveau) :
  - Mesure très importante (LU).
  - La compétence du chargé de la sécurité pour l'analyse et l'évaluation de l'engagement des équipes de sauvetage est mise en question (AG).
  - Attribuer toutes les compétences aux propriétaires des routes (BE).
  - Du point de vue technique, cette manière de procéder est inefficace (bpa, SPC).
  - Il est superflu de mentionner expressément les équipes de sauvetage (BL).
  - Cette disposition doit être rejetée, car elle n'est ni judicieuse ni réalisable avec les effectifs actuels (BS).
  - C'est aujourd'hui déjà le cas (SH).
  - Le mode de recherche proposé ne reflète pas adéquatement la complexité des procédures en cas d'accident. Par exemple, on ne prend pas en compte les données relatives aux facteurs de risque personnels et médicaux inhérents aux accidents (ASA, BNA&FNG).

Refus : AI, AR, GL, GR, JU, NE, SG, SZ, TG, TI, ZG, ZH, ATVSL, DTAP, CSA, eco swiss, FMS, PSL, Fräschels, Future Bike, Kapo AI, CCDJP, CCPCS, LITRA, BNA&FNG, Pol. cant. GE, PRO VELO Berne, PRO VELO Emmental, Routiers, SuisseMobile, ASA, Conf. vélo, 29 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Les coûts sont (trop) élevés, le budget fait défaut (GL, JU, SZ, PSL, Pol. cant. GE, FSFP).
- Constitue une mise sous tutelle des usagers de la route (Dachorgan).
- La délimitation des compétences décidée dans le cadre de la RPT doit être observée. La Confédération doit financer le surcoût par ses propres moyens (TG).
- En raison de la pression financière, la variante la plus « bon marché » sera choisie, ce qui débouchera sur des mesures entravant le trafic (Routiers).
- Les mesures représentent une atteinte à l'autonomie des cantons et des communes (GL, ZH) et elles sont difficilement réalisables (GL). Ancrer ces mesures dans une loi fédérale constitue des obligations supplémentaires non seulement pour la Confédération, mais aussi indirectement pour les cantons. Il en résultera en outre une obligation d'assainissement des routes cantonales et communales (SG, SO, DTAP, CCDJP, LITRA).
- On procède déjà ainsi dans les cantons (AR, GL, JU, NE, SG, SO, SZ, TI, DTAP, CCDJP, KKPKL, LITRA, Pol. cant. GE).
- Il ne saurait y avoir de routes qui empêchent les accidents graves (la « route clémente » n'existe pas) (AI, AR, SO, DTAP, Kapo AI, CCDJP, LITRA). Il est impossible d'éliminer tous les endroits dangereux (AR).
- Entraîne une diminution de la responsabilité propre des conducteurs (AI, AR, Kapo AI, CCPCS, Kappeler O.).
- Il est incertain que ce soit compatible avec la protection des forêts et du paysage (AR).
- Ne doit pas induire une perte d'attractivité de la mobilité douce. La sécurité de tous les usagers de la route – notamment des usagers de la mobilité douce – doit être prise en compte (SuisseMobile, Conf. vélo).
- Art. 6a LCR (nouveau) :
  - « (…) de manière à exclure autant que faire se peut les accidents ou à en atténuer au maximum les incidences sur l'intégrité physique et la vie des personnes impliquées ». Il n'est pas possible de réaliser une infrastructure routière qui exclue les accidents graves aux conséquences lourdes (PRO VELO Berne Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
  - On craint que les actions en responsabilité (responsabilité du propriétaire d'ouvrage) se multiplient envers les propriétaires de routes (AI, AR, GL, GR, SO, TG, ZH, DTAP, Kapo AI, CCDJP, CCPCS, LITRA).

- Application uniquement dans le domaine des constructions nouvelles ou de modifications importantes des constructions existantes. « autant que faire se peut » doit s'entendre dans une acception très large, c'est-à-dire aussi loin que le financement le permet et que les mesures sont compatibles avec les programmes opérationnels des organisations (publiques) et des propriétaires d'infrastructures (TI).
- L'uniformisation du régime de vitesse (en particulier l'instauration de zones 30 sur les routes d'intérêt local et dans les zones de rencontre ou les zones piétonnes) de même que les zones où s'appliquent d'autres mesures de modération du trafic entraînent une réduction de la vitesse maximale à l'intérieur et à l'extérieur des localités (FMS).
- La distinction entre les routes affectées à la circulation générale et les routes d'intérêt local est une erreur. Des zones 30 ou des zones de rencontre ponctuelles ou limitées à des secteurs ne doivent pas être exclues des routes affectées à la circulation générale (CSA).
- Développement des zones 30 (PRO VELO Berne, PRO VELO Emmental).
- Ouverture aux cyclistes, aussi systématiquement que possible, des voies à sens unique et des voies interdites à la circulation et autorisation du trafic mixte piétons/cyclistes sur les surfaces piétonnes (PRO VELO Emmental).
- Il faut rejeter l'introduction généralisée des zones 30 (GL). La décision doit rester de la compétence des cantons et des communes (GL, ZH).
- L'objectif de séparer les voies selon les sens de circulation (mesure 305) ne doit pas conduire à supprimer les bandes cyclables au profit de bermes centrales. Le Conseil fédéral doit préciser clairement qu'il ne s'agit pas de bandes de séparation continues, mais d'une utilisation accrue de lignes de sécurité, éventuellement combinées à des îlots de protection ou de séparation (PRO VELO Berne, PRO VELO Emmental, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Ne prévoir des éléments de séparation empêchant les collisions que sur les routes exemptes d'intersections sur de longs tronçons et qui disposent de pistes cyclables séparées (SuisseMobile).
- Il faut accorder la priorité à la circulation des vélos et l'encourager en créant des voies cyclables directes et rapides (PRO VELO Berne, PRO VELO Emmental, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- En ce qui concerne les chantiers, en particulier, il faut veiller à la sécurité des piétons et des cyclistes (CSA).

- Art. 6b LCR (nouveau) :
  - « (…) tenir compte des répercussions qu'a l'aménagement ou la modification importante des routes sur la sécurité routière *pour tous les usagers de la route* » (PRO VELO Berne Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
  - Produit un coût administratif non nécessaire et complique les procédures administratives (FMS).
  - Ces tâches sont déjà prises en charge par les services de construction des routes des cantons (GR, TG, FMS).
  - On peut douter que des méthodes uniformes de vérification des lacunes de sécurité routière puissent être mises en place en raison des conditions disparates (AR).
  - Mise en question du rapport coûts-utilité du chargé de la sécurité lors de l'analyse d'un accident. Des spécialistes assument aujourd'hui déjà de telles analyses d'accidents (TI, ZH, Kapo AI).
  - Les équipes de sauvetage sont bien formées et équipées (Kapo AI, ZH). Il s'agit en outre de tâches incombant aux cantons (GR, ZH).
  - Rejet de l'introduction de filières de formation d'« experts en sécurité diplômés », qui gonflerait l'appareil administratif (FMS).
- Art. 6c LCR (nouveau) :
  - Il s'agit d'une atteinte à la compétence et à la responsabilité du propriétaire de route concerné. On procède ainsi aujourd'hui déjà, la situation juridique existante suffit (GR, SO, TG, DTAP, CCDJP, LITRA).

- Cette disposition entraîne une charge considérable, car il s'agit d'analyses interdisciplinaires. De plus, on ne voit pas clairement si le chargé de la sécurité doit être un employé de l'administration ou si un ou des prestataires de services privés peuvent être sollicités (TI).

- Art. 6d LCR (nouveau) :
  - La mesure manque la cible par excès de zèle. Une large majorité d'accidents ne sont pas dus à des raisons de construction, de technique ou d'organisation (GR).
  - Porte atteinte à la compétence administrative des communes et des cantons (TG).
  - Mise en doute du rapport coûts-utilité du chargé de la sécurité pour l'analyse d'accident (AI, AR).
  - La nomination d'experts en matière de sécurité est également refusée en l'occurrence (GL, FMS). Certains propriétaires de routes (p. ex. des communes, des privés et des coopératives alpines) ne sont pas en mesure et ne veulent pas nommer de chargé de la sécurité (GR).

Pas de prise de position / non concerné : asa, ASPE, Ingenbohl, IML BE, IRM BS, IRM SG, CAPS, MFK SO, OPTICS, ReKo TG, ASP, ISPA, SSML, ASO.

3.3.1.2 Question 5 Acceptez-vous que le Conseil fédéral fixe des exigences minimales concernant l'aptitude caractérielle des conducteurs ? (art. 14, al. 1, let. d et 25, al. 3, let. a)

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**22**	**3**	**1**
Partis	**3**	**2**	**0**
Associations faîtières	**2**	**3**	**0**
Autres organisations	**47**	**30**	**11**
Privés	**36**	**1**	**0**
Total	**110**	**39**	**12**

Approbation : AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VS, ZG, ZH, PEV, Les Verts, SAB, ACS, AGU, App.Ger. BS, MfE, asa, auto-suisse, bpa, CSA, COCRBT, eco swiss, FMH, PSL, FRE, Mobilité piétonne, Future Bike, SIMB, Ingenbohl, IRM SG, Kibü BS, CCPCS, CAPS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, SPS, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, CoRec BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, ASVE, ASMC, SCRN VS, SVI, SVS, TBA NW, actif-trafic, ATE, Conf. vélo, VfmF, SPC, UTP, FSFP, CSR, 36 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Une déclaration spontanée lors de la première mise en circulation suffit ; l'aptitude caractérielle ne devrait être examinée qu'en lien avec des mesures administratives (AG, AR, FR, GR, LU, NE, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO) ou que chez les personnes contrevenant aux règles (auto-suisse, bpa, CDPVS, ASVE, SAA, SCRN VS, SPC). Les éléments d'appréciation déclenchant l'application ne sont pas clairs (SH).
- Examiner l'aptitude caractérielle avant même l'octroi du permis d'élève conducteur. Si des lacunes d'ordre caractériel apparaissent ultérieurement, retirer sans délai le permis de conduire par mesure de sécurité (SIMB).
- Poser des exigences minimales à l'aptitude caractérielle accroît la sécurité routière. Il faut que le relevé standardisé des caractéristiques et l'évaluation traçable des résultats soient garantis. Retenir éventuellement cinq caractéristiques se recoupant partiellement au lieu de dix. Examen effectué par des psychologues exercés au diagnostic, en particulier des psychologues de la circulation reconnus (bpa, SPC).
- La définition légale de l'aptitude caractérielle entrave l'évolution du droit et peut conduire en pratique à restreindre l'action des autorités (AG, AR, BE, FR, GR, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- La définition légale n'est pas praticable, car elle devrait être formulée de manière très ouverte, ce qui ne serait pas compatible avec la précision requise par la détermination (SH).
- Le fait de fixer obligatoirement les méthodes de test empêche de s'adapter aux découvertes scientifiques et de traiter correctement le cas d'espèce. Il faudrait, en recourant à des organismes spécialisés, élaborer des dispositions à cet égard au niveau de l'ordonnance (AG, AR, BE, GR, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa).

- Remanier le manuel du groupe d'experts Sécurité routière, « Inaptitude à conduire : motifs de présomption. Mesures. Rétablissement de l'aptitude à conduire », du 26 avril 2000 (AG, AR, BE, FR, GR, SH, SZ, TG, UR, ZG, asa). Ce manuel fournit d'ores et déjà de précieux éléments de référence (SZ, TG, UR, ZG, ZH, MFK SO).
- « physique », « psychique » et « caractériel » ne sont pas des notions plausibles. « psychique » est un terme général recouvrant la notion plus spéciale de « caractériel ». La formulation gagnerait à être modifiée comme suit : « … quant à leurs aptitudes physiques et psychiques, notamment caractérielles » (BE).
- La définition de l'aptitude caractérielle soulève des difficultés (GL, CCPCS). Fournir une définition objective (PEV) et claire (BS, NE, OW, CAPS).
- Les notions de « qualifications nécessaires à la conduite » et d'« exigences minimales quant à l'aptitude caractérielle » appellent des précisions interprétatives : elles offrent encore le flanc en cas de recours. Les lignes générales devraient en être définies dans la loi (SZ).
- La définition des « exigences minimales » et leur application sont problématiques (BL, FMH, CCPCS, Road-Cross).
- On met en question que l'examen de l'aptitude caractérielle apporte un résultat fiable (PSL).
- La mise en œuvre pratique est mise en question (OW).
- La procédure doit être arrêtée précisément (BS, OW, CAPS, SAB).
- Le coût doit être proportionnel aux buts visés (BS).
- Limiter les examens physiques et psychiques aux maladies pertinentes quant à l'aptitude à conduire. L'élément déterminant doit être l'importance des restrictions fonctionnelles dues à la maladie et non pas le diagnostic. On salue la procédure à plusieurs niveaux (constatation – deuxième examen – course d'essai), qui prévoit, en cas de résultats de tests inhabituels, la possibilité de faire appel à l'éclairage d'un spécialiste et de le compléter par une course d'essai (bpa, SPC).
- Solutions flexibles pour la mobilité des seniors, par exemple interdiction de circuler limitée à l'autoroute (Les Verts, ATE).

Refus : AI, JU, UR, PLR, PS, economiesuisse, USS, usam, Automobile Club, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, SPAA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Dachorgan, Distiswiss, FER, FMS, Fräschels, FSS, CIET, ISV, Kapo AI, CDPVS, motosuisse, BNA&FNG, Pol. cant. GE, La Poste, SEVS, USMCM, routesuisse, ASA, TCS, Viniharass, 1 privé

Remarques, critiques, propositions

- Pas de test d'aptitude généralisé (BNA&FNG, routesuisse, ASA, TCS), mais uniquement pour les personnes contrevenant aux règles (Automobile Club, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, SPAA, Distiswiss, economiesuisse, FSS, ISV, Kapo AI, SEVS, Viniharass).
- La définition des exigences minimales en matière d'aptitude caractérielle est difficile ou peu claire (PS, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, Car Tourisme Suisse, Dachorgan, Distiswiss, FSS, CIET, ISV, Kapo AI, Pol. Cant. GE, La Poste, SEVS, routesuisse, TCS, Viniharass).
- L'examen des exigences minimales n'est pas clair (PS, UPSA, ASTAG, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, CIET, Pol. cant. GE, La Poste, routesuisse) ou il apparaît ardu (motosuisse).
- Les exigences minimales doivent être définies plus précisément (economiesuisse, USS).
- On met en question la fiabilité des contrôles (routesuisse).
- Les dispositions actuelles suffisent (TCS), en particulier l'art. 14 LCR et l'OAC (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, Pol. cant. GE, La Poste, usam, routesuisse).
- Cette disposition n'apporte qu'une mince amélioration à la sécurité routière (TCS).
- Prévoir dans la loi un contrôle d'aptitude en termes généraux et laisser aux experts le soin de le réglementer (similaire à un guide). On peut ainsi mieux prendre en compte les changements qui surviennent (JU).
- Déterminer l'aptitude caractérielle constitue une atteinte à la liberté personnelle (motosuisse, routesuisse, Santschi).
- Cette disposition doit être amendée avec des spécialistes de la psychologie de la circulation (NBV&FNG, ASA).

Pas de prise de position / non concerné : ASPE, IML BE, IRM BS, IVT EPF ZH, OPTICS, ASP, SuisseMobile, ISPA, SSML, ASO, vélosuisse

3.3.1.3 Question 6 Acceptez-vous que les personnes qui sont seulement titulaires du permis de conduire à l'essai ne puissent pas accompagner des courses d'apprentissage ? (art. 15, al. 1)

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**26**	**0**	**0**
Partis	**5**	**0**	**0**
Associations faîtières	**4**	**0**	**1**
Autres organisations	**76**	**1**	**11**
Privés	**37**	**0**	**0**
Total	**148**	**1**	**12**

Approbation : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PEV, PLR, Les Verts, PS, USS, SAB, ACS, usam, Automobile Club, AGU, UPSA, ANCV, App.Ger. BS, MfE, asa, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, bpa, SPAA, Car Tourisme Suisse, CSA, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, Distiswiss, eco swiss, FER, FMH, FMS, PSL, Fräschels, FRE, FSS, Mobilité piétonne, Future Bike, SIMB, CIET, Ingenbohl, IML BE, IRM BS, IRM SG, ISV, Kapo AI, Kibü BS, CCPCS, CDPVS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, BNA&FNG, SPS, Pol. cant. GE, La Poste, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, CoRec BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, ASVE, SEVS, USMCM, ASMC, SSML, routesuisse, SCRN VS, SVI, SVS, ASA, TCS, actif-trafic, ATE, VfmF, SPC, Viniharass, UTP, FSFP, CSR, 37 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Les personnes qui se trouvent dans la deuxième phase de formation ne disposent pas encore elles-mêmes de l'expérience et de la pratique suffisantes pour assumer la fonction et la responsabilité de l'accompagnant (AG, AR, BE, GL, GR, JU, LU, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH, PEV, Les Verts, PS, asa, bpa, Centre Patronal, Dachorgan, FMH, PSL, FRE, MFK SO, RoadCross, TCS, ATE, SPC, Kappeler O.).
- En ce qui concerne les motards, conserver la réglementation actuelle. Sinon, traitement inégal, puisque la catégorie A est soumise au régime du permis de conduire à l'essai, tandis que la catégorie A1 y échappe (FMS).
- La police devrait avoir accès au registre des mesures administratives (COCRBT).
- Le permis de conduire doit comporter une mention indiquant que le permis est à l'essai (GR).
- Les personnes accompagnantes doivent être en possession du permis de conduire définitif de la catégorie correspondante depuis au moins trois ans, justifier d'une conduite irréprochable du véhicule pendant au moins les trois dernières années (selon ADMAS) et avoir 24 ans révolus au moins (exigences analogues à celles posées aux maîtres d'auto-école) (SIMB).
- Le manque de formation par des maîtres d'auto-école professionnels conduit souvent à des formations fragiles et à des lacunes que l'examen ne permet pas toujours de détecter (FRE). La personne accompagnante doit avoir reçu une formation de base (théorie et pratique de la conduite) par des maîtres d'auto-école (RFBS).
- Il faudrait, à l'instar de ce qui prévaut dans la plupart des pays environnants, introduire une obligation généralisée de suivre l'auto-école (ASMC).

Refus : motosuisse

Pas de prise de position / non concerné : economiesuisse, ASPE, IVT EPF ZH, CAPS, OPTICS, ASP, SuisseMobile, ISPA, ASO, TBA NW, Conf. vélo, vélosuisse

3.3.1.4 Question 7 Acceptez-vous l'introduction d'une formation complémentaire obligatoire (1 jour tous les 10 ans) pour les conducteurs de voitures automobiles et de motocycles ? (art. 15, al. 5)

	3.3.1.4.1 Pour les conducteurs de voitures automobiles et de motocycles ?		
	Oui	**Non**	**Pas de prise de position / non concerné**
Cantons	**5**	**21**	**0**
Partis	**2**	**3**	**0**
Associations faîtières	**0**	**5**	**0**
Autres organisations	**39**	**37**	**11**
Privés	**31**	**6**	**0**
Total	**77**	**72**	**11**

Approbation : BS, SH, VS, ZG, VD, PS, Les Verts, AGU, App.Ger. BS, MfE, ATVSL, CSA, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, Fräschels, FRE, Mobilité piétonne, Future Bike, SIMB, IML BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, CDPVS, Netzwerk K&V, Nez rouge, SPS, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, CoRec BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, USMCM, ASMC, SVS, actif-trafic, ATE, Conf. vélo, VfmF, UTP, FSFP, CSR, 31 privés.

Remarques, critiques, propositions

- La cause d'accident la plus fréquente est le comportement du conducteur et non des défauts du véhicule. Il serait souhaitable que les conducteurs soient soumis à un examen périodique tout comme les véhicules (FRE).
- La formation complémentaire est fondamentalement positive (ZG, FSFP).
- Cette disposition est absolument nécessaire. Il faut corriger les erreurs qui viennent se glisser (RoadCross), assurer l'adaptation aux nouvelles exigences et aux nouveautés du trafic routier (Routiers, USMCM).
- Devrait s'appuyer sur la formation complémentaire actuelle, librement consentie, et lui être adapté (bpa). Il faut continuer de tenir compte de la formation complémentaire volontairement suivie (Les Verts, ATE). En outre, il faut encourager la formation complémentaire librement consentie par des incitations financières (CDPVS).
- Mise en question de l'efficacité d'un seul jour de formation tous les dix ans (SH, CDPVS, CSR).
- Le coût et l'utilité doivent concorder (PS).
- Seulement pour les personnes inscrites au registre ADMAS (VS).
- Une qualité élevée et l'adaptation à la situation individuelle des participants constituent une condition (Mobilité piétonne). Il est nécessaire de procéder à un contrôle de la qualité, par exemple en soumettant les participants aux cours à un examen (BS).
- Au minimum et non pas au maximum un jour (ZG, SIMB, CSR).
- Seulement une demi-journée, mais assortie d'une course d'examen (ASMC).
- Examiner si la preuve de la formation complémentaire doit être liée au renouvellement de l'octroi du permis de conduire à validité limitée (CSR).
- Seulement si les cours sont gratuits ou peu coûteux (USS).

Refus : AG, AI, AR, BE, BL, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, ZH, PEV, PLR, economiesuisse, SAB, USS, ACS, usam, Automobile Club, UPSA, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASTAG, autosuisse, SPAA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMH, FMS, PSL, FSS, CIET, Ingenbohl, ISV, Kapo AI, CCPCS, MFK SO, motosuisse, BNA&FNG, Pol. cant. GE, La Poste, SAA, ASVE, SEVS, routesuisse, SCRN VS, SVI, ASA, TCS, SPC, Viniharass, 6 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Le coût est trop important (p. ex. trop de participants, administration, personnel, organisation, adaptation aux nouvelles règles) (AG, AI, BE, BL, FR, GL, GR, JU, LU, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, Automobile Club, UPSA, asa, ASTAG, auto-suisse, bpa, Car Tourisme Suisse, COCRBT, economiesuisse, PEV, FMH, FMS, CIET, Kapo AI, MFK SO, motosuisse, Pol. BL, La Poste, SAA, ASVE, usam, routesuisse, FSFP, Kappeler O.).
- Les coûts sont trop élevés (AI, BE, SH, ZG, PLR, Automobile Club, UPSA, ASTAG, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, economiesuisse, PEV, FMH, FMS, CIET, motosuisse, La Poste, SAA, ASVE, routesuisse, SVI, TCS, FSFP).
- Cette disposition n'est pas nécessaire, car la plupart des usagers de la route se comportent correctement et conduisent de manière sûre. En Suisse, la sécurité routière est aujourd'hui déjà très élevée (AG, AR, FR, GL, GR, JU, LU, NE, SG, SO, SZ, TG, UR, asa, ASCV, ANCV, ASG, COCRBT, Distiswiss, PEV, PSL, FSS, ISV, Kapo AI, MFK SO, motosuisse, SAB, USP, SEVS, Viniharass, FSFP).
- Efficacité insuffisante des cours (economiesuisse, Kappeler O., Seiler), car :
    - il est difficile d'atteindre un niveau de qualité suffisant (AG, BE, GL, GR, LU, NE, SO, SZ, TG, UR, ZG, asa, COCRBT, MFK SO) ;
    - la motivation et l'acceptation des participants fait défaut (AG, AR, BE, GL, GR, SO, SZ, TG, UR, ZG, asa, MFK SO) ;
    - un jour tous les dix ans est trop peu (AI, AR, BE, Centre Patronal, BNA&FNG, Kapo AI, SVI, ASA).
- On déplore le manque de différenciation des participants aux cours (principe de l'arrosoir) (AG, BL, SPAA, ASA). Obligation de formation complémentaire, le cas échéant, seulement pour certaines personnes (p. ex. avec un système d'incitation, recensement des délinquants, des contrevenants à la législation routière, cas de conduite en état d'ébriété ou sous l'influence de stupéfiants, cas de violations pertinentes à définir des règles de la circulation) (AG, JU, SPAA, COCRBT, FMH, Kapo AI, Pol. BL, Pol. cant. GE, SPC).
- Notions hétérogènes et imprécises (BE, ZG, Pol. cant. GE, SPC).
- La formation complémentaire facultative est suffisamment fréquentée (JU, motosuisse, Kappeler O.). Des incitations à compléter sa formation et des soutiens doivent être créés (p. ex. réduction des primes d'assurance, versement de cotisations d'assurance) (AG, BE, FR, GL, GR, SG, SO, SZ, TG, UR, ZG, asa, Centre Patronal, Kapo AI, MFK SO, SCRN VS, TCS).
- Commencer par attendre les résultats de la formation en deux phases (BE, BL, ZG, Automobile Club, UPSA, ASTAG, auto-suisse, Car Tourisme Suisse, PEV, FMS, CIET, La Poste, SAA, ASVE, routesuisse).
- La réglementation relève de la compétence des services des automobiles (AI, Kapo AI).
- Si cette mesure devait être introduite malgré tout : garantir la qualité et l'actualité (FSFP), par exemple par la reconnaissance du Conseil de la sécurité routière (TCS).
- Eventuellement pour les conducteur qui n'ont pas conduit de véhicule durant cette période (Centre Patronal).
- Cours obligatoire à partir de 65 ans seulement (Pol. cant. GE).
- La formation complémentaire est fondamentalement positive (AI, BE, BL, OW, Pol. BL).

Pas de prise de position / non concerné : ASPE, IVT EPF ZH, CAPS, OPTICS, ASP, SuisseMobile, ISPA, SSML, ASO, TBA NW, vélosuisse

	3.3.1.4.2 Seulement pour les conducteurs de voitures automobiles ?		
	Oui	**Non**	**Pas de prise de position / non concerné**
Cantons	**0**	**23**	**3**
Partis	**0**	**5**	**0**
Associations faîtières	**0**	**4**	**0**
Autres organisations	**0**	**69**	**9**
Privés	**0**	**36**	**0**
Total	**0**	**137**	**12**

Approbation : aucune.

Refus : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, VD, VS, ZG, ZH, PEV, Les Verts, PS, PLR, economiesuisse, SAB, ACS, usam, Automobile Club, AGU, UPSA, ANCV, MfE, asa, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, SPAA, Car Tourisme Suisse, CSA, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, Distiswiss, FER, FMH, FMS, PSL, FRE, FSS, Mobilité piétonne, Future Bike, SIMB, CIET, Ingenbohl, IML BE, IRM BS, IRM SG, ISV, Kapo AI, CCPCS, CDPVS, MFK SO, motosuisse, Netzwerk K&V, Nez rouge, BNA&FNG, Pol. cant. GE, La Poste, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, CoRec BE, RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, ASVE, SEVS, USMCM, ASMC, routesuisse, SCRN VS, SVI, SVS, ASA, TCS, actif-trafic, ATE, Conf. vélo, SPC, Viniharass, UTP, FSFP, CSR, 36 privés.

Remarques, critiques, propositions (seulement les réponses s'écartant des précédentes)

- Commencer par attendre les résultats de la formation en deux phases (TCS).

Pas de prise de position / non concerné : ASPE, IVT EPF ZH, CAPS, OPTICS, ASP, SuisseMobile, ISPA, ASO, vélosuisse

	3.3.1.4.3 Seulement pour les conducteurs de motocycles ?		
	Oui	**Non**	**Pas de prise de position / non concerné**
Cantons	**0**	**23**	**3**
Partis	**0**	**5**	**0**
Associations faîtières	**0**	**4**	**0**
Autres organisations	**1**	**67**	**9**
Privés	**0**	**36**	**0**
Total	**1**	**135**	**12**

Approbation : SVI.

Remarques, critiques, propositions (seulement les réponses divergeant des réponses rapportées ci-dessus)

- Un jour par an (SVI).

Refus : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, VD, VS, ZG, ZH, PEV, PLR, Les Verts, PS, economiesuisse, SAB, ACS, usam, Automobile Club, AGU, UPSA, ANCV, MfE, asa, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, SPAA, Car Tourisme Suisse, CSA, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, Distiswiss, FER, FMH, FMS, PSL, FRE, FSS, Mobilité piétonne, Future Bike, SIMB, CIET, Ingenbohl, IML BE, IRM BS, IRM SG, ISV, Kapo AI, CCPCS, CDPVS, MFK SO, motosuisse, Nez rouge, BNA&FNG, Pol. cant. GE, La Poste, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, CoRec BE, RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, ASVE, SEVS, USMCM, ASMC, routesuisse, SCRN VS, SVS, ASA, TCS, actif-trafic, ATE, Conf. vélo, SPC, Viniharass, UTP, FSFP, CSR, 36 privés.

Remarques, critiques, propositions

- La formation complémentaire volontaire suffit et elle est aujourd'hui déjà très fréquentée (FMS).
- Commencer par attendre les résultats de la formation en deux phases (TCS).
- Un jour tous les dix ans est trop peu en l'occurrence (SH).

Pas de prise de position / non concerné : ASPE, IVT EPF ZH, CAPS, OPTICS, ASP, SuisseMobile, ISPA, ASO, vélosuisse

3.3.1.4 Question 7 Acceptez-vous l'introduction d'une formation complémentaire obligatoire (1 jour tous les 10 ans) pour les conducteurs de voitures automobiles et de motocycles ? (art. 15, al. 5)

	3.3.1.4.1 Pour les conducteurs de voitures automobiles et de motocycles ?		
	Oui	**Non**	**Pas de prise de position / non concerné**
Cantons	**5**	**21**	**0**
Partis	**2**	**3**	**0**
Associations faîtières	**0**	**5**	**0**
Autres organisations	**39**	**37**	**11**
Privés	**31**	**6**	**0**
Total	**77**	**72**	**11**

Approbation : BS, SH, VS, ZG, VD, PS, Les Verts, AGU, App.Ger. BS, MfE, ATVSL, CSA, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, Fräschels, FRE, Mobilité piétonne, Future Bike, SIMB, IML BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, CDPVS, Netzwerk K&V, Nez rouge, SPS, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, CoRec BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, USMCM, ASMC, SVS, actif-trafic, ATE, Conf. vélo, VfmF, UTP, FSFP, CSR, 31 privés.

Remarques, critiques, propositions

- La cause d'accident la plus fréquente est le comportement du conducteur et non des défauts du véhicule. Il serait souhaitable que les conducteurs soient soumis à un examen périodique tout comme les véhicules (FRE).
- La formation complémentaire est fondamentalement positive (ZG, FSFP).
- Cette disposition est absolument nécessaire. Il faut corriger les erreurs qui viennent se glisser (RoadCross), assurer l'adaptation aux nouvelles exigences et aux nouveautés du trafic routier (Routiers, USMCM).
- Devrait s'appuyer sur la formation complémentaire actuelle, librement consentie, et lui être adaptée (bpa). Il faut continuer de tenir compte de la formation complémentaire facultative (Les Verts, ATE). En outre, il faut encourager la formation complémentaire facultative par des incitations financières (CDPVS).
- Mise en question de l'efficacité d'un seul jour de formation tous les dix ans (SH, CDPVS, CSR).
- Le coût et l'utilité doivent concorder (PS).
- Seulement pour les personnes inscrites au registre ADMAS (VS).
- Une qualité élevée et l'adaptation à la situation individuelle des participants constituent une condition (Mobilité piétonne). Il est nécessaire de procéder à un contrôle de la qualité, par exemple en soumettant les participants aux cours à un examen (BS).
- Au minimum et non pas au maximum un jour (ZG, SIMB, CSR).
- Seulement une demi-journée, mais assortie d'une course d'examen (ASMC).
- Examiner si la preuve de la formation complémentaire doit être liée au renouvellement de l'octroi du permis de conduire à validité limitée (CSR).
- Seulement si les cours sont gratuits ou peu coûteux (USS).

Refus : AG, AI, AR, BE, BL, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, ZH, PEV, PLR, economiesuisse, SAB, USS, ACS, usam, Automobile Club, UPSA, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASTAG, autosuisse, SPAA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMH, FMS, PSL, FSS, CIET, Ingenbohl, ISV, Kapo AI, CCPCS, MFK SO, motosuisse, BNA&FNG, Pol. cant. GE, La Poste, SAA, ASVE, SEVS, routesuisse, SCRN VS, SVI, ASA, TCS, SPC, Viniharass, 6 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Les ressources nécessaires sont trop importantes (p. ex. trop de participants, administration, personnel, organisation, adaptation aux nouvelles règles) (AG, AI, BE, BL, FR, GL, GR, JU, LU, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, Automobile Club, UPSA, asa, ASTAG, auto-suisse, bpa, Car Tourisme Suisse, COCRBT, economiesuisse, PEV, FMH, FMS, CIET, Kapo AI, MFK SO, motosuisse, Pol. BL, La Poste, SAA, ASVE, usam, routesuisse, FSFP, Kappeler O.).
- Les coûts sont trop élevés (AI, BE, SH, ZG, PLR, Automobile Club, UPSA, ASTAG, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, economiesuisse, PEV, FMH, FMS, CIET, motosuisse, La Poste, SAA, ASVE, routesuisse, SVI, TCS, FSFP).
- Cette disposition n'est pas nécessaire, car la plupart des usagers de la route se comportent correctement et conduisent de manière sûre. En Suisse, la sécurité routière est aujourd'hui déjà très élevée (AG, AR, FR, GL, GR, JU, LU, NE, SG, SO, SZ, TG, UR, asa, ASCV, ANCV, ASG, COCRBT, Distiswiss, PEV, PSL, FSS, ISV, Kapo AI, MFK SO, motosuisse, SAB, USP, SEVS, Viniharass, FSFP).
- Efficacité insuffisante des cours (economiesuisse, Kappeler O., Seiler), car :
    - il est difficile d'atteindre un niveau de qualité suffisant (AG, BE, GL, GR, LU, NE, SO, SZ, TG, UR, ZG, asa, COCRBT, MFK SO) ;
    - la motivation et l'acceptation des participants fait défaut (AG, AR, BE, GL, GR, SO, SZ, TG, UR, ZG, asa, MFK SO) ;
    - un jour tous les dix ans est trop peu (AI, AR, BE, Centre Patronal, BNA&FNG, Kapo AI, SVI, ASA).
- On déplore le manque de différenciation des participants aux cours (principe de l'arrosoir) (AG, BL, SPAA, ASA). Obligation de formation complémentaire, le cas échéant, seulement pour certaines personnes (p. ex. avec un système d'incitation, recensement des délinquants, des contrevenants à la législation routière, conduite en état d'ébriété ou sous l'influence de stupéfiants, cas de violations pertinentes à définir des règles de la circulation) (AG, JU, SPAA, COCRBT, FMH, Kapo AI, Pol. BL, Pol. cant. GE, SPC).
- Notions hétérogènes et imprécises (BE, ZG, Pol. cant. GE, SPC).
- La formation complémentaire facultative est suffisamment fréquentée (JU, motosuisse, Kappeler O.). Des incitations à compléter sa formation et des soutiens doivent être créés (p. ex. réduction des primes d'assurance, versement de cotisations d'assurance) (AG, BE, FR, GL, GR, SG, SO, SZ, TG, UR, ZG, asa, Centre Patronal, Kapo AI, MFK SO, SCRN VS, TCS).
- Commencer par attendre les résultats de la formation en deux phases (BE, BL, ZG, Automobile Club, UPSA, ASTAG, auto-suisse, Car Tourisme Suisse, PEV, FMS, CIET, La Poste, SAA, ASVE, routesuisse).
- La réglementation relève de la compétence des services des automobiles (AI, Kapo AI).
- Si cette mesure devait être introduite malgré tout : garantir la qualité et l'actualité (FSFP), par exemple par la reconnaissance du Conseil de la sécurité routière (TCS).
- Eventuellement pour les conducteurs qui n'ont pas conduit de véhicule durant cette période (Centre Patronal).
- Cours obligatoires à partir de 65 ans seulement (Pol. cant. GE).
- La formation complémentaire est fondamentalement positive (AI, BE, BL, OW, Pol. BL).

Pas de prise de position / non concerné : ASPE, IVT EPF ZH, CAPS, OPTICS, ASP, SuisseMobile, ISPA, SSML, ASO, TBA NW, vélosuisse

	3.3.1.4.2 Seulement pour les conducteurs de voitures automobiles ?		
	Oui	**Non**	**Pas de prise de position / non concerné**
Cantons	**0**	**23**	**3**
Partis	**0**	**5**	**0**
Associations faîtières	**0**	**4**	**0**
Autres organisations	**0**	**69**	**9**
Privés	**0**	**36**	**0**
Total	**0**	**137**	**12**

Approbation : aucune.

Refus : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, VD, VS, ZG, ZH, PEV, Les Verts, PS, PLR, economiesuisse, SAB, ACS, usam, Automobile Club, AGU, UPSA, ANCV, MfE, asa, ASCV,

ASG, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, SPAA, Car Tourisme Suisse, CSA, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, Distiswiss, FER, FMH, FMS, PSL, FRE, FSS, Mobilité piétonne, Future Bike, SIMB, CIET, Ingenbohl, IML BE, IRM BS, IRM SG, ISV, Kapo AI, CCPCS, CDPVS, MFK SO, motosuisse, Netzwerk K&V, Nez rouge, BNA&FNG, Pol. cant. GE, La Poste, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, CoRec BE, RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, ASVE, SEVS, USMCM, ASMC, routesuisse, SCRN VS, SVI, SVS, ASA, TCS, actif-trafic, ATE, Conf. vélo, SPC, Viniharass, UTP, FSFP, CSR, 36 privés.

Remarques, critiques, propositions (seulement les réponses s'écartant des précédentes)

- Commencer par attendre les résultats de la formation en deux phases (TCS).

Pas de prise de position / non concerné : ASPE, IVT EPF ZH, CAPS, OPTICS, ASP, SuisseMobile, ISPA, ASO, vélosuisse

	3.3.1.4.3 Seulement pour les conducteurs de motocycles ?		
	Oui	**Non**	**Pas de prise de position / non concerné**
Cantons	**0**	**23**	**3**
Partis	**0**	**5**	**0**
Associations faîtières	**0**	**4**	**0**
Autres organisations	**1**	**67**	**9**
Privés	**0**	**36**	**0**
Total	**1**	**135**	**12**

Approbation : SVI.

Remarques, critiques, propositions (seulement les réponses divergeant des réponses rapportées ci-dessus)

- Un jour par an (SVI).

Refus : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, VD, VS, ZG, ZH, PEV, PLR, Les Verts, PS, economiesuisse, SAB, ACS, usam, Automobile Club, AGU, UPSA, ANCV, MfE, asa, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, SPAA, Car Tourisme Suisse, CSA, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, Distiswiss, FER, FMH, FMS, PSL, FRE, FSS, Mobilité piétonne, Future Bike, SIMB, CIET, Ingenbohl, IML BE, IRM BS, IRM SG, ISV, Kapo AI, CCPCS, CDPVS, MFK SO, motosuisse, Nez rouge, BNA&FNG, Pol. cant. GE, La Poste, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, CoRec BE, RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, ASVE, SEVS, USMCM, ASMC, routesuisse, SCRN VS, SVS, ASA, TCS, actif-trafic, ATE, Conf. vélo, SPC, Viniharass, UTP, FSFP, CSR, 36 privés.

Remarques, critiques, propositions

- La formation complémentaire volontaire suffit et elle est aujourd'hui déjà très fréquentée (FMS).
- Commencer par attendre les résultats de la formation en deux phases (TCS).
- Un jour tous les dix ans est trop peu en l'occurrence (SH).

Pas de prise de position / non concerné : ASPE, IVT EPF ZH, CAPS, OPTICS, ASP, SuisseMobile, ISPA, ASO, vélosuisse

3.3.1.5 Question 8 (art. 15b et 15c)	Acceptez-vous les durées de validité du permis de conduire proposées ?

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**14**	**12**	**0**
Partis	**3**	**2**	**0**
Associations faîtières	**0**	**5**	**0**
Autres organisations	**33**	**39**	**15**
Privés	**27**	**5**	**5**
Total	**77**	**63**	**20**

Approbation : AG, AR, BE, BS, GE, GR, LU, NW, SG, SH, SZ, TG, VD, ZH, PS, Les Verts, AGU, App.Ger. BS, MfE, asa, bpa, CSA, Dachorgan, eco swiss, FMH, FRE, Mobilité piétonne, SIMB, Ingenbohl, IRM SG, Kibü BS, CCPCS, CDPVS, MFK SO, Netzwerk K&V, OPTICS, SPS, PRO VELO Emmental, CoRec BE, RFBS, Road-Cross, ASMC, ASO, ATE, VfmF, SPC, UTP, FSFP, CSR, 27 privés.

Remarques, critiques, propositions

- La plupart des pays européens n'établissent déjà plus que des permis de conduire de durée déterminée (Les Verts, PS, ATE).
- La déficience de l'acuité visuelle est un élément important qui est souvent reconnu trop tard (Les Verts, OPTICS, ASO, ATE). Il faut des contrôles réguliers de l'acuité visuelle indépendamment de l'obligation d'une formation complémentaire ; les coûts sont faibles (OPTICS, ASO).
- La gestion actuelle de la question, qui repose sur la responsabilité propre des conducteurs, n'a manifestement pas fait ses preuves (Les Verts, ATE).
- L'avantage est que les titulaires de permis doivent veiller eux-mêmes à prendre l'initiative de prolonger leur permis (PS, CSR), ce qui réduit le coût administratif (FMH).
- La formation complémentaire obligatoire ne saurait être appliquée systématiquement que si elle est liée à la limitation de la durée de validité du permis de conduire. Ce point est très important pour les seniors en particulier (Mobilité piétonne).
- Sans obligation de formation complémentaire (AG, BE, GR, LU, SZ, TG, asa, MFK SO, Kalberer).
- Seulement pour les seniors et pour les conducteurs responsables d'infractions aux règles de la circulation routière (SZ).
- Il faut examiner la proportionnalité des coûts et de l'investissement en temps par rapport à l'utilité (p. ex. pour les intéressés, pour l'administration) (BE, BS, VD, ZH, App.Ger. BS).
- Détermination d'une norme pénale pour les cas de non renouvellement (dans les délais), par exemple en les distinguant des cas de conduite sans permis ou malgré le retrait du permis [art. 95 LCR], amendes d'ordre échelonnées dans le temps, à traîter comme une simple contravention) (AR, BE, SH).
- Clarification des notions de « professionnel », « non professionnel », « conducteur professionnel » (AG, BE).
- L'initiative de prolonger la validité du permis doit venir des autorités administratives (p. ex. rappel) (LU, SH) ; la prolongation doit être gratuite pour les conducteurs (SZ).
- Pas de déclaration spontanée (SH), car une telle déclaration ne fait pas apparaître le manque d'aptitude (BE, ZH).
- Il doit être possible de procéder à un contrôle simple (SZ, bpa, SPC).
- Conditions de prolongation limitées au minimum en ce qui concerne la conduite. Il faut préciser que la troisième directive européenne relative au permis de conduire ne prévoit pas de formation complémentaire obligatoire (disposition potestative) (bpa, SPC).
- Il ne saurait y avoir d'exception à la limitation de la durée de validité, car toutes les catégories sont soumises aux exigences médicales minimales et au contrôle médical périodique correspondant, lesquels impliquent nécessairement une limitation de la durée (BE).

Refus : AI, BL, FR, GL, JU, NE, OW, SO, TI, UR, VS, ZG, PEV, PLR, economiesuisse, SAB, USS, ACS, usam, Automobile Club, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, SPAA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, FER, FMS, PSL, Fräschels, FSS, CIET, ISV, Kapo AI, CAPS, motosuisse, BNA&FNG, Pol. cant. GE, La Poste, ReKo TG, Routiers, SAA, ASVE, SEVS, USMCM, routesuisse, SCRN VS, SVI, SVS, ASA, TCS, Viniharass, 5 privés.

Remarques, critiques, propositions

- L'efficacité est mise en question (Automobile club, SAA, ASVE, UPSA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, PLR, FMS, CIET, motosuisse, La Poste, routesuisse, SCRN VS).
- Les charges sont trop importantes (p. ex. administration, incertitude quant à la procédure avec les permis à validité non limitée actuels) (VS, Automobile Club, SAA, ASVE, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, Distiswiss, economiesuisse, FMS, FSS, CIET, ISV, NBV&FNG, La Poste, SEVS, usam, routesuisse, SVS, ASA, Viniharass).
- Les coûts sont trop élevés (Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, economiesuisse, motosuisse, La Poste, SAB, USP, usam, TCS).
- Il n'est pas nécessaire de reprendre la norme européenne (PSL).
- Commencer par attendre la mise en œuvre dans les pays voisins (USS).
- Seulement pour certaines personnes, par exemple en cas de maladies pertinentes quant à la circulation routière ou pour des raisons claires et connues et uniquement en conformité avec l'art. 15d [nouveau] LCR) (GL, OW, CAPS, Routiers, Kappeler O.).
- Pas pour les catégories A et B (SO).
- Il faudrait fixer une norme de droit pénal (Kapo AI).
- Pas d'obligation de formation complémentaire (AI, JU, OW, ASTAG, TCS).
- L'application n'est pas claire. Examens seulement par le médecin-conseil. Il faut s'attendre, de manière générale, à des charges importantes (CAPS).
- La réglementation apporte certes des avantages sur le plan de l'exécution, mais elle sanctionne aussi les conducteurs qui jouissent d'une réputation intacte (PEV).

Pas de prise de position / non concerné : ASPE, Future Bike, IML BE, IRM BS, IVT EPF ZH, Nez rouge, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, ASP, SuisseMobile, ISPA, SSML, actif-trafic, Conf. vélo, vélosuisse, 5 privés.

3.3.1.6 Question 9 Acceptez-vous la fréquence des enquêtes sur l'aptitude à la conduite des conducteurs non professionnels ? (art. 15c, al. 1 - 3)

	Oui	Oui, la possibilité avec étape intermédiaire à 65 ans	Oui, la possibilité sans étape intermédiaire à 65 ans	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**7**	**0**	**12**	**14**	
Partis	**2**	**3**	**1**	**1**	**0**
Associations faîtières	**0**	**0**	**0**	**4**	**0**
Autres organisations	**18**	**21**	**14**	**34**	**10**
Privés	**2**	**31**	**1**	**4**	**0**
Total	**29**	**55**	**28**	**57**	**10**

Approbation : AR, BE, BL, BS, GR, LU, SH, PS, Les Verts, MfE, FMH, FRE, Mobilité piétonne, IML BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, CCPCS, Netzwerk K&V, Nez rouge, SPS, RFBS, SSML, ASO, ATE, UTP, FSFP, 2 privés.

Approbation, possibilité **avec étape intermédiaire** à 65 ans : PEV, PS, ASO, bpa, CSA, FMH, FRE, Mobilité piétonne, CDPVS, OPTICS, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, CoRec BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, USMCM, SSML, actif-trafic, VfmF, SPC, UTP, 31 privés.

Approbation, possibilité **sans étape intermédiaire** à 65 ans : AG, AR, BE, BL, BS, GE, GR, LU, SG, SH, SZ, VD, Les Verts, AGU, App.Ger. BS, asa, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, SIMB, CCPCS, MFK SO, ASMC, SVI, ATE, FSFP, CSR, 1 privé.

Remarques, critiques, propositions

- Sans obligation de formation complémentaire (en lien avec la question 7) (GR, asa).
- Les documents devraient être automatiquement demandés par les autorités, y compris un certificat médical en cas de déclaration de maladie (BE).
- Chaque année à partir de 80 ans n'est pas nécessaire. Un document établissant les capacités visuelles serait souhaitable pour tous les conducteurs au moment du renouvellement. Si une maladie est établie, les restrictions effectives et non pas seulement le diagnostic sont déterminants. La non-prolongation est le dernier moyen : il faut d'abord chercher à réduire les limitations fonctionnelles par la thérapie, la rééducation et/ou des auxiliaires techniques. Tant l'OMS que l'OCDE déconseillent les examens médicaux généralisés et recommandent de réserver les examens aux conducteurs âgés qui contreviennent aux règles de la circulation (bpa).
- Examiner la proportionnalité des coûts et de l'investissement en temps par rapport à l'utilité (BS).
- La formulation est trop compliquée (PEV).
- Le nombre de médecins est insuffisant pour effectuer les examens proposés. Les qualifications pratiques nécessaires à la conduite devraient faire l'objet d'un examen également dans le trafic (FMH).
- Test de la vue avant 40 ans déjà (OPTICS, ASO).
- Pas de déclaration spontanée, test de la vue à partir de 50 ans seulement (CoRec BE).
- Dès 70 ans, contrôle de l'aptitude à la conduite ; dès 80 ans, également examen des qualifications pratiques nécessaires à la conduite (Seiler).
- Jusqu'à 50 ans, tous les cinq ans ; par la suite, tous les deux ans (CSR).
- Une déclaration spontanée surviendrait trop tôt à 40 ans (BE, ZH).
- A partir de 70 ans seulement, puis comme prévu (ZH, Kalberer).
- Première limitation de la durée à 15 ans (AGU, eco swiss).
- Pour les conducteurs professionnels dès 60 ans, examen médical complet tous les deux ans ; dès 75 ans, interdiction des trajets professionnels (CAPS).
- Dès 65 ans pour les transports professionnels (VS).

Refus : AI, FR, GL, JU, NE, NW, OW, SO, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PLR, economiesuisse, SAB, USS, usam, Automobile Club, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, SPAA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMS, PSL, Fräschels, FSS, CIET, ISV, Kapo AI, CAPS, motosuisse, BNA&FNG, Pol. cant. GE, Routiers, SAA, ASVE, SEVS, routesuisse, SCRN VS, SVS, ASA, TCS, Viniharass, 4 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Pas d'obligation de formation complémentaire (en lien avec la question 7) (AI, FR, LU, MFK SO, Kapo AI).
- Pas le limitation de la durée de validité des permis de conduire (en lien avec la question 8) (AI, UPSA, ASCV, ASTAG, ATVSL, ANCV, ASG, auto-suisse, Car Tourisme Suisse, Distiswiss, FMS, FSS, CIET, ISV, Kapo AI, CAPS, motosuisse, SAA, SAB, ASVE, SEVS, routesuisse, Viniharass).
- Discriminatoire à l'encontre des personnes âgées (Ind.Archäo).
- Coûteux pour les automobilistes (Surpierre).
- A partir de 65 ans seulement (puis, comme proposé) (JU).
- Seulement à partir de 70 ans (puis, comme proposé) (SO, ZG, FSVA, CAPS, SVI, ASA, NBV&FNG), bien qu'en principe opposé à l'obligation d'une formation complémentaire (OW).
- Dès 50 ans, tous les cinq ans ; dès 70 ans, tous les deux ans (TCS).
- Test de la vue, déclaration spontanée et nouveau permis de conduire (nouvelle photo) tous les dix ans dès 29 ans révolus. En cas d'omission, retrait du permis de conduire à titre préventif (ZG).
- Limitation de la durée de validité entre 18 et 25 ans seulement, en raison des chauffards (SVI).

- Examen par le médecin-conseil dès 65 ans (au lieu de 70 ans) pourrait être accepté (auto-suisse, SAA).
- Comme proposé, mais tous les trois ans entre 65 et 70 ans (COCRBT) ; test de la vue tous les 10 ans (Genève et Pol. Cant. GE, qui s'écartent de la position de COCRBT).
- Seulement pour les personnes présentant des problèmes de santé pertinents pour la circulation routière (GL).
- Dès 70 ans, comme jusqu'à ce stade ; dès 80 ans, chaque année (SCRN VS).

Pas de prise de position / non concerné : ASPE, Future Bike, Ingenbohl, IVT EPF ZH, La Poste, ASP, SuisseMobile, ISPA, Conf. vélo, vélosuisse.

3.3.1.7 Question 9.1 Acceptez-vous que les permis de conduire des catégories pour les véhicules qui comptent plus de huit places assises en plus du siège du conducteur échoient dès que le titulaire atteint 70 ou 75 ans ? (art. 15c, al. 7)

	Oui, variante avec 70 ans	Oui, variante avec 75 ans	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**13**	**11**	**2**	**0**
Partis	**3**	**2**	**0**	**0**
Associations faîtières	**1**	**2**	**1**	**1**
Autres organisations	**25**	**32**	**19**	**14**
Privés	**27**	**2**	**2**	**6**
Total	**69**	**49**	**24**	**21**

Approbation, variante avec **70** ans : BS, GE, GL, JU, LU, SG, SH, SO, TI, UR, VD, VS, ZG, PEV, PS, SAB, MfE, asa, auto-suisse, CSA, COCRBT, FMH, FRE, Mobilité piétonne, IRM SG, Kibü BS, CAPS, CDPVS, Netzwerk K&V, Pol. cant. GE, La Poste, PRO VELO Emmental, RFBS, RoadCross, Routiers, sev, SSML, SCRN VS, actif-trafic, VfmF, UTP, 27 privés.

Approbation, variante avec **75** ans : AG, AR, BE, BL, FR, GR, NE, NW, OW, SZ, TG, PLR, Les Verts, USS, usam, Automobile Club, AGU, UPSA, App.Ger. BS, ASTAG, auto-suisse, bpa, SPAA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Dachorgan, eco swiss, FER, FMS, FSVA, SIMB, CIET, Ingenbohl, CCPCS, MFK SO, Nez rouge, OPTICS, SPS, ASVE, ASMC, ASO, routesuisse, SVI, TCS, ATE, SPC, FSFP, 2 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Contribue à la sécurité routière et crée enfin une situation claire et sans ambiguïté pour les autorités responsables de l'exécution (AG, LU, TG, UR, asa).
- Ne pas fixer l'échéance à 70 ans, un âge auquel, du point de vue de la santé, il est encore tout à fait possible d'assurer des transports de personnes (ASTAG, Car Tourisme Suisse, SIMB, CIET, SAB, SVI, TCS). Jusqu'à 75 ans, des examens médicaux doivent attester de l'état de santé (eco swiss).
- Eventuellement aussi échéance du permis pour les catégories C/CE (BE, ZG, VD).
- Disposition problématique, car elle est indépendante des problèmes de santé individuels pertinents quant à la circulation routière (VD, bpa, Centre Patronal, FMH, SPC). Limitation éventuelle en fonction des catégories et non pas de l'âge (VD).
- Personne ne devrait se trouver dans la nécessité, après 70 ans, de gagner un salaire comme chauffeur dans le transport des passagers (Routiers).
- Limite d'âge plus stricte à 65 ans pour les conducteurs professionnels d'autobus et de cars (sev).
- Pour les conducteurs professionnels seulement (JU, PEV, SIMB) ou en plus (CAPS).
- Gestion flexible, si la nécessité est avérée (PEV).
- Seulement pour la catégorie F (3,5 t) et pour les conducteurs professionnels des catégories C, D, C1 et D1 (COCRBT).
- Pour les catégories D et D1 (Les Verts, SIMB, ATE), sinon échéance du permis à 80 ans, sous réserve de la preuve de l'aptitude à la conduite et de courses d'essai tous les deux ans (Les Verts, ATE).

- À l'art. 15 c (nouveau), al. 5, remplacer dans le texte allemand « vertrauensärztliches Zeugniss » par « vertrauensärztliche Untersuchung » (IRM SG, SSML).
- Examiner si l'échéance du permis ne devrait pas survenir avant 70 ans déjà (PS).

Refus : AI, ZH, ACS, ANCV, ASCV, ASG, ATVSL, Distiswiss, PSL, Fräschels, FSS, ISV, Kapo AI, BNA&FNG, CoRec BE, ReKo TG, SAA, SEVS, SVS, ASA, Viniharass, CSR, 2 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Seul l'examen médical (AI, Kapo AI, ZH) ou la capacité individuelle de conduire (SAA) doivent être déterminants.
- Faible fréquence des accidents dans cette catégorie (PSL, BNA&FNG, ASA, CSR).
- Limite d'âge pour les conducteurs professionnels uniquement (ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSS, ISV, SEVS, Viniharass).

Pas de prise de position / non concerné : economiesuisse, ASPE, Future Bike, IML BE, IRM BS, IVT EPF ZH, motosuisse, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, ASP, SuisseMobile, ISPA, USMCM, Conf. vélo, vélosuisse, 6 privés.

3.3.1.8 Question 10 Acceptez-vous l'obligation imposée à l'autorité cantonale d'ordonner une enquête lorsque l'aptitude à la conduite soulève des doutes au sens de l'art. 15d ? (art. 15d)

	Oui	**Non**	**Pas de prise de position / non concerné**
Cantons	**24**	**2**	**0**
Partis	**4**	**1**	**0**
Associations faîtières	**2**	**1**	**2**
Autres organisations	**57**	**20**	**10**
Privés	**37**	**0**	**0**
Total	**124**	**24**	**12**

Approbation : AG, AI, AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PEV, Les Verts, PS, SAB, USS, Automobile Club, AGU, App.Ger. BS, MfE, asa, ATVSL, auto-suisse, bpa, SPAA, CSA, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMS, PSL, Fräschels, FRE, Mobilité piétonne, Future Bike, SIMB, Ingenbohl, IML BE, IRM BS, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, CCPCS, CAPS, CDPVS, Netzwerk K&V, BNA&FNG, SPS, Pol. cant. GE, La Poste, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, CoRec BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, ASVE, ISPA, USMCM, ASMC, SSML, SCRN VS, SVI, SVS, ASA, actif-trafic, ATE, VfmF, SPC, FSFP, CSR, 37 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Une mesure impérative (SVI). Il est, en particulier dans le cas d'affections psychiques, important de procéder à une clarification soigneuse de l'aptitude à la conduite et de veiller à la protection de la personnalité (PS).
- Dans la pratique, la clarification de l'aptitude à la conduite survient beaucoup trop tard et les conducteurs dangereux sont trop rarement retirés de la circulation. Les personnes inaptes à la conduite devraient recevoir un traitement individualisé, car elles perturbent la formation complémentaire. Si l'on soupçonne une dépendance aux stupéfiants, il faudrait toujours, en cas de doute, faire appel à l'expertise d'un spécialiste de manière à garantir une pratique uniforme (bpa, SPC).
- Cette disposition correspond à la pratique actuelle (AR, BE, GR, LU, NE, SH, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Il faudrait éviter les différences entre les cantons. De plus, les résultats et les justifications doivent être transmis aux intéressés (Routiers).
- Ce point ne devrait pas être réglementé dans une loi, car il est dès lors impossible de l'adapter rapidement aux constants développements (AR, BE, GL, GR, SH, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).

- Les ressources doivent être suffisantes pour que de longues attentes soient évitées (BL, CCPCS).
- Les coûts doivent être pris en charge par les participants (eco swiss).
- Il s'agit là d'une atteinte importante à la sphère privée (FMS, motosuisse, ASVE).
- Examen de l'aptitude à la conduite non seulement si le conducteur est en état d'ébriété, mais aussi en cas de dépassement fréquent des limites de vitesse (Mobilité piétonne).
- Examen de l'aptitude à la conduite seulement selon des critères uniformes par des médecins spécialisés dans la médecine des transports (IRM SG, SSML), seulement par des experts dûment formés (RoadCross), seulement par des médecins de famille, leurs suppléants ou des médecins de district (Seiler).
- Examen des qualifications nécessaires à la conduite seulement par des conseillers ou des moniteurs de conduite spécialement formés (Kalberer, Seiler) et selon des critères neutres et simples à appliquer (Kappeler O.).
- Pas de destruction des documents qui sont nécessaires lors d'une demande de permis de conduire (AG).
- L'expression française « manque flagrant d'égards » ne correspond pas à l'allemand « Rücksichtslosigkeit ». Il vaudrait mieux parler d'« absence de scrupules », c'est-à-dire de « skrupellose Weise », comme à l'art. 129 CPS (VD, CAPS).
- let. a :
    - la valeur-seuil de 1,6 pour mille est (trop) basse (AG, AR, BE, GL, GR, LU, SZ, TG, UR, VD, ZG, ZH, asa, SCRN VS) ;
    - il sera difficile d'assumer cette augmentation massive de cas à clarifier (AG, AR, BE, GL, GR, LU, SH, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, IML BE, IRM BS, IRM SG, MFK SO) ;
    - abaissement progressif (IRM BS, LU, SH, SZ), par exemple à 2,0 pour mille pour commencer (AG, BE, GR, TG, UR, VD, ZG, ZH, asa, MFK SO, SSML) ; pour que cette progression soit possible, la valeur-seuil ne doit pas être précisée dans la loi (AG, BE, GR, SH, TG, ZG, asa, MFK SO) ;
    - ajouter : « …ou si plusieurs infractions aux règles sont commises avec une concentration d'alcool dans l'haleine de 0,5 mg par litre ou plus» (PEV) ;
    - considérer les personnes dont le taux d'alcool est de 2,5 pour mille comme inapte à la conduite (VD).
- Let. b :
    - préciser les stupéfiants (AG, AI, AR, BE, GL, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, bpa, Kapo AI, CAPS, MFK SO, ISPA, SPC, FSFP) ;
    - ne pas réglementer dans la LCR la présence à bord de stupéfiants (BE, VD) ;
    - supprimer purement et simplement (AG) ;
    - communication de la police également s'agissant de personnes toxicodépendantes, l'art. 15d, al 2 (nouveau) s'appliquant également (VD, CAPS).
- Let. c :
    - à préciser (AI, bpa, PSL, Kapo AI, NBV&FNG, ASA, SPC, CSR).
- Let. d :
    - le droit de communication à l'AI se recoupe avec le droit de communication du médecin ; un simple *droit* de communication recèle le risque d'un traitement inéquitable ; les services AI doivent être bien formés (bpa, SPC).
- Let. e :
    - Une *obligation* de communiquer serait préférable (FSFP).

Refus : FR, GE, PLR, usam, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMH, FSS, CIET, ISV, MFK SO, motosuisse, SAA, SEVS, routesuisse, TCS, Viniharass.

Remarques, critiques, propositions

- Inutile, car cette procédure fonctionne aujourd'hui déjà (selon le manuel du groupe d'experts Sécurité routière) (FR, UPSA, ASCV, ASTAG, ANCV, ASG, Distiswiss, FSS, CIET, ISV, SEVS, routesuisse, Viniharass).
- Ne pas réglementer ce point dans la loi, sous peine de ne pas pouvoir effectuer rapidement les adaptations aux constantes évolutions (FR, UPSA, routesuisse).
- Constitue une atteinte à la liberté personnelle et à la sphère privée (PLR, SAA).

- Let. a :
    - la valeur-seuil de 1,6 pour mille est (trop) basse (FR, UPSA, ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSS, ISV, SEVS, routesuisse, Viniharass) ;
    - fonctionne bien d'ores et déjà ; en outre, la valeur-seuil de 1,6 pour mille est (trop) basse : 2,0 pour mille serait acceptable (TCS) ;
    - augmentation massive de cas à clarifier difficile à assumer : il vaudrait mieux abaisser progressivement la valeur-seuil ; pour que cette opération soit possible, ne pas fixer la valeur-seuil dans la loi (UPSA, routesuisse).
- Let. b :
    - les stupéfiants visés sont insuffisamment précisés (UPSA, routesuisse) ;
    - préciser quels stupéfiants sont concernés en l'occurrence (TCS).
- Let. c :
    - mieux préciser ce qui est compris en l'occurrence ; les prescriptions concernant l'aptitude caractérielle ne sont ni définissables ni réalisables (Centre Patronal) ;
    - des précisions sont nécessaires, par exemple quelles sont les « *graves* infractions aux règles de la circulation … » (TCS).
- Let. d :
    - viole la protection des données (FMH) ;
    - L'obligation de communication à l'AI se recoupe avec l'obligation de communication du médecin (FMH).
- Let. d :
    - ne pas faire de distinction entre les maladies somatiques et psychiques (FMH).
- Let. e :
    - remplacer « toxicomanie » par « dépendance des drogues ou de l'alcool » (CAPS).

Pas de prise de position / non concerné : economiesuisse, ACS, ASPE, IVT EPF ZH, Nez rouge, OPTICS, ASP, SuisseMobile, ASO, Conf. vélo, vélosuisse, UTP.

3.3.1.9 Question 11 Acceptez-vous le cours d'éducation routière prévu en cas de retrait du permis de conduire ? (art. 16e)

	Oui	**Si oui, cours obligatoire ?**	**Si oui, prolongation conditionnelle de trois mois du retrait de permis caduque en cas de fréquentation dudit cours (variante) ?**	**Non**	**Pas de prise de position / non concerné**
Cantons	**19**	**14**	**4**	**7**	**0**
Partis	**4**	**2**	**1**	**1**	**0**
Associations faîtières	**2**	**1**	**1**	**1**	**2**
Autres organisations	**50**	**31**	**19**	**24**	**10**
Privés	**36**	**3**	**32**	**0**	**1**
Total	**111**	**51**	**57**	**33**	**13**

Approbation : AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GL, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, TG, UR, VD, VS, PEV, Les Verts, PS, SAB, USS, AGU, App.Ger. BS, MfE, asa, auto-suisse, CSA, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, FMS, Fräschels, FRE, Mobilité piétonne, Future Bike, SIMB, IML BE, IRM BS, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, CCPCS, CDPVS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, BNA&FNG, SPS, Pol. cant. GE, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, ReKo TG, RFBS, RoadCross, SAA, ASVE, ISPA, USMCM, ASMC, SCRN VS, SVI, SVS, ASA, actif-trafic, ATE, VfmF, UTP, FSFP, CSR, 36 privés.

En cas d'approbation, cours obligatoire ? : AG, AI, AR, BS, FR, GL, LU, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, PEV, USS, AGU, App.Ger. BS, MfE, asa, auto-suisse, COCRBT, eco swiss, FMS, FRE, Mobilité piétonne, SIMB, IML BE, IRM BS, Kapo AI, Kibü BS, CDPVS, MFK SO, Netzwerk K&V, BNA&FNG, SPS, Pol. cant. GE, RoadCross, SAA, ASVE, USMCM, ASMC, ASA, ATE, VfmF, FSFP, CSR, 3 privés.

En cas d'approbation, prolongation conditionnelle de trois mois du retrait de permis caduque en cas de fréquentation dudit cours (variante) ? : BL, BS, JU, NE, PS, SAB, MfE, bpa, CSA, COCRBT, Dachorgan, FMH, Fräschels, Future Bike, Kibü BS, CCPCS, Netzwerk K&V, SPS, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, ReKo TG, ISPA, SVS, actif-trafic, SPC, 32 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Des cours ciblés sont susceptibles d'influencer positivement des conducteurs fautifs et de réduire le nombre de récidives. L'objectif doit être d'obtenir un changement d'attitude et de comportement et de réduire significativement le taux de récidive (PS).
- Le Conseil fédéral doit réglementer l'importance du cours en question par voie d'ordonnance, en veillant à l'adapter au niveau du système en cascade. Le cours devrait être fréquenté dans le délai de six mois (AG).
- Coordination et harmonisation avec les cours facultatifs déjà proposés (AR, GL, TG, asa, MFK SO).
- La Confédération doit édicter des prescriptions concernant les exigences posées aux cours et garantir leur qualité (AR, GL, TG, UR, asa, bpa, SPC).
- Pour les cas de conduite en état d'ébriété, n'appliquer que si une concentration d'alcool *qualifiée* est détectée dans l'haleine ou dans le sang (AR, GL, TG, UR, asa, UPSA, MFK SO).
- La durée de la prolongation conditionnelle du retrait ne doit pas être fixe ; le Conseil fédéral doit pourvoir l'arrêter de manière à permettre des changements ultérieurs. Il faut bien concevoir les cours quant à leur contenu, les mettre correctement en œuvre, les adapter en fonction du groupe cible et les exécuter aussi tôt que possible après l'infraction. Des modérateurs hautement qualifiés sont nécessaires. Les cours, fréquentés au maximum par dix participants, doivent se répartir sur plusieurs semaines. On devrait aussi prévoir de tels cours à l'attention des conducteurs pris pour la première fois en excès de vitesse, lorsque le retrait du permis de conduire est d'une certaine durée (p. ex. dès quatre mois au moins) (bpa, SPC).
- Les participants devraient supporter eux-mêmes les coûts (eco swiss, Kalberer).
- Les tarifs doivent être définis de manière uniforme (bpa, SPC).
- Le contenu du cours doit être adapté au motif du retrait du permis de conduire (CDPVS, ISPA).
- Seulement à l'attention des personnes qui ont, à plusieurs reprises, commis une infraction *grave* aux dispositions de la LCR (VS) ou qui ont causé un accident ayant entraîné des morts ou des blessés (Santschi).
- En tout cas, n'appliquer que si la durée du retrait de permis est au moins de six mois, afin d'éviter des contradictions avec l'art. 17 LCR (SH).
- Seulement à la condition que la durée minimale de retrait soit réduite (selon le système en cascade), ce qui est totalement disproportionné dans les cas limite (SCRN VS).
- Dans les cas de dépendance de l'alcool ou de drogues, des mesures supplémentaires sont indiquées, par exemple la thérapie (bpa, SPC), la clarification de l'aptitude à la conduite et/ou le retrait du permis de conduire (ISPA).
- Introduction d'une sorte de système de points (VD), laissant la possibilité de réduire le nombre de points en cas d'amélioration (SAA, ASVE).
- Au terme d'un retrait de permis de six mois ou plus, prévoir un nouvel examen de conduite (SIMB) ou du moins une course d'essai ; après un retrait de douze mois, imposer un nouvel examen de conduite suivi d'un permis à l'essai (SIMB, RFBS).
- Conclure le cours par un test (Mobilité piétonne).
- Toujours ordonner le cours en lien avec une mesure éducative (conformément aux art. 16a, al. 2, art. 16b, al. 3, let. a, b, et c, et art. 16c, al. 2, let. a, b et c, LCR), hormis les personnes dont le domicile n'est pas en Suisse. Envisager également un cours en cas d'avertissement (AG).
- Les intéressés doivent pouvoir choisir entre la prolongation du retrait et le cours (BS).

Refus : BE, GR, OW, SZ, TI, ZG, ZH, PLR, usam, Automobile Club, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, SPAA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, PSL, FSS, CIET, Ingenbohl, ISV, motosuisse, La Poste, Routiers, SEVS, routesuisse, TCS, Viniharass.

Remarques, critiques, propositions

- Une contradiction apparaît face aux actuels cours facultatifs, puisque ceux-ci donnent droit à la restitution anticipée du permis. Pour des raisons de temps et de capacités, la fréquentation d'un cours n'est souvent pas possible pendant la durée du retrait de permis. La variante est rejetée, parce que la mesure doit être exécutée en une fois. Autre variante : augmenter la durée prévue du retrait en l'assortissant d'une possibilité de restitution anticipée du permis en cas de fréquentation du cours (BE, ZG, ZH).
- Le cours doit se rapporter de manière ciblée à l'infraction commise (SPAA).
- Les dispositions existantes suffisent (SZ, TI) ; elles doivent être appliquées de manière uniforme dans tous les cantons (GR, ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, La Poste).
- Cette mesure implique un surcoût considérable sans permettre de prendre en compte les aspects individuels (SZ).
- Il ne faut pas assimiler les cas de récidives à un premier cas de conduite en état d'ébriété (UPSA, ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSS, ISV, SEVS, Viniharass).
- Seulement en cas de graves violations délibérées des règles de la circulation visées à l'art. 90, al. 2, LCR (Automobile Club, routesuisse).
- S'il s'agit de conduite en état d'ébriété, seulement en cas de taux d'alcool qualifié dans le sang (0,8 pour mille au moins) (Centre Patronal, usam).
- Selon le système en cascade, trop de cas tomberaient sous le coup de cette réglementation (Centre Patronal) ; il faut adapter la mesure au système en cascade (usam).
- Pas d'exception (al. 2) ; pour le reste, il faut saluer cette mesure (OW).
- Appliquer seulement en cas de méconnaissance des règles de la circulation (PSL, Routiers), d'interprétation erronée des signaux (PSL) ou d'aptitude caractérielle déficiente (Routiers).
- Introduction d'une sorte de système de points (VD), assorti de la possibilité de réduire le nombre de points en cas d'amélioration (Automobile Club, routesuisse).

Pas de prise de position / non concerné : economiesuisse, ACS, ASPE, IVT EPF ZH, CAPS, OPTICS, ASP, SuisseMobile, SSML, ASO, Conf. vélo, vélosuisse, 1 privé.

3.3.1.10 Question 12 Acceptez-vous que les conducteurs dont le permis a été retiré pour infraction grave aux prescriptions relatives à la vitesse ne puissent conduire que des véhicules munis d'un enregistreur de données ? (art. 17a et 99, ch. 9)

	Oui	**Non**	**Pas de prise de position / non concerné**
Cantons	**23**	**3**	**0**
Partis	**5**	**0**	**0**
Associations faîtières	**1**	**1**	**3**
Autres organisations	**52**	**15**	**21**
Privés	**35**	**0**	**1**
Total	**116**	**19**	**25**

Approbation : AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH, PEV, PLR, Les Verts, PS, USS, Automobile Club, AGU, UPSA, App.Ger. BS, MfE, asa, ASPE, ASTAG, autosuisse, bpa, SPAA, Car Tourisme Suisse, CSA, Dachorgan, eco swiss, FMH, Fräschels, FRE, Mobilité piétonne, Future Bike, SIMB, CIET, IML BE, IRM BS, Kibü BS, CCPCS, CAPS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, BNA&FNG, SPS, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, CoRec BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, ASVE, ASMC, SSML, SVI, SVS, ASA, ATE, VfmF, SPC, UTP, FSFP, CSR, 35 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Seulement un enregistreur de données d'accident ou un enregistreur de fin de parcours (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, ASVE), également pour les voitures de location (Automobile Club, UPSA), bien que cette mesure ne soit utile qu'en cas d'accident ou aux fins de contrôles de police (BE).
- Pas de tachygraphe permanent pour sauvegarder sans faille toutes les données de chaque trajet (Automobile Club, UPSA, ASTAG, auto-suisse, Car Tourisme Suisse, CIET, ASVE) ; il en résulterait des problèmes de protection des données et le coût de la surveillance serait trop important (BE).
- Seulement des appareils d'enregistrement des données qui, contrairement aux enregistreurs de données d'accident, sauvegardent en permanence les données comme un tachygraphe (bpa, SPC).
- Si cela s'avère techniquement réalisable, il faudrait recourir à des dispositifs amovibles (TG).
- Tous les véhicules doivent être équipés d'enregistreurs de données (AI, LU, SIMB, Kapo AI, RoadCross, ASMC, CSR, Hildbrand).
- Tous les nouveaux véhicules doivent être munis d'un enregistreur de fin de parcours (BS, Mobilité piétonne), à commencer par les voitures dangereuses (p. ex. de plus de 2,2 t et présentant une partie frontale dangereuse) (Mobilité piétonne).
- Ne pas appliquer en cas d'infraction moyennement grave ; appliquer en cas de retrait d'au moins 15 mois, d'infractions graves avec retrait permanent et de retrait à l'encontre de conducteurs incorrigibles (AG).

- Les cas très sérieux de grave infraction, entraînant le retrait définitif (art. 16c, al. 2, let. e LCR), devraient tomber sous le coup de cette mesure par analogie (BE, GL, LU, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Pour les infractions de moyennement graves, un retrait de permis d'une durée égale ou supérieure à 15 mois (art. 16b, al. 2, let. d LCR) devrait aussi être couvert par cette mesure (BE, GL, LU, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Il faudrait aussi mentionner l'art. 16d, al. 3, LCR (conducteur incorrigible) (MFK SO).
- N'appliquer que dans les cas de graves dépassements notoires de la vitesse autorisée ; la mesure ne doit pas entraîner davantage de surveillance (PLR).
- Appliquer dès le premier dépassement massif de la vitesse autorisée impliquant une mise en danger de la vie (pas les amendes d'ordre). Combiner la mesure avec l'utilisation de tachygraphes numériques (Les Verts, ATE).
- Employer généralement en cas d'infraction grave aux règles de la circulation routière (GR, VD, PRO VELO Thoune, PRO VELO Suisse).
- Les appareils doivent être également utilisables sur les anciens modèles de véhicule. Le montage et les contrôles doivent rester dans un cadre proportionné aux buts visés (BE, GR, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa). Les appareils doivent satisfaire à l'art. 102 OETV (auto-suisse).
- Le mode et l'ampleur des contrôles (PEV, BL, Pol. BL) de même que l'évaluation des données enregistrées (AR) doivent être clairement réglementés.
- Il faut garantir le contrôle du respect de l'obligation, par exemple par une indication dans le permis de conduire (BL, JU, NW, TG, PEV, SPAA, Pol. BL).
- Les sanctions sont trop douces (AG, BE, SO, MFK SO) ou elles manquent de clarté (SZ). Le risque que les infractions à l'obligation soient découvertes est faible (BE).
- Les aspects de la protection des données soulèvent des doutes (ZH, PEV, Pol. BL), par exemple la possibilité d'utiliser les données d'une personne non assujettie à l'obligation mais qui se déplace avec un véhicule équipé d'un enregistreur de données (BL, Pol. BL).
- La proportionnalité du rapport coûts-utilité est douteuse (SZ). L'exécution doit être praticable (OW) et elle sera difficile pour les véhicules d'entreprise (VD), les véhicules loués (FSFP) et pour certaines professions (SZ).
- Les coûts doivent être imputés au conducteur et non à l'assureur (SVI).
- Les véhicules automobiles à statut de véhicule ancien doivent bénéficier d'une exemption (FSVA, ASVE).
- S'agissant des infractions graves ou moyennement graves, la limite inférieure devrait être fixée lors du retrait de sécurité (art. 16b, al. 2, let. e, et art. 16c, al. 2, let. d, LCR ; pour durée indéterminée, mais pour deux ans au minimum) (BE, GL, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- En cas de retrait d'admonestation (art. 16b et 16c LCR), il faudrait en principe prévoir une limite à l'obligation d'équiper le véhicule après le retrait de sécurité, conformément au système en cascade ou selon l'art. 16d, al. 1, let. c, LCR (SO, MFK SO).
- Condition de la durée minimale du retrait : six mois au lieu de douze (bpa, SPC).
- On ne voit pas clairement si la disposition s'applique de par la loi ou s'il faut l'ordonner dans le cas d'espèce (AG).

- On doute que, en cas de retrait de permis en vertu de l'art. 16c, al. 2, let. c, LCR, l'application de la mesure soit justifiée (BE).
- On ne sait pas au juste, s'agissant de l'application, si seule la dernière infraction qui conduit au retrait doit être une violation de la limite de vitesse autorisée. Dans l'esprit de la disposition en question, les violations des limites de vitesse des incriminations précédentes déterminantes devraient aussi entraîner l'application (en particulier si elles sont graves) (BE, GL, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Montage d'appareils servant à adapter automatiquement la vitesse (ISA, « Intelligent Speed Adaption ») (Santschi) en cas d'infractions graves (Mobilité piétonne) et en cas d'infractions répétées contre les limitations de vitesse (PS). Dans une deuxième étape, montage sur tous les véhicules (Mobilité piétonne).

Refus : AI, NE, TI, usam, ATVSL, Centre Patronal, COCRBT, FER, FMS, PSL, Ingenbohl, Kapo AI, CDPVS, motosuisse, Pol. cant. GE, Routiers, SAA, SCRN VS, TCS.

Remarques, critiques, propositions

- Entraînerait dans la pratique des problèmes d'exécution considérables et représenterait une atteinte sensible aux droits de la personnalité (motosuisse) : contrôles de police, normalisation des types d'appareil (Kapo AI), pour les véhicules d'entreprise (AI, Centre Patronal, COCRBT, Kapo AI, usam), en cas de changements de véhicules fréquents pour des raisons professionnelles (FMS, Pol. cant. GE, Routiers), en cas d'utilisation de véhicules étrangers (Kapo AI), avec des véhicules de remplacement ou de location (Centre Patronal, PSL).
- Il n'est pas compréhensible que l'on traite différemment la conduite en état d'ébriété et les autres violations des dispositions de la LCR (COCRBT).
- Incertitude quant à savoir qui peut procéder à une évaluation des données, à quelles conditions et lors de quels événements. Les dispositions en matière de protection des données doivent être respectées (Kapo AI).
- Coût disproportionné. La législation actuelle suffit ; maintenir le caractère facultatif du montage encouragé par des réductions de primes (usam).
- L'effet n'est pas prouvé (SCRN VS).
- Seulement un enregistreur de données d'accident ou un enregistreur de fin de parcours et non pas un tachygraphe permanent (SAA).
- Un enregistreur d'accident ne répondrait pas aux exigences de prévention et de contrôle. A cette fin, il serait nécessaire de recourir à un tachygraphe permanent, lequel constituerait toutefois une forte atteinte aux droits de la personnalité. On relève des incertitudes quant au contrôle de l'observation des prescriptions, à la gestion des données et à la procédure avec les véhicules loués ou de remplacement. On ne sait pas non plus au juste si, pour l'application, la dernière infraction qui conduit au retrait correspondant doit être une violation de la limite de vitesse autorisée. En outre, dans l'esprit de la disposition en question, les violations des limites de vitesse des incriminations précédentes déterminantes devraient aussi entraîner l'application (en particulier si elles sont graves) (TCS).
- Ne pas appliquer dès un retrait isolé du permis de conduire, mais dans les cas d'accidents impliquant des blessés (CDPVS) ou de manière générale si un accident survient (SAA).
- Le coût doit être proportionnel à l'utilité. La mesure comporte en outre divers problèmes d'exécution (CDPVS).

Pas de prise de position / non concerné : economiesuisse, SAB, ACS, ANCV, ASCV, ASG, Distiswiss, FSS, IRM SG, ISV, IVT EPF ZH, OPTICS, La Poste, ASP, SuisseMobile, SEVS, ISPA, USMCM, ASO, routesuisse, actif-trafic, Conf. vélo, vélosuisse, Viniharass, 1 privé.

3.3.1.11 Question 13 et 1bis)	Acceptez-vous le nouvel âge minimum requis pour conduire un cycle ? (art. 19, al. 1

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**11**	**14**	**1**
Partis	**1**	**3**	**0**
Associations faîtières	**1**	**3**	**1**
Autres organisations	**36**	**43**	**11**
Privés	**2**	**37**	**1**
Total	**51**	**100**	**14**

Approbation : AG, AR, BL, GE, GR, LU, NW, SG, SH, SO, SZ, PS, usam, Automobile Club, App.Ger. BS, asa, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, bpa, Car Tourisme Suisse, Dachorgan, eco swiss, FER, FMH, PSL, FRE, Mobilité piétonne, SIMB, CIET, Ingenbohl, IRM SG, CCPCS, CDPVS, Nez rouge, Pol. cant. GE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, ASVE, ASMC, SSML, routesuisse, SCRN VS, SVS, TCS, SPC, UTP, 2 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Pas d'exception (autorisation aux enfants de moins de huit ans) (Automobile Club, bpa, SIMB, SPC).
- Les exceptions devraient être formulées très largement (PEV). Il faut aussi des exceptions pour les enfants de moins de huit ans pour les pistes cyclables, les rues résidentielles et les zones de rencontre (SH, PS, eco swiss). Une possibilité doit être donnée de s'exercer sur les routes peu fréquentées (Automobile Club, routesuisse). Jusqu'à l'âge de dix ans, les enfants doivent avoir l'autorisation de rouler sur les surfaces réservées aux piétons (PS).
- Age minimum de six ans (ASTAG, Automobile Club, auto-suisse, Car Tourisme Suisse, CIET, ASVE, usam, routesuisse) ou de sept ans (Automobile Club, Mobilité piétonne, routesuisse).
- Le libellé de l'art. 19, al. 1bis (nouveau) ne correspond pas au rapport explicatif. Proposition : « Les enfants qui n'ont pas atteint l'âge prescrit peuvent conduire un cycle sur certains types de routes à condition d'être accompagnés d'un adulte. Le Conseil fédéral définit les types de routes concernés et peut prévoir à cet effet un âge minimal. » (App.Ger. BS).
- On peut ainsi réduire le nombre d'enfants gravement blessés ou tués à vélo (bpa, SPC).
- En plus d'une réduction de la vitesse à l'intérieur des localités (Mobilité piétonne).
- En plus de l'aménagement des trottoirs en voies cyclables et piétonnière (RoadCross), prévoir plus tôt l'examen de vélo (RoadCross), intensification de l'éducation routière (Mobilité piétonne, RoadCross).

Refus : AI, BE, BS, FR, GL, NE, OW, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, VD, PLR, Les Verts, SAB, USS, ACS, AGU, UPSA, ANCV, MfE, ASCV, ASG, ASPE, SPAA, CSA, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, FMS, Fräschels, FSS, Future Bike, ISV, Kapo AI, Kibü BS, CAPS, motosuisse, Netzwerk K&V, BNA&FNG, SPS, PRO VELO Berne, PRO VELO Emmental, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, SAA, SuisseMobile, SEVS, USMCM, SVI, ASA, actif-trafic, ATE, Conf. vélo, vélosuisse, VfmF, Viniharass, FSFP, CSR, 37 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Huit ans est trop tard (BS, TI, ZH, AGU, FMS LSC). Age minimum de cinq ans (CAPS), six ans (FSFP) ou sept ans (BE, Les Verts, Kapo AI, PRO VELO Berne, PRO VELO Emmental, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, SuisseMobile, actif-trafic, Conf. vélo, Vélosuisse, VfmF, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, ATE, Wolfisberg, Zimmermann).
- La responsabilité incombe aux parents/aux détenteurs de l'autorité parentale (AI, GL, ZH, Les Verts, Automobile Club, MfE ASCV, ANCV, ASG, Centre Patronal, Distiswiss, FSS, Future Bike, ISV, Kibü BS, Netzwerk K&V, SAA, SEVS, USMCM, SVI, PRO VELO Berne, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, actif-trafic, Viniharass, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Gretler, Herren,

Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).

- On ne relève que peu d'accidents dans cette catégorie d'âges (GL, OW, Les Verts, Automobile Club, MfE, ASPE, Kibü BS, Netzwerk K&V).
- Un accompagnement des parents est impossible ou inadéquat (MfE, Kibü BS, Netzwerk K&V).
- Contredit l'art. 50 OCR (MfE, Kibü BS, Netzwerk K&V).
- Entraîne une diminution du trafic des cycles, ce qui est préjudiciable à la sécurité routière, surtout sur le chemin de l'école (BE).
- La responsabilité appartient aux usagers de la route les plus forts (CSA).
- Difficile à appliquer et à contrôler (VS, Centre Patronal, CSR).
- A pour effet que les enfants manquent de mouvement (ASPE, SPS, SuisseMobile). Constituerait dans nombre de cas une interdiction de fait de conduire un vélo avant huit ans (BE, CSA).
- Le développement des enfants est restreint, les facultés motrices sont retardées et l'acquisition d'une conduite sûre du vélo est empêchée. Il est important de s'exercer tôt et souvent (ASPE, Future Bike, CDS, Les Verts, Kibü BS, Netzwerk K&V, PRO VELO Berne, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, SuisseMobile, actif-trafic, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- La réglementation actuelle est flexible quant aux spécificités et aux besoins locaux ; ce point est particulièrement important dans les régions rurales (COCRBT, SAB, USP, USS).
- Les exceptions prévues ne vont pas assez loin ou elles ne sont pas adaptées aux circonstances concrètes (MfE, Kibü BS, Netzwerk K&V, PRO VELO Berne, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, actif-trafic, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Les enfants âgés de moins de dix ans doivent être autorisés à circuler à vélo sur le trottoir (Vélosuisse). Les enfants âgés de moins de sept ans doivent pouvoir circuler à vélo sur la route s'ils sont accompagnés (ATE) et les enfants dont l'âge est compris entre sept et dix ans doivent avoir le choix entre la route et les surfaces piétonnes pour circuler à vélo (PRO VELO Berne, PRO VELO Emmental, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, SuisseMobile, actif-trafic, Conf. vélo, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Exception pour les zones 30 (LSC, SPS).
- La modération du trafic dans les rues de quartier et les zones de rencontre (MfE, Kibü BS, Netzwerk K&V), les bandes cyclables séparées (FSFP) ou la réduction de la vitesse à l'intérieur des localités (CDS, Kibü BS) sont des mesures plus efficaces.
- Il faut des cours de vélo (VfmF) et de théorie pour les enfants (Kalberer).
- Il n'est pas praticable de prévoir des règles exceptionnelles pour certaines rues (Pol. cant. GE, PRO VELO Emmental).

Pas de prise de position / non concerné : economiesuisse, IVT EPF ZH, IML BE, IRM BS, MFK SO, OPTICS, La Poste, PRO VELO Suisse, CoRec BE, ASP, ISPA, ASO, 1 privé.

3.3.1.12 Question 14 Acceptez-vous le relèvement de l'âge minimum requis pour conduire un véhicule à traction animale ? (art. 21, al. 1 et 2, 1re phrase)

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**21**	**3**	**2**
Partis	**4**	**1**	**0**
Associations faîtières	**2**	**2**	**1**
Autres organisations	**49**	**16**	**21**
Privés	**28**	**3**	**6**
Total	**104**	**25**	**30**

Approbation : AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, UR, VS, ZG, ZH, PEV, Les Verts, PS, USS, usam, Automobile Club, App.Ger. BS, MfE, asa, ASTAG, auto-suisse, bpa, Car Tourisme Suisse, CSA, Dachorgan, eco swiss, FER, FMH, Fräschels, FRE, Mobilité piétonne, SIMB, CIET, Ingenbohl, IRM SG, Kibü BS, CCPCS, CDPVS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, BNA&FNG, SPS, Pol. cant. GE, La Poste, PRO VELO Emmental, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, ASVE, ASMC, SSML, routesuisse, SCRN VS, SVI, SVS, ASA, TCS, ATE, VfmF, SPC, UTP, FSFP, 28 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Conduire de tels véhicules requiert aussi une connaissance suffisante des règles ce la circulation et une certaine maturité (PEV, SVI). Cependant, la disposition ne devrait pas s'appliquer dans le périmètre des exploitations agricoles et sur leurs chemins de desserte (PEV).
- Justifié eu égard à la densité actuelle du trafic (GR).
- La réglementation actuelle défie l'entendement (SIMB).
- Introduire éventuellement un examen de conduite de véhicules à traction animale (SH).

Refus : AI, NE, TG, PLR, SAB, ACS, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ATVSL, SPAA, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, FMS, FSS, ISV, Kapo AI, SAA, SEVS, Viniharass, 3 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Cette mesure désavantage les exploitations agricoles qui utilisent le cheval comme animal de trait (AI, Kapo AI).
- Il serait plus judicieux d'adapter l'âge minimal à celui prescrit pour les véhicules agricoles (14 ans) (NE, TG, ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSS, ISV, SEVS, Viniharass).
- Confine à l'arbitraire ; la statistique des accidents ne révèle rien de particulier (SPAA).
- Appliquée sous cette forme, la mesure aurait des répercussions négatives trop importantes dans les régions rurales, pour l'agro-tourisme et pour le sport équestre. Cependant, la proposition serait soutenue s'agissant du transport de personnes au moyen de véhicules à traction animale (SAB, USP, ACS).

Pas de prise de position / non concerné : economiesuisse, AGU, ASPE, PSL, Future Bike, IML BE, IRM BS, IVT EPF ZH, CAPS, motosuisse, OPTICS, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, CoRec BE, ASP, SuisseMobile, ISPA, USMCM, ASO, actif-trafic, Conf. vélo, vélosuisse, 6 privés.

Divers

- On relève une certaine contradiction avec la possibilité d'acquérir le permis de conduire de la catégorie G dès l'âge de 14 ans (TI, VD, COCRBT) et avec la possibilité d'obtenir dès 12 ans un diplôme de la Fédération suisse des sports équestres permettant de conduire un attelage (VD, COCRBT).

3.3.1.13 Question 15 Acceptez-vous que le Conseil fédéral prenne des mesures pour assurer la qualité des enquêtes sur l'aptitude à la conduite ? (art. 25, al. 3, let. f et g)

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**24**	**0**	**2**
Partis	**5**	**0**	**0**
Associations faîtières	**4**	**0**	**1**
Autres organisations	**54**	**13**	**12**
Privés	**37**	**0**	**0**
Total	**124**	**13**	**15**

Approbation : AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PEV, PLR, Les Verts, PS, SAB, USS, ACS, usam, Automobile Club, AGU, UPSA, App.Ger. BS, MfE, asa, auto-suisse, bpa, CSA, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, PSL, FRE, Mobilité piétonne, Future Bike, SIMB, IML BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, CCPCS, CAPS, CDPVS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, BNA&FNG, SPS, Pol. cant. GE, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, CoRec BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, ASVE, USMCM, ASMC, SSML, SCRN VS, SVI, ASA, TCS, actif-trafic, ATE, VfmF, SPC, UTP, FSFP, CSR, 37 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Un examen de l'aptitude caractériel mérite d'être très bien accueilli ; une réglementation de droit fédéral uniforme est importante tout particulièrement en ce point (AR, FR, GR, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- La question prioritaire n'est pas de savoir si l'examen doit être assuré par le médecin de famille ou par le médecin-conseil. Il faut garantir des examens convaincants de l'aptitude à la conduite et un nombre suffisant de spécialistes habilités à y procéder (AR, LU, MFK SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH asa).
- Les médecins traitants doivent être exclus de la procédure d'examen d'aptitude à la conduite (CoRec BE).
- Les médecins généralistes et de médecine interne devraient remplir les conditions requises. Exiger un examen et une autorisation est excessif. Les cantons auraient alors le problème de réunir suffisamment de capacités médicales pour procéder aux examens (BE). Il faut conserver la pratique en vigueur avec le médecin de famille (Les Verts, ATE).
- Il est judicieux de poser des exigences minimales aux personnes chargées des examens (bpa, SPC, MFK SO) et de définir précisément les critères (NE, OW, VD, COCRBT).
- Il importe que des examens de haute qualité soient effectués par un médecin neutre/sans parti pris ou par un service neutre (FR, JU, SH, FMH, CDPVS). Pas d'examen par le médecin de famille (conflits d'intérêts possibles) (JU, SH, CDPVS), mais par un médecin spécialiste (FSFP).
- Il est très important de standardiser et d'uniformiser l'examen et de fixer les conditions médicales minimales (BE, FR, GR, SZ, PEV, MFK SO, RoadCross, Routiers, SAB, TCS).
- Il faut mieux définir au niveau de l'ordonnance ou par voie de directive les exigences minimales posées aux procédures d'examen, de manière à pouvoir être actualiser au besoin (bpa, ASA, NBV&FNG, SPC).
- Les services des automobiles doivent être en mesure de statuer quant à la nécessité d'un examen avec suffisamment de sûreté ; à cet effet, ils doivent être informés et formés (bpa, SPC).
- Parallèlement à la modification des annexes 2 et 3 de l'OAC (AG).
- On n'est pas au clair quant à savoir si la notion d'aptitudes « physiques et psychiques » requises pour la conduite (art. 14, al. 2, let. b, art. 14a, al. 1, let. b, art. 25, al. 3, let. a, P-LCR) comprend la diminution congénitale des fonctions cérébrales ou les atteintes aux fonctions cognitives (AR, BE, SZ, TG, UR, ZG, asa). Il convient d'examiner si la notion d'aptitude « mentale » ne devrait pas être éventuellement maintenue (GL, AR, SZ, TG, UR, ZG, asa).
- Si l'autorité en charge de l'examen est elle-même habilitée à engager des analyses plus approfondies, la question se pose de savoir qui doit être le mandant et qui doit couvrir les frais si l'intéressé ne les assume pas. En outre, le droit d'être entendu de l'intéressé n'est pas garanti (SSML).

Refus : ASTAG, ATVSL, SPAA, Car Tourisme Suisse, FER, FMH, FMS, Fräschels, CIET, Ingenbohl, motosuisse, La Poste, SVS.

Remarques, critiques, propositions

- Est lié aux dispositions de l'art. 14, al. 1, let. d, et de l'art. 25, al. 3, let. a, concernant l'aptitude caractérielle, qui sont également rejetées (ASTAG, Car Tourisme Suisse, FMS, CIET, La Poste).
- Atteinte à la liberté personnelle (motosuisse).

Pas de prise de position / non concerné : AI, economiesuisse, ASPE, IVT EPF ZH, Kapo AI, OPTICS, ASP, SAA, SuisseMobile, ISPA, ASO, routesuisse, Conf. vélo, vélosuisse.

3.3.1.14 Question 16 Acceptez-vous que le Conseil fédéral applique une alcoolémie inférieure (0,1 pour mille) à la limite générale fixée par l'Assemblée fédérale (0,5 pour mille) aux catégories de personnes indiquées ci-dessous, auxquelles incombe une responsabilité accrue dans la circulation ou dont émane un danger particulier ? (art. 31, al. 2^{bis})

	Oui	**Non**	**Pas de prise de position / non concerné**
Cantons	**23**	**3**	**0**
Partis	**4**	**1**	**0**
Associations faîtières	**2**	**1**	**2**
Autres organisations	**54**	**27**	**9**
Privés	**35**	**1**	**1**
Total	**118**	**33**	**12**

Approbation : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH, PEV, Les Verts, PS, SAB, USS, AGU, App.Ger. BS, MfE, asa, bpa, SPAA, CSA, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, PSL, FRE, Mobilité piétonne, Future Bike, GastroSuisse, SIMB, IML BE, IRM BS, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, CCPCS, CAPS, CDPVS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, BNA&FNG, SPS, Pol. cant. GE, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, CoRec BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, sev, ISPA, ASMC, SSML, SCRN VS, SVI, SVS, ASA, actif-trafic, ATE, VfmF, SPC, UTP, CSR, FSFP, 35 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Cette mesure est prioritaire (Dachorgan).
- Les conséquences des accidents induits par l'alcool sont considérables pour ces groupes de personnes (FMH).
- La sécurité routière s'en trouve améliorée et la loi et la pratique sont simplifiées (PEV).
- Il faut créer les sanctions de droit pénal et de droit administratif (AG), en particulier pour les titulaires du permis de conduire à l'essai (BE, GR, SH, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Les infractions ne devraient pas être réprimées par des mesures administratives, mais par des amendes d'ordre (TI).
- L'utilité en termes de sécurité ne s'établira que si les contrôles sont d'une intensité suffisante (bpa, SPC).
- L'alcool n'arrive certes qu'en quatrième position des causes d'accidents, mais le risque de blessure qu'il implique est plus de deux fois supérieur à celui des autres causes d'accidents (PS).
- Seulement s'il est exclu que l'on puisse atteindre un taux de 0,1 pour mille par d'autres moyens que la consommation d'alcool ; dans le cas contraire, élever la limite à 0,2 pour mille (Centre Patronal).
- Approbation de principe, sauf pour certains groupes de personnes (COCRBT, JU, SCRN VS).
- Fixer le taux limite de telle manière que les appareils de mesure fournissent des résultats probants. Les appareils de mesure actuels ne doivent garantir la précision des mesures (<0,1 pour mille) qu'entre 0,20 et 1,00 pour mille (IML BE, IRM BS, IRM SG, SSML).
- En pratique, il faut garantir que les organes de contrôle disposent des moyens nécessaires aux tests correspondants (CCPCS).

- Cette disposition ne doit pas conduire à une réduction générale de la limite d'alcoolémie (GastroSuisse).
- Le cercle des personnes concernées doit être défini clairement et exhaustivement (OW).
- Cette réglementation devrait s'appliquer à tous les conducteurs de motocycles (SIMB, Kälin-Treina) ou à tous les conducteurs de véhicules automobiles dangereux (>2,2 t, y compris les véhicules de livraison et les véhicules dont la partie frontale est dangereuse) (Mobilité piétonne, VfmF).
- Devrait aussi s'appliquer aux personnes âgées (Kalberer).
- Pas pour les chauffeurs en déplacement privé (CAPS).
- Il n'est pas praticable de fixer une nouvelle alcoolémie. Une telle mesure doit être arrêtée en pratique d'entente avec les organes d'exécution (BNA&FNG, ASA).

Refus : LU, VS, VD, PLR, usam, Automobile Club, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, Car Tourisme Suisse, Distiswiss, FER, FMS, Fräschels, FSS, CIET, Ingenbohl, ISV, LITRA, motosuisse, La Poste, Routiers, SAA, ASVE, SEVS, routesuisse, TCS, Viniharass, 1 privé.

Remarques, critiques, propositions

- Une limite de 0,2 pour mille pourrait être acceptée pour les groupes de personnes visés (Automobile Club), pour tous les chauffeurs professionnels au sens de l'art. 31, al. 2^{bis}, let. a, b et c (TCS).
- La tolérance zéro est rejetée en raison du problème posé par l'alcool résiduel (ASTAG, Car Tourisme Suisse, motosuisse).
- Pas pour tous les groupes de personnes (LU, auto-suisse, SAA, ASVE).
- N'apporte que peu d'amélioration à la sécurité routière. Les appareils de mesure ne sont pas précis, raison pour laquelle de nombreuses prises de sang sont demandées, ce qui entraîne des coûts disproportionnés (TCS).
- Tabler sur l'information et l'éducation plutôt que sur la répression (ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSS, ISV, SEVS, Viniharass).
- Le maintien et l'application des limites actuelles devraient permettre de réduire les accidents dus à l'alcool (VS).
- Pas de différenciation des groupes de personnes (VD, FMS, LITRA, Routiers).
- Les mesures pénales et administratives y afférentes font défaut (LU, Routiers).
- Un employeur peut introduire la tolérance zéro dans son entreprise de sa propre initiative (usam).

Pas de prise de position / non concerné : ACS, economiesuisse, ASPE, IVT EPF ZH, OPTICS, ASP, SuisseMobile, USMCM, ASO, Conf. vélo, vélosuisse, 1 privé.

3.3.1.14.1 Question 16.1 Les personnes effectuant le transport concessionnaire ou international de voyageurs par route ?

	Oui	**Non**	**Pas de prise de position / non concerné**
Cantons	**25**	**0**	**0**
Partis	**4**	**1**	**0**
Associations faîtières	**2**	**1**	**2**
Autres organisations	**59**	**19**	**11**
Privés	**36**	**1**	**0**
Total	**126**	**22**	**13**

Approbation : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, PEV, Les Verts, PS, SAB, USS, AGU, UPSA, App.Ger. BS, MfE, asa, auto-suisse, bpa, SPAA, CSA, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, PSL, Fräschels, FRE, Mobilité piétonne, Future Bike, GastroSuisse, CDS, SIMB, IML BE, IRM BS, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, CCPCS, CAPS, CDPVS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, BNA&FNG, SPS, Pol. cant. GE, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO

VELO Thoune, CoRec BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, sev, ISPA, ASMC, SSML, SCRN VS, SVI, SVS, ASA, TCS, actif-trafic, ATE, VfmF, SPC, UTP, CSR, 36 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Les conséquences d'accident sont considérables pour ce groupe de personnes. Leur risque et leur responsabilité sont particuliers (AR, PS, FMH, CDS).
- La réglementation actuelle (six heures) n'est pas contrôlable ou ne peut l'être que difficilement (AR, Routiers).
- Approbation si la limite est de 0,2 pour mille (SAA, ASVE, routesuisse).
- Les valeurs inférieures à 0,5 pour mille devraient être sanctionnées par des amendes d'ordre (Routiers).

Refus : PLR, usam, Automobile Club, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, Car Tourisme Suisse, Distiswiss, FER, FMS, FSS, CIET, Ingenbohl, ISV, La Poste, SAA, ASVE, SEVS, Viniharass, 1 privé.

Remarques, critiques, propositions

- La responsabilité des employeurs est importante, aujourd'hui déjà, dans le cadre de la sécurité au travail. Des dispositions supplémentaires visant les chauffeurs professionnels ne sont pas nécessaires (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, La Poste).

Pas de prise de position / non concerné : economiesuisse, ACS, ASPE, IVT EPF ZH, motosuisse, OPTICS, ASP, SuisseMobile, USMCM, ASO, routesuisse, Conf. vélo, vélosuisse.

3.3.1.14.2 Question 16.2 Les personnes transportant, à titre professionnel, des voyageurs ou des marchandises (au moyen de camions) ?

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**25**	**0**	**1**
Partis	**4**	**1**	**0**
Associations faîtières	**2**	**1**	**2**
Autres organisations	**57**	**21**	**11**
Privés	**36**	**1**	**0**
Total	**124**	**24**	**14**

Approbation : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, PEV, Les Verts, PS, SAB, USS, AGU, UPSA, App.Ger. BS, MfE, asa, auto-suisse, bpa, SPAA, CSA, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, PSL, Fräschels, FRE, Mobilité piétonne, Future Bike, GastroSuisse, CDS, SIMB, IML BE, IRM BS, Kapo AI, Kibü BS, CCPCS, CAPS, CDPVS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, BNA&FNG, SPS, Pol. cant. GE, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, CoRec BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, sev, ISPA, ASMC, SSML, SCRN VS, SVI, SVS, ASA, TCS, actif-trafic, ATE, VfmF, SPC, UTP, CSR, 36 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Approbation, si la limite est de 0,2 pour mille (SAA, ASVE, routesuisse).
- Responsabilité spéciale, risque important (CDS, sev).
- Les conséquences d'accidents sont considérables pour ce groupe de personnes (FMH).
- Seulement pour les transports professionnels de personnes et de marchandises dangereuses (JU, Routiers).

Refus : PLR, usam, Automobile Club, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, Car Tourisme Suisse, Distiswiss, FER, FMS, FSS, CIET, Ingenbohl, IRM SG, ISV, La Poste, Routiers, SAA, ASVE, SEVS, Viniharass, 1 privé.

Remarques, critiques, propositions

- La responsabilité des employeurs est importante, aujourd'hui déjà, dans le cadre de la sécurité au travail. Des dispositions supplémentaires visant les chauffeurs professionnels ne sont pas nécessaires (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, La Poste).

Pas de prise de position / non concerné : ACS, economiesuisse, ASPE, IVT EPF ZH, motosuisse, OPTICS, ASP, SuisseMobile, USMCM, ASO, routesuisse, Conf. vélo, vélosuisse.

3.3.1.14.3 Question 16.3 Les personnes conduisant des voitures de livraison ?

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**8**	**17**	**1**
Partis	**3**	**2**	**0**
Associations faîtières	**2**	**1**	**2**
Autres organisations	**37**	**40**	**11**
Privés	**36**	**1**	**0**
Total	**86**	**61**	**14**

Approbation : AG, BL, BS, FR, GE, GR, UR, VD, PEV, Les Verts, SAB, USS, AGU, MfE, SPAA, CSA, Dachorgan, eco swiss, FRE, Mobilité piétonne, Future Bike, SIMB, IML BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, CCPCS, Netzwerk K&V, Nez rouge, BNA&FNG, SPS, Pol. cant. GE, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, ReKo TG, RFBS, RoadCross, sev, ASMC, SSML, SVI, SVS, ASA, actif-trafic, ATE, VfmF, UTP, CSR, 36 privés.

Remarques, critiques, propositions

- La RPLP induit des incitations à effectuer les transports professionnels avec des voitures de livraisons plutôt qu'avec des camions, raison pour laquelle il faut les traiter de manière équivalente (Mobilité piétonne, sev).

Refus : AI, AR, BE, GL, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, ZG, ZH, PLR, PS, usam, Automobile Club, UPSA, ANCV, App.Ger. BS, asa, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, bpa, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, FER, FMH, FMS, PSL, Fräschels, FSS, GastroSuisse, CIET, Ingenbohl, ISV, Kapo AI, CAPS, CDPVS, MFK SO, La Poste, CoRec BE, Routiers, SAA, ASVE, SEVS, routesuisse, SCRN VS, TCS, SPC, Viniharass, 1 privé.

Remarques, critiques, propositions

- Aucune raison objective de différencier les conducteurs de véhicules transportant des personnes (BS, SG, SH, FMH, GastroSuisse, TCS), dans la mesure où il s'agit de véhicules de la catégorie B ou de la classe NI jusqu'à 3,5 t de poids total (art. 11, al. 3, let. e OETV) (AI, AR, TG, Kapo AI). Sont souvent utilisés à des fins privées (ZH, Pol. cant. GE).
- La distinction entre courses professionnelles et courses non professionnelles n'est pas possible dans l'exécution pratique (OW, SZ, ZH) ; entraverait l'exécution (PS).
- La clarification du statut des conducteurs de voitures de livraison n'est pas opportune (bpa, CDPVS, SPC, CSR).
- A ne pas assimiler aux autres catégories professionnelles (CAPS, Pol. cant. GE).
- Les voitures de livraison sont utilisées pour le tourisme (Centre Patronal, COCRBT).
- Pas de différenciation par rapport aux conducteurs d'automobiles légères munies d'une surface de chargement (« breaks »). Affecterait surtout les microentreprises (BE).

- Comme de nombreux trajets professionnels sont effectués en voiture de livraison, en raison de la RPLP, on comprend le besoin de réglementer (BE, BS). Proposition : lier la disposition à l'obligation de l'OTR, de telle sorte qu'elle s'étende aux transports « professionnels » échappant à l'ordonnance sur les chauffeurs (BE).
- Conduit à l'introduction subreptice d'une tolérance zéro généralisée (Centre Patronal, GastroSuisse).

Pas de prise de position / non concerné : ACS, economiesuisse, ASPE, IVT EPF ZH, motosuisse, OPTICS, ASP, SuisseMobile, ISPA, USMCM, ASO, Conf. vélo, vélosuisse.

3.3.1.14.4 Question 16.4 Les moniteurs de conduite ?

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**25**	**0**	**2**
Partis	**4**	**1**	**0**
Associations faîtières	**2**	**1**	**2**
Autres organisations	**55**	**23**	**10**
Privés	**36**	**1**	**0**
Total	**122**	**26**	**14**

Approbation : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, PEV, Les Verts, PS, USS, SAB, AGU, App.Ger. BS, MfE, asa, bpa, SPAA, CSA, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, PSL, Fräschels, FRE, Mobilité piétonne, Future Bike, GastroSuisse, SIMB, IML BE, IRM BS, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, CCPCS, CAPS, CDPVS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, BNA&FNG, SPS, Pol. cant. GE, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, CoRec BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, ISPA, ASMC, SSML, SCRN VS, SVI, SVS, ASA, TCS, actif-trafic, ATE, VfmF, SPC, UTP, FSFP, CSR, 36 privés.

Remarques, critiques, propositions

- En raison de leur fonction d'exemple, de leur responsabilité, du rapport de confiance (PSL, PS, Mobilité piétonne, Routiers, SVI) et de l'aptitude à la conduite encore déficiente des élèves (FMH).
- Devrait être une question d'honneur (Kappeler O.).
- Ne doit s'appliquer que dans l'exercice de la fonction de moniteur de conduite professionnel (Routiers).
- Approbation si la limite n'est pas inférieure à 0,2 pour mille (TCS).

Refus : PLR, usam, Automobile Club, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMS, FSS, CIET, Ingenbohl, ISV, motosuisse, La Poste, SAA, ASVE, SEVS, Viniharass, 1 privé.

Remarques, critiques, propositions

- Les moniteurs de conduite peuvent aussi accomplir correctement leur travail sous le régime de l'ancienne disposition (Centre Patronal).

Pas de prise de position / non concerné : economiesuisse, ACS, ASPE, IVT EPF ZH, OPTICS, ASP, SuisseMobile, USMCM, ASO, routesuisse, Conf. vélo, vélosuisse.

3.3.1.14.5	Question 16.5	Les accompagnants de courses d'apprentissage ?

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**24**	**2**	**0**
Partis	**4**	**1**	**0**
Associations faîtières	**2**	**1**	**2**
Autres organisations	**52**	**27**	**9**
Privés	**36**	**1**	**0**
Total	**118**	**32**	**11**

Approbation : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, PEV, Les Verts, PS, SAB, USS, AGU, App.Ger. BS, MfE, asa, bpa, SPAA, CSA, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, FRE, Mobilité piétonne, Future Bike, GastroSuisse, SIMB, IML BE, IRM BS, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, CCPCS, CAPS, CDPVS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, BNA&FNG, SPS, Pol. cant. GE, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, CoRec BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, ISPA, ASMC, SSML, SCRN VS, SVI, SVS, ASA, actif-trafic, ATE, VfmF, SPC, UTP, FSFP, CSR, 36 privés.

Remarques, critiques, propositions

- En raison de la fonction d'exemple, du devoir de diligence, de la responsabilité accrue (PS, FMH, Mobilité piétonne, VfmF, Kappeler O.).

Refus : JU, VS, PLR, usam, Automobile Club, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMS, PSL, Fräschels, FSS, CIET, Ingenbohl, ISV, moto-suisse, La Poste, SAA, ASVE, SEVS, routesuisse, TCS, Viniharass, 1 privé.

Remarques, critiques, propositions

- Contrairement à ce qui prévaut pour les moniteurs de conduite, on ne peut pas intervenir activement ni rapidement s'agissant de ce groupe (PSL).

Pas de prise de position / non concerné : SVG, economiesuisse, ASPE, IVT EPF ZH, OPTICS, ASP, SuisseMobile, USMCM, ASO, Conf. vélo, vélosuisse.

3.3.1.14.6	Question 16.6	Les titulaires d'un permis d'élève-conducteur ?

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**25**	**1**	**0**
Partis	**4**	**1**	**0**
Associations faîtières	**2**	**1**	**2**
Autres organisations	**54**	**27**	**9**
Privés	**37**	**0**	**0**
Total	**122**	**30**	**11**

Approbation : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, PEV, Les Verts, PS, SAB, USS, AGU, App.Ger. BS, MfE, asa, bpa, SPAA, CSA, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, Fräschels, FRE, Mobilité piétonne, Future Bike, GastroSuisse, CDS, SIMB, IML BE, IRM BS, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, CCPCS, CAPS, CDPVS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, BNA&FNG, SPS, Pol. cant. GE, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, CoRec BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, ISPA, ASMC, SSML, SCRN VS, SVI, SVS, ASA, actif-trafic, ATE, VfmF, SPC, UTP, FSFP, CSR, 37 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Les jeunes conducteurs dont l'âge est compris entre 18 et 25 ans, en particulier, sont surproportionnellement exposés au risque de perdre la vie sur la route (Les Verts, ATE, Routiers).
- L'effet éducatif est important (FMH).

Refus : VS, PLR, usam, Automobile Club, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMS, PSL, FSS, CIET, Ingenbohl, ISV, motosuisse, La Poste, SAA, ASVE, SEVS, routesuisse, TCS, Viniharass, FSFP.

Remarques, critiques, propositions

- Les violations des règles de la circulation sont sanctionnées avec suffisamment de sévérité durant la période d'essai (SAA, ASVE, routesuisse, TCS).
- Il ne faudrait pas associer le manque d'expérience de la gestion de l'alcool au nombre d'années d'expérience comme conducteur (FSFP).
- Les nouveaux conducteurs ont certes moins d'expérience et pourraient de ce fait être soumis à des lois plus strictes. Mais ils devraient aussi pouvoir s'habituer à conduire après avoir consommé un verre d'alcool (UPSA, Centre Patronal).

Pas de prise de position / non concerné : economiesuisse, ACS, ASPE, IVT EPF ZH, OPTICS, ASP, SuisseMobile, USMCM, ASO, Conf. vélo, vélosuisse.

3.3.1.14.7 Question 16.7 Les titulaires d'un permis de conduire à l'essai ?

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**22**	**4**	**0**
Partis	**4**	**1**	**0**
Associations faîtières	**2**	**1**	**2**
Autres organisations	**48**	**31**	**9**
Privés	**37**	**0**	**0**
Total	**113**	**37**	**11**

Approbation : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, PEV, Les Verts, PS, SAB, USS, AGU, App.Ger. BS, MfE, asa, bpa, CSA, Dachorgan, eco swiss, FMH, Fräschels, FRE, Mobilité piétonne, Future Bike, CDS, SIMB, IML BE, IRM BS, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, CCPCS, CDPVS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, BNA&FNG, SPS, Pol. cant. GE, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, CoRec BE, RFBS, RoadCross, Routiers, ISPA, ASMC, SSML, SCRN VS, SVI, SVS, ASA, actif-trafic, ATE, VfmF, SPC, UTP, CSR, 37 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Des études dans le domaine de l'épidémiologie analytique des accidents montrent que le seuil de dangerosité se situe à 0,2 et non pas à 0,5 pour mille pour les jeunes conducteurs (bpa, SPC).
- Les statistiques révèlent qu'il faut prendre des mesures concernant les jeunes conducteurs (Routiers).
- L'effet éducatif est important (FMH).

Refus : GL, JU, NE, VS, PLR, usam, Automobile Club, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, SPAA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, FER, FMS, PSL, FSS, GastroSuisse, CIET, Ingenbohl, ISV, CAPS, motosuisse, La Poste, ReKo TG, SAA, SEVS, routesuisse, TCS, Viniharass, FSFP.

Remarques, critiques, propositions

- Les mêmes conditions doivent prévaloir durant la phase probatoire que par la suite (SPAA, COCRBT, GastroSuisse).
- Le permis de conduire à l'essai constitue déjà une restriction suffisante (VD, COCRBT, GastroSuisse, routesuisse, TCS).
- Attendre les résultats de la formation en deux phases (routesuisse, TCS).
- La limite de 0,5 pour mille est proportionnée au but visé et elle suffit (GL).
- 0,00 pour mille pour ce groupe de personnes (VS).
- Les jeunes conducteurs, justement, doivent apprendre à gérer la consommation d'alcool de manière responsable (UPSA).

Pas de prise de position / non concerné : economiesuisse, ACS, ASPE, IVT EPF ZH, OPTICS, ASP, SuisseMobile, USMCM, ASO, Conf. vélo, vélosuisse.

3.3.1.15 Question 17 Acceptez-vous l'obligation de l'usage diurne des phares ? (art. 41, al. 1) ?

	Oui	**Non**	**Pas de prise de position / non concerné**
Cantons	**25**	**1**	**0**
Partis	**4**	**1**	**0**
Associations faîtières	**3**	**1**	**1**
Autres organisations	**39**	**33**	**18**
Privés	**5**	**33**	**0**
Total	**76**	**69**	**19**

Approbation : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PEV, PLR, Les Verts, PS, SAB, USS, ACS, AGU, App.Ger. BS, asa, ATVSL, bpa, CSA, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, Fräschels, FRE, FSVA, CDS, SIMB, IRM SG, CCPCS, CDPVS, MFK SO, BNA&FNG, OPTICS, SPS, La Poste, CoRec BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, ASMC, SSML, ASO, SCRN VS, SVI, SVS, ASA, ATE, SPC, UTP, FSFP, CSR, 5 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Dans l'UE, l'équipement des véhicules nouveaux comprendra obligatoirement les feux de circulation diurne pour les classes M1 et N1 dès le 7 février 2011 et pour les autres classes dès le 7 août 2012 (NE, SZ, TG, UR, VD, ZH, asa, bpa, COCRBT, MFK SO, BNA&FNG, ASA, SPC).
- On peut en attendre une réduction du nombre d'accidents (par collision) (PS, bpa, SPC, CSA, SIMB).
- On peut mieux distinguer les véhicules en mouvement des véhicules à l'arrêt (Les Verts).
- Imposée par la LCR, cette disposition est aussi obligatoire pour les usagers de la route étrangers (SIMB).
- La consommation supplémentaire de carburant n'est pas considérable (SIMB, CSR).
- Que les deux-roues soient de ce fait moins visibles n'est pas un argument convaincant (CSR).
- Les véhicules (également les motocycles) nouvellement mis en circulation doivent être systématiquement munis de feux de circulation diurne économes en énergie (ZG).
- Le taux d'enclenchement des phares a stagné, depuis 2006, à un niveau bas qui est insatisfaisant. Les prescriptions techniques concernant les véhicules devraient être harmonisées avec celles de l'UE (bpa, SPC).
- Obligation à partir de 2011 seulement (eco swiss).
- Pas d'obligation, mais des campagnes (TCS).
- Avec un délai de transition (PEV).
- Exceptions pour les véhicules historiques à statut de véhicule ancien, si elles se justifient techniquement (code 180) (FSVA) ou pour les organisations d'intervention d'urgence (à feux bleus) (LU).

- Les cyclistes et les piétons risquent d'être encore moins visibles (BE, Les Verts).
- Pas d'entraves au commerce en raison de normes spéciales dans la LCR (BNA&FNG, ASA).
- Répression des violations aussi simple que possible, c'est-à-dire selon la procédure d'amende d'ordre (SZ).
- Il est nécessaire de compléter l'OAO (SZ).
- Les vélos destinés à l'usage quotidien ne devraient être mis sur le marché qu'équipés de systèmes d'éclairage fixes (pas les vélos de course ni les VTT) (BE).
- Consommation énergétique accrue (PEV, Les Verts, CSA, eco swiss). Les feux de circulation diurne à technologie LED peuvent réduire la consommation supplémentaire de carburant.
- L'éclairage peut compromettre la visibilité du clignoteur (CSA).
- Les effets sur la sécurité routière des motocycles ne sont pas clairs (COCRBT).

Refus : OW, usam, Automobile Club, UPSA, MfE, ASTAG, auto-suisse, SPAA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, FER, FMS, PSL, Mobilité piétonne, Future Bike, CIM, CIET, Ingenbohl, IVT EPF ZH, Kapo AI, motosuisse, Netzwerk K&V, Pol. cant. GE, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, Routiers, SAA, SuisseMobile, ASVE, routesuisse, TCS, actif-trafic, Conf. vélo, VfmF, 33 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Est encore controversé (auto-suisse), a été de nouveau supprimé en Autriche (UPSA, ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, ASVE, SAA, SuisseMobile, routesuisse, Conf. vélo).
- Le fait que des pays nordiques aient introduit cette mesure n'est pas pertinent, car les conditions locales y sont différentes des nôtres (PSL, Fawer).
- Il en résulte que les usagers du trafic comme les piétons, les cyclistes et les motards sont moins bien visibles (MfE, Centre Patronal, Mobilité piétonne, Future Bike, CIM, motosuisse, Netzwerk K&V, Pol. cant. GE, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, SuisseMobile, usam, VfmF, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, actif-trafic, Wolfisberg, Zimmermann).
- Consommation de carburant plus importante (UPSA, Future Bike, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, VfmF, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, actif-trafic, Wolfisberg, Zimmermann).
- Les effets sur la sécurité routière des deux-roues ne sont pas clairs (ASTAG, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, CIET, routesuisse).
- Atteinte à la liberté personnelle (Brauchli).
- Il faudrait obtenir des études supplémentaires (Centre Patronal, CIET, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, ASVE, SAA, usam, VfmF, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, actif-trafic, Wolfisberg, Zimmermann).
- Des effets d'éblouissement et des phénomènes de masquage peuvent survenir. Les fluctuations de l'intensité lumineuse des véhicules peuvent perturber (PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, Conf. vélo, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, actif-trafic, Wolfisberg, Zimmermann).
- Les recommandations actuelles suffisent et sont relativement bien suivies (OW, auto-suisse, SPAA, routesuisse).
- Il serait nécessaire d'octroyer un délai de transition (ASTAG, Car Tourisme Suisse).
- Attendre que la mesure soit introduite sur le plan européen (SPAA).
- Approbation éventuellement pour les autoroutes et les semi-autoroutes (Kapo AI).
- Ne répond pas aux exigences pratiques pour les véhicules qui ne sont pas équipés en conséquence (p. ex. voiture d'époque) (Automobile Club, FMS).
- Les véhicules nouveaux devraient être équipés de feux de circulation diurne automatiques et économes en énergie, dont l'utilisation soit obligatoire (Automobile Club, FMS, Routiers).

Pas de prise de position / non concerné : economiesuisse, ANCV, ASCV, ASG, ASPE, Distiswiss, FSS, IML BE, IRM BS, ISV, Kibü BS, CAPS, Nez rouge, ASP, SEVS, ISPA, USMCM, vélosuisse, Viniharass.

3.3.1.16 Question 18 Acceptez-vous l'introduction du contrôle de l'haleine à titre d'établissement des preuves ? (art. 55, al. 6 et 7, let. d)

	Oui	**Non**	**Pas de prise de position / non concerné**
Cantons	**13**	**13**	**0**
Partis	**2**	**3**	**0**
Associations faîtières	**2**	**1**	**2**
Autres organisations	**37**	**43**	**9**
Privés	**35**	**1**	**1**
Total	**89**	**61**	**12**

Approbation : BE, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, SO, UR, VD, VS, ZG, PS, SAB, USS, MfE, asa, bpa, SPAA, CSA, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, Fräschels, FRE, Mobilité piétonne, Future Bike, SIMB, Kibü BS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, BNA&FNG, SPS, Pol. cant. GE, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, RFBS, ISPA, USMCM, ASMC, SVI, SVS, ASA, actif-trafic, VfmF, SPC, UTP, FSFP, CSR, 35 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Ce système a déjà été introduit dans divers pays avec succès (BE, GR, UR, ZG, asa, MFK SO).
- Amélioration de l'efficacité des contrôles (VD, VS, bpa, SPC, ASMC).
- Gain de temps (VS).
- Simplification de la procédure (VD).
- Amélioration méthodologique de force juridique probante (FMH).
- Les appareils utilisés doivent fonctionner de manière fiable (SAB, ASA, BNA, FNG) et être disponibles en nombre suffisant (SAB).
- Les aspects concernant la technique de mesure ne constituent pas des raisons d'empêchement (ASMC).
- Les mesures d'alcoolémie dans l'haleine doivent être réalisables au moyen d'appareils utilisables sur le terrain et transportables dans les véhicules de patrouille (UR).
- Il faut garantir que le résultat de la mesure ne puisse pas être contesté par la suite (BE, GR, UR, ZG, asa, MFK SO).
- Si le résultat du contrôle de l'haleine est inférieur à la valeur limite prévue par la loi, la police peut ordonner un contrôle du sang (PEV).
- La personne concernée doit avoir la possibilité d'exiger un contrôle du sang (ZG).
- Les doutes de la SSML doivent être examinés et pris en compte de manière appropriée (PS, AVV, BNA&FNG).
- En cas de contestation ultérieure du résultat de la mesure, des problèmes de preuves peuvent se poser (VD).
- Contrôle du sang si le résultat est contesté ou s'il est incertain (BS).

Refus : AG, AI, AR, BL, JU, OW, NW, SG, SH, SZ, TG, TI, ZH, PEV, PLR, Les Verts, usam, Automobile Club CCCS, AGU, UPSA, ANCV, App.Ger. BS, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMS, PSL, FSS, CIET, Ingenbohl, IML BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH, ISV, Kapo AI, CCPCS, CAPS, CDPVS, motosuisse, La Poste, CoRec BE, ReKo TG, RoadCross, Routiers, SAA, ASVE, SEVS, SSML, routesuisse, SCRN VS, TCS, Viniharass, 1 privé.

Remarques, critiques, propositions

- Mesure entachée de nombreuses incertitudes (Automobile Club, UPSA, ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, motosuisse, La Poste, RoadCross, SAA, ASVE, Routiers, routesuisse). Pas de calcul rétrospectif du moment de la consommation effective d'alcool ou de la quantité effectivement consommée (SZ, ACS, UPSA, ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, La Poste, SAA, ASVE, routesuisse).
- Entrave, voire empêchement de l'administration de la preuve en cas de contestation ultérieure dans une procédure de recours (AR, BL, NW, SG, Les Verts, AGU, Pol. BL, CAPS, SSML, IRM BS, IRM ZH).
- Existence d'arguments scientifiques entraînant des difficultés juridiques considérables en cas de différends judiciaires (SH).
- Dans l'état actuel de la technique, seul le contrôle du sang offre une preuve sûre de l'état d'ébriété (usam).
- Le standard de la procédure d'administration de la preuve d'un Etat de droit n'est pas respecté (ZH, IRM ZH, CCCS, ACPSS).
- Les mesures peuvent être mises en question en cas de litige (App.Ger. BS).
- Pas de vérification par principe du résultat des contrôles de l'haleine (AI, BL, SG, SZ, Les Verts, CCCS Kapo AI, CAPS, SSML, IML BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH, TCS, ACPSS).
- Pas d'examen ultérieur en cas de doute quant à l'état technique de l'appareil de mesure de l'alcoolémie dans l'haleine (AI, BL, Les Verts, Kapo AI, CAPS, SSML, IML BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH).
- Pas de vérification au moyen d'un test ADN de l'identité de la personne soumise au contrôle (AI, BL, NW, SG, ZH, Les Verts, CCCS, Kapo AI, CAPS, Pol. BL, SSML, IML BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH, ACPSS).
- Pas de vérification de prise supplémentaire d'autres drogues et médicaments à effet central (AI, AG, BL, NW, SG, ZH, CCCS, Kapo AI, Pol. BL, SSML, IML BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH, ACPSS).
- Pas de vérification, par l'analyse de substances d'accompagnement, d'allégations de consommation ultérieure exprimées seulement durant la suite de la procédure (AI, AG, BL, NW, SG, TG, ZH, CCCS, Kapo AI, Pol. BL, CAPS, SSML, IML BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH, ACPSS).
- Pas de vérification des habitudes de consommation de boissons (BL, NW, SG, Pol. BL, CAPS, SSML, IML BE, IRM BS, IRM ZH).
- Perte des élements indiquant un changement de comportement en matière de boisson dans les questions relatives à l'aptitude à la conduite (BL, SG, Les Verts, CAPS, SSML, IML BE, IRM BS, IRM ZH).
- Perte de la preuve d'une consommation d'alcool remontant à quelques heures, en cas d'absence actuelle d'alcool, par la preuve de la présence de produits de dégradation (AI, BL, SG, Les Verts, Kapo AI, CAPS, SSML, IML BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH).
- Falsification par le recours à des sprays contenant de l'alcool (AI, AG, BL, NW, SG, Kapo AI, Pol. BL, CAPS, SSML, IRM BS, IRM SG, IRM ZH).
- La responsabilité de la justesse des résultats et le contrôle du fonctionnement des appareils incombent désormais à la police et non plus aux laboratoires chargés d'analyser la teneur du sang en alcool (AI, BL, SG, Les Verts, Kapo AI, Pol. BL, CAPS, SSML, IML BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH).
- La relation entre l'alcoolémie mesurée dans le sang et l'alcoolémie mesurée dans l'haleine n'est pas purement arithmétique (AI, BL, SG, Kapo AI, CAPS, SSML, IML BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH).
- Diminution marquée de la capacité de discernement à partir de 0,8 pour mille. La personne soumise au contrôle n'est plus à même d'évaluer les conséquences de son renoncement à un contrôle du sang (CCCS, ACPSS).
- Pas de gain de temps par rapport au contrôle du sang (AI, AG, AR, BL, SG, SZ, Les Verts, CCCS, Kapo AI, Pol. BL, CAPS, SSML, IML BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH, RoadCross, VSKAC).
- Pas de gain d'efficacité (NW, CAPS).
- A partir de 0,8 pour mille, un contrôle du sang est indispensable (PSL).
- Le conducteur du véhicule doit avoir le droit d'exiger le contrôle du sang (TCS).
- Seulement à titre de moyen de preuve supplémentaire (CDPVS).
- Coût plus élevé dans les procédures pénales et administratives (OW).
- Les appareils ne sont pas d'un maniement simple et rapide ; ils sont trop grands pour les véhicules de patrouille (SZ, CCCS, ACPSS).
- Investissements considérables à l'achat de nouveaux appareils (JU, SZ, CDPVS).

Pas de prise de position / non concerné : economiesuisse, ACS, ASPE, IVT EPF ZH, OPTICS, ASP, SuisseMobile, ASO, ATE, Conf. vélo, vélosuisse, 1 privé.

3.3.1.17 Question 19 Acceptez-vous que le Conseil fédéral soit habilité à imposer le port du casque aux cyclistes ? (art. 57, al. 5, let. b)

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**16**	**10**	**0**
Partis	**2**	**3**	**0**
Associations faîtières	**1**	**3**	**1**
Autres organisations	**31**	**47**	**12**
Privés	**4**	**36**	**1**
Total	**54**	**99**	**14**

Approbation : AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GR, LU, NW, SG, SH, SZ, TG, UR, VD, PEV, PLR, usam, Automobile Club, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, bpa, Car Tourisme Suisse, Dachorgan, FER, FMS, Fräschels, FRE, CDS, SIMB, CIET, IRM SG, CCPCS, CAPS, CDPVS, Nez rouge, BNA&FNG, Pol. cant. GE, ReKo TG, RFBS, ASVE, ASMC, SSML, Suva/CNA, SVI, ASA, SPC, FSFP, 4 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Le port obligatoire du casque est disproportionné dans nombre de domaines d'application. L'exécution sera difficile du fait des multiples exceptions nécessaires (AG).
- Le trafic cycliste diminuera (éventuellement) (auto-suisse), ce qui induira moins de sécurité pour les cyclistes (BE, SPAA, FMH). Ce point doit être clarifié au préalable avec les services spécialisés (BE) ; il faut empêcher une telle évolution en recourant à un système d'incitations (SPAA).
- Il importe de promouvoir la responsabilité individuelle, de sensibiliser les intéressés et de prévoir des incitations financières au port du casque sur une base librement consentie (AG, BE, bpa, SPC).
- Pas d'obligation pour tous (bpa, Suva/CNA, SPC) : l'obligation générale pourrait s'avérer contreproductive, elle constituerait une limitation de la responsabilité individuelle et causerait des charges disproportionnées de contrôle et de répression (Suva/CNA).
- Obligation pour tous (RFBS).
- Il faut réglementer le domaine d'application précis (quels deux-roues) et le type de casque de protection (bpa, SPC).
- L'utilité de cette mesure compense l'atteinte à la liberté personnelle qu'elle implique (SH, usam).
- Il faut en outre promouvoir la sécurité des cyclistes, par exemple grâce aux pistes cyclables dans les grandes villes, aux zones 30, aux pistes cyclables séparées le long des routes importantes ou aux intersections sûres (PEV).
- Il faudra assurément quelque temps pour que la population accepte cette mesure (CDS). L'acceptation des cyclistes sera probablement faible (TG).
- Parmi les personnes conscientes de leurs responsabilités, cette mesure ne dissuadera pas de recourir au vélo ; elle permettra d'éviter les profondes souffrances que subiraient des personnes irréparablement lésées dans leur intégrité physique, tout en empêchant d'énormes dommages matériels (SVI).
- L'application est mise en question du fait que les cyclistes ne sont pas soumis à l'obtention d'un permis de conduire (FSFP).

Refus : AI, GL, JU, NE, OW, SO, TI, VS, ZG, ZH, PS, Les Verts, SAB, USS, ACS, AGU, UPSA, ANCV, App.Ger. BS, MfE, ASCV, ASG, ASPE, SPAA, CSA, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, eco swiss, FMH, PSL, FSS, Mobilité piétonne, Future Bike, Ingenbohl, ISV, Kapo AI, Kibü BS, motosuisse, Netzwerk K&V, SPS, PRO VELO Berne, PRO VELO Emmental, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, RoadCross, Routiers, SAA, SuisseMobile, SEVS, USMCM, SCRN VS, SVS, TCS, actif-trafic, ATE, Conf. vélo, vélosuisse, VfmF, Viniharass, CSR, 36 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Approbation si la mesure se limite aux enfants (UPSA, RoadCross).
- Les conséquences ne sont pas claires (MfE, Netzwerk K&V).
- Entraîne une diminution du trafic cycliste (LU, CSA, Routiers, USMCM). Conséquences :
    - pertes de sécurité pour les cyclistes (Les Verts, PS, App.Ger.BS, Future Bike, PRO VELO Berne, PRO VELO Emmental, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, SuisseMobile, actif-trafic, ATE, Conf. vélo, Vélosuisse, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann) ;
    - impact sur le système de santé (Les Verts, ASPE, Mobilité piétonne, Dudler, SAB, SuisseMobile, USP, ATE, VfmF) ;
    - impact sur l'environnement (Les Verts, Kappeler O.).
- Le non-port du casque pour vélo n'est pas la principale cause des accidents (PS, ASPE, USMCM).
- Le nombre de blessures à la tête des cyclistes est exagéré (CSA, PRO VELO Berne, PRO VELO Emmental, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, actif-trafic, VfmF, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- L'efficacité du casque est plus faible qu'on ne le prétend (Mobilité piétonne, PRO VELO Berne, PRO VELO Emmental, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, actif-trafic, Vélosuisse, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Cette mesure, difficile à appliquer, accroît et complique le travail de la police (VS, Les Verts, CSA, Mobilité piétonne, Kapo AI, PRO VELO Berne, PRO VELO Emmental, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, actif-trafic, ATE, Vélosuisse, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Non applicable et non praticable au quotidien, par exemple : cas de location de vélo, vélo-tourisme, si le casque a été oublié, endommagé ou qu'il n'est pas porté correctement, pour de très courts trajets, cherté du casque (OW, Les Verts, PSL, Mobilité piétonne, Kapo AI, PRO VELO Berne, PRO VELO Emmental, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, USMCM, actif-trafic, ATE, Vélosuisse, VfmF, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Gretler, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Kappeler O., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- N'est pas exécutable (CSR).
- Cette mesure ne relève pas de la compétence du Conseil fédéral (USMCM, Vélosuisse) ; elle doit le cas échéant être décidée par voie de procédure législative assortie de la possibilité du référendum (Future Bike).
- Le casque incite à conduire plus dangereusement (Future Bike, PRO VELO Berne, PRO VELO Emmental, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, actif-trafic, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Le caractère obligatoire pourrait induire une attitude contreproductive de refus, justement chez les enfants et les jeunes (PS).
- Aucune mise en danger d'autrui si le casque n'est pas porté (Les Verts, Mobilité piétonne, Future Bike, ATE, VfmF).
- Cette mesure est déjà suffisamment appliquée sur une base facultative (ZH, SAB, USP, CSR).
- Peut entraîner un renforcement de la responsabilité civile (recours des assurances) (VS, PS, ASPE, COCRBT, actif-trafic, PRO VELO Berne, PRO VELO Emmental, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, actif-trafic, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunzi-

ker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).

- Représente une mise sous tutelle ou une atteinte aux droits de la personnalité et à la responsabilité individuelle (GL, NE, OW, ASCV, ANCV, ASG, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, FSS, ISV, motosuisse, PRO VELO Berne, PRO VELO Emmental, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, SEVS, USMCM, ACS, TCS, actif-trafic, Viniharass, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Dudler, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Kappeler O., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Poursuivre les campagnes de prévention et les actions de sensibilisation (JU, VS, Les Verts, PS, ASCV, ASPE, ANCV, ASG, Centre Patronal, Distiswiss, eco swiss, FSS, ISV, SEVS, SCRN VS, RoadCross, Routiers, ATE, Viniharass).
- Il serait plus important de développer le réseau des pistes cyclables séparées de la route (SAB, USP).
- Examiner la possibilité de réduire les primes d'assurance-accidents en cas de port du casque. Si cette démarche ne suffit pas, introduire éventuellement le port obligatoire dans un deuxième temps (SO).

Pas de prise de position / non concerné : economiesuisse, asa, IML BE, IRM BS, IVT EPF ZH, MFK SO, OPTICS, La Poste, CoRec BE, ASP, ISPA, ASO, routesuisse, UTP, 1 privé.

3.3.1.18 Question 20 Acceptez-vous que le Conseil fédéral introduise le port obligatoire du casque à vélo pour les enfants de moins de 14 ans ? (art. 57, al. 5, let. b)

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**20**	**6**	**0**
Partis	**2**	**3**	**0**
Associations faîtières	**1**	**3**	**1**
Autres organisations	**37**	**41**	**13**
Privés	**3**	**35**	**1**
Total	**63**	**88**	**15**

Approbation : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, SG, SO, TG, TI, UR, ZG, ZH, PEV, PLR, usam, Automobile Club, UPSA, App.Ger. BS, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, bpa, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Dachorgan, FER, FMS, Fräschels, FRE, SIMB, CIET, IRM SG, Kapo AI, CCPCS, LSC, CAPS, CDPVS, Nez rouge, BNA&FNG, SPS, Pol. cant. GE, ReKo TG, RoadCross, ASVE, ASMC, SSML, Suva/CNA, SCRN VS, SVI, ASA, SPC, FSFP, 3 privés.

Remarques, critiques, propositions

- La limitation de l'âge tient compte du passage à des véhicules plus dangereux (cyclomoteur) (bpa, SPC).
- En raison de lacunes liées à leur développement, les enfants sont plus exposés aux dangers et ils ne sont pas encore en mesure d'assumer eux-mêmes la responsabilité (bpa, Suva/CNA, SPC).
- Le degré d'acceptation de cette mesure est très élevé parmi les adultes (bpa, SPC). Elle contribue à empêcher des souffrances humaines (Suva/CNA).
- Faire du vélo n'en devient pas moins attractif (LSC).
- Difficile à appliquer en pratique (GE, TG, Centre Patronal, Kapo AI). Les enfants ne sont pénalement responsables qu'à partir de dix ans, raison pour laquelle une dénonciation n'est pas possible auparavant (BS).
- Il ne faut s'attendre à une faible acceptation (TG, ZH).
- Le champ d'application personnel et local devrait être clairement réglementé par voie d'ordonnance (bpa, SPC).
- Obligation pour tous (AG, BL, BS, SZ, VD, SPAA, SIMB, CCPCS, Kalberer, Roth).
- Obligation jusqu'à 18 ans (GR).
- Obligation jusqu'au terme de la scolarité obligatoire (ZH).

- La direction d'école peut aussi introduire l'obligation de porter le casque sur le chemin de l'école à ses élèves (SPAA).
- En outre, les adultes doivent prêcher d'exemple (GE, SZ, Kappeler O).
- Le port correct du casque de protection doit être propagé (SVI).
- De plus, il faut tenir compte du danger d'accidents particulier auquel sont exposés les enfants et les jeunes dans la planification des chemins d'école et dans la construction des routes (BNA&FNG, ASA).

Refus : JU, OW, SH, SZ, VD, VS, PS, Les Verts, SAB, USS, ACS, AGU, ANCV, MfE, ASCV, ASG, ASPE, SPAA, CSA, COCRBT, Distiswiss, eco swiss, FMH, PSL, FSS, Mobilité piétonne, Future Bike, Ingenbohl, ISV, Kibü BS, motosuisse, Netzwerk K&V, PRO VELO Berne, PRO VELO Emmental, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, RFBS, Routiers, SAA, SuisseMobile, SEVS, USMCM, SVS, TCS, actif-trafic, ATE, Conf. vélo, vélosuisse, VfmF, Viniharass, CSR, 35 privés.

Remarques, critiques, propositions

- A un effet contreproductif en raison de la pression du groupe (AGU), car les jeunes ne veulent pas être assimilés aux « enfants » (AGU, Future Bike, TCS) ou en raison du mauvais exemple donné par les adultes (Future Bike).
- Le risque de blessure constitué par le casque est plus important que son utilité (Future Bike).
- Les effets ne sont pas clairs (Netzwerk K&V).
- Les enfants et les adultes doivent recevoir le même traitement (SH).
- En moyenne, le casque est déjà beaucoup porté aujourd'hui. (vélosuisse, CSR).
- Constitue un exercice alibi et berce les enfants dans une fausse impression de sécurité (CSA).
- Une telle mesure relève de la responsabilité propre des parents (OW, PSL, motosuisse, Routiers, SAA, TCS) et elle émane d'une protection mal comprise de l'enfant (PRO VELO Berne, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, actif-trafic, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Entraîne une baisse de l'usage du vélo parmi les enfants (USMCM, TCS, Conf. vélo, vélosuisse) ou induit des moyens de transport de substitution moins sûrs et moins sains (Future Bike) ; de ce fait, les enfants n'apprennent plus à se comporter pour préserver leur sécurité dans le trafic (Les Verts). La pratique du vélo en devient plus coûteuse et plus difficile (PRO VELO Berne, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, actif-trafic, ATE, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Il pourrait en résulter une réduction des prestations d'assurance en cas de non-port du casque (Les Verts, PRO VELO Berne, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, actif-trafic, ATE, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Très complexe à mettre en pratique (p. ex. casques endommagés, casques volés, lors de visites, entreposage) (PRO VELO Berne, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, actif-trafic, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Difficile à appliquer, car les jeunes enfants ne sont pas passibles d'amende (VS, PRO VELO Berne, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, TCS, CSR, actif-trafic, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Il faudrait plutôt concevoir un environnement routier tel que les accidents soient empêchés et que les enfants soient protégés dans toute leur intégrité corporelle, par exemple par des zones 30 et des passages pour piétons sécurisés sur les routes principales (PRO VELO Berne, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, actif-trafic, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker,

Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).

- D'autres mesures apparaissent (plus) importantes, comme la formation des parents et des enfants, le développement de la perception du trafic, la sensibilisation aux règles de comportement essentielles dans le trafic, la sécurité des vélos (PS, TCS, vélosuisse).

Pas de prise de position / non concerné : economiesuisse, asa, IML BE, IRM BS, IVT EPF ZH, MFK SO, OPTICS, La Poste, CoRec BE, ASP, ISPA, ASO, routesuisse, UTP, 1 privé.

3.3.1.19 Question 21 Acceptez-vous le devoir des assurances RC de recourir contre les auteurs de violations grossières des règles de la circulation routière ? (art. 65, al. 3)

	Oui	**Non**	**Pas de prise de position / non concerné**
Cantons	**19**	**6**	**1**
Partis	**4**	**1**	**0**
Associations faîtières	**0**	**3**	**2**
Autres organisations	**36**	**29**	**22**
Privés	**37**	**0**	**0**
Total	**96**	**39**	**25**

Approbation : AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, PEV, Les Verts, PS, AGU, MfE, bpa, CSA, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, FRE, Mobilité piétonne, Future Bike, SIMB, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, CCPCS, CAPS, Netzwerk K&V, Nez rouge, SPS, La Poste, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, ReKo TG, RFBS, RoadCross, ISPA, ASMC, SVI, actif-trafic, ATE, VfmF, SPC, FSFP, CSR, 37 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Le recours et la suppression du bonus ne devraient pas être exclus contractuellement (AG, BE, CCDJP).
- Il doit appartenir à l'assureur de juger s'il faut recourir ou non (SZ, BE, CDPVS). Cette disposition pourrait être formulée sur le mode potestatif (CDPVS).
- On lutte ainsi de manière ciblée contre le risque de vitesse excessive. Les conducteurs à haut risque reçoivent un signal adéquat (bpa, SPC).
- Mesure éducative et de sensibilisation (FMH).
- La réglementation actuelle comporte de mauvaises incitations (UR, PS).
- Il faut une réglementation claire quant aux cas ouvrant à l'assureur le droit de recourir (VD, Les Verts, ATE), une définition plus précise des graves négligences visées (AI, Kapo AI). Définir plus précisément la négligence grave en fonction du groupe cible des chauffards (FSFP).
- Les chauffards sont souvent démunis de moyens financiers, si bien qu'un recours n'a pas de sens (Kapo AI, CDPVS).
- Mise en œuvre claire du principe de causalité (CCDJP). Les assurances sont protégées contre les dommages évitables (SVI).
- Devrait en particulier s'appliquer aux cas de conduite en état d'ébriété (ISPA).
- Le recours doit être adapté au degré de culpabilité et à la situation économique de l'intéressé (PS).

Refus : GL, JU, NE, TI, ZG, ZH, PLR, economiesuisse, USS, usam, Automobile Club, UPSA, App.Ger. BS, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, SPAA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, FER, FMS, PSL, Fräschels, CIET, Ingenbohl, CDPVS, motosuisse, BNA&FNG, Pol. cant. GE, Routiers, SAA, ASVE, USMCM, routesuisse, SCRN VS, SVS, ASA, TCS, vélosuisse.

Remarques, critiques, propositions

- Représente une atteinte à la liberté contractuelle (JU, TI, ZH, Automobile Club, UPSA, App. Ger. BS, ASTAG, auto-suisse, SPAA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, economiesuisse, FMS, PSL, CIET, motosuisse, BNA&FNG, SAA, ASVE, usam, routesuisse, ASA, vélosuisse).
- Cette mesure ne permet pas d'atteindre en priorité le groupe cible des incorrigibles (Automobile Club).
- Au moment de l'infraction, on ne pense pas au recours de l'assureur (App.Ger. BS).
- Dans de tels cas, l'assureur peut aujourd'hui déjà former recours (JU, AVS, ATVSL, SIMB, SCRN VS).
- Appliquer éventuellement dans le cas d'infractions délibérées (FMS).
- S'agissant de transport professionnel, il faudrait pouvoir diriger le recours contre l'employeur ou contre le propriétaire du véhicule. Par ailleurs, cette mesure entrerait en conflit avec la responsabilité limitée du travailleur. (Routiers).
- Le droit de recours de l'assureur peut entraîner un transfert du risque d'assurance (USS).
- Il faudrait définir la portée du recours (SCRN VS). La notion de négligence grave devrait être définie en fonction du groupe cible des chauffards (ZH).
- Personne n'est à l'abri d'une infraction qui puisse, par la suite, être jugée grave (par omission). En cas de lésions corporelles durables, cette situation peut avoir des conséquences financières considérables. La raison d'être d'une assurance est justement de protéger les intéressés contre de telles difficultés financières (TCS).
- Il n'est pas justifiable que tous soient concernés plutôt que le seul groupe cible des chauffards (TCS, ZH).
- Cette mesure ne fait qu'entraîner une double sanction et des conséquences financières également à l'encontre des membres de la famille non impliqués. Les conséquences financières n'ont pas d'effet préventif (ZG).
- Pas de recours dans chaque cas de négligence grave. On ne renonce d'ores et déjà pas à recourir dans tous les cas (p. ex. on ne renonce souvent pas dans les cas d'accident causés par des chauffards ou en cas de conduite en état d'ébriété) (BNA&FNG, ASA, TCS).
- Le montant du recours doit être laissé à l'appréciation de l'assureur et non pas à celle du législateur (BNA&FNG, ASA).
- L'Etat doit employer les moyens dont il dispose pour faire respecter les règles de la circulation et pour faire appliquer la répression des infractions (TI, ZG).
- La déclaration des sinistres causés suffit à l'assureur pour identifier les risques importants et lui permet de fixer les primes en conséquence. Les recours à l'encontre des chauffards sont souvent dénués de sens, compte tenu de leur situation financière (ZH).

Pas de prise de position / non concerné : BL, SAB, ACS, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASPE, Distiswiss, FSS, IML BE, IRM BS, ISV, IVT EPF ZH, MFK SO, OPTICS, CoRec BE, ASP, SuisseMobile, SEVS, SSML, ASO, Conf. vélo, Viniharass, UTP.

3.3.1.20 Question 22 Acceptez-vous l'introduction de la déclaration des sinistres causés ? (art. 68a)

	Oui	**Non**	**Pas de prise de position / non concerné**
Cantons	**22**	**2**	**2**
Partis	**4**	**1**	**0**
Associations faîtières	**3**	**0**	**2**
Autres organisations	**47**	**14**	**25**
Privés	**34**	**0**	**3**
Total	**110**	**17**	**32**

Approbation : AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PEV, Les Verts, PS, USS, SAB, usam, Automobile Club, AGU, UPSA, App.Ger. BS, MfE, auto-suisse, bpa, CSA, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMS, Fräschels, FRE, Mobilité piétonne, Future Bike, SIMB, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, CCPCS, CAPS, CDPVS, Netzwerk K&V, Nez rouge, BNA&FNG, SPS, PRO VELO

Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, ReKo TG, RFBS, RoadCross, SAA, ASVE, USMCM, ASMC, SVI, ASA, TCS, actif-trafic, ATE, VfmF, SPC, FSFP, CSR, 34 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Les dommages passés font en fait, aujourd'hui déjà, l'objet d'enquête en cas de changement d'assurance (Automobile Club, UPSA, FMS, SAA, ASVE, TCS).
- Une mise en réseau des assureurs serait souhaitable (AI, Kapo AI, TG).
- Seulement pour les accidents imputables à une faute du conducteur. Il faudrait clarifier l'ampleur des dommages à prendre en compte (assurance RC, assurance tous risques, etc.) (BE).
- Les assurances disposent déjà de ces données ; cette mesure n'entraîne donc pas de coût supplémentaire important (bpa, SPC).
- La note marginale devrait être formulée dans les trois langues officielles et contenir les conditions de l'absence de sinistre (CAPS).
- Est acceptable, puisque la déclaration des sinistres causés ne peut être établie qu'à la demande du preneur d'assurance (SAB).
- Dans le texte français, « attestation » serait préférable à « déclaration de sinistre ». L'expression « va de soi » n'est pas vraiment compréhensible ; « respectivement » conviendrait mieux. La formulation italienne « i sinistri provocati o subiti » ne correspond pas à la version allemande (CAPS).
- Eventuellement limiter les données à une période de deux ans (FSFP).

Refus : NE, JU, PLR, ASTAG, ATVSL, SPAA, Car Tourisme Suisse, FER, FMH, PSL, CIET, motosuisse, Pol. cant. GE, La Poste, Routiers, SCRN VS, SVS.

Remarques, critiques, propositions

- Accroît la charge de l'administration des assurances et entraîne des effets négatifs sur les primes (ASTAG, Car Tourisme Suisse, Routiers).
- Les personnes dont le cours des sinistres est inattractif pourraient faire immatriculer leur véhicule par une autre personne (Routiers).
- L'assureur peut d'ores et déjà demander une déclaration des sinistres causés (JU, ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, La Poste, Routiers).
- Le risque est que des conducteurs sans coresponsabilité dans l'accident soient pénalisés par des primes élevées. Ainsi, la solidarité minimale entre les assurés ne peut plus fonctionner (FMH).
- Affecte la protection des données (FMH, PSL).
- Porte atteinte à la liberté contractuelle (motosuisse).

Pas de prise de position / non concerné : BL, OW, economiesuisse, ACS, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASPE, Distiswiss, FSS, Ingenbohl, IML BE, IRM BS, ISV, IVT EPF ZH, MFK SO, OPTICS, CoRec BE, ASP, SuisseMobile, SEVS, ISPA, SSML, ASO, Conf. vélo, vélosuisse, Viniharass, UTP, 3 privés.

3.3.1.21 Question 23 Acceptez-vous que le Fonds national de garantie assure la couverture à titre subsidiaire pour les dégâts causés par les usagers d'engins assimilés à des véhicules ? (art. 76, al. 2, let. d)

	Oui	**Non**	**Pas de prise de position / non concerné**
Cantons	**22**	**4**	**0**
Partis	**4**	**1**	**0**
Associations faîtières	**4**	**0**	**1**
Autres organisations	**54**	**3**	**30**
Privés	**35**	**1**	**1**
Total	**119**	**9**	**32**

Approbation : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, PEV, Les Verts, PS, SAB, USS, ACS, usam, Automobile Club, AGU, UPSA, App.Ger. BS, MfE, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, bpa, SPAA, Car Tourisme Suisse, CSA, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FER, FMH, FMS, PSL, Fräschels, Mobilité piétonne, Future Bike, SIMB, CIET, Kapo AI, Kibü BS, CCPCS, CDPVS, Netzwerk K&V, Nez rouge, BNA&FNG, SPS, La Poste, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SuisseMobile, ASVE, USMCM, routesuisse, SCRN VS, SVI, SVS, TCS, actif-trafic, ATE, VfmF, SPC, CSR, 35 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Concourt à l'égalité de droit (BE).
- Variante : taxe d'assurance anticipée à l'achat d'un engin assimilé à un véhicule (par analogie à la taxe d'élimination anticipée). On tiendrait ainsi compte du principe de causalité (BL, NW, CCPCS).
- Variante : vignette semblable à celle des vélos (ASVE, routesuisse).
- Variante : prescrire la souscription d'une assurance RC (RC privée) (SIMB).
- Ne contribue pas à la sécurité routière (Les Verts).
- Meilleure information de la population (Kalberer).
- Le Conseil fédéral devrait prévoir des exceptions pour les cas où cela apparaît judicieux et nécessaire (p. ex. touristes étrangers) (BNA&FNG).
- Ne doit en aucun cas conduire à ce que l'on ne conclue plus de ce fait d'assurance RC privée (PS).
- Ne doit s'appliquer que dans peu de cas (ATE).

Refus : GL, JU, NE, ZH, PLR, Pol. cant. GE, ASA, FSFP, 1 privé.

Remarques, critiques, propositions

- Il faut une assurance RC pour de tels engins (PLR, Pol. cant. GE).
- Contredit le principe de causalité (ZH, FSFP).
- Pourrait entraîner des abus (JU, ASA).
- Les véhicules/engins doivent être précisément définis (JU).
- Le Fonds de garantie serait par trop sollicité, à terme au détriment des autres usagers de la route (JU, NE).
- Accroît la charge administrative (ASA).

Pas de prise de position / non concerné : Ingenbohl, economiesuisse, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASPE, Distiswiss, FRE, FSS, IML BE, IRM BS, IRM SG, ISV, IVT EPF ZH, CAPS, MFK SO, motosuisse, OPTICS, CoRec BE, ASP, SAA, SEVS, ISPA, ASMC, SSML, ASO, Conf. vélo, vélosuisse, Viniharass, UTP, 1 privé.

3.3.1.22 Question 24 Acceptez-vous que le juge puisse ordonner la confiscation et la destruction du véhicule en cas d'infraction commise sans scrupules ? (art. 90a)

	Oui	**Non**	**Pas de prise de position / non concerné**
Cantons	**24**	**2**	**0**
Partis	**4**	**1**	**0**
Associations faîtières	**2**	**1**	**2**
Autres organisations	**44**	**25**	**21**
Privés	**35**	**2**	**0**
Total	**109**	**31**	**23**

Approbation : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PEV, Les Verts, PS, CCCS, SAB, USS, AGU, MfE, bpa, CSA, COCRBT, Dachorgan, FMH, FRE, Mobilité piétonne, Future Bike, SIMB, Kibü BS, CDPVS, Netzwerk K&V, BNA&FNG, SPS, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, RFBS, ASMC, SSML, SVI, SVS, ASA, actif-trafic, ATE, VfmF, SPC, FSFP, App.Ger. BS, asa, Ingenbohl, IRM SG, Kapo AI, CCPCS, MFK SO, Pol. cant. GE, CoRec BE, ReKo TG, SCRN VS, ACPSS, CSR, 35 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Contribution pertinente pour accroître la sécurité routière (GL) ; contribution très importante (ZH).
- Effets positifs selon les cas (Les Verts).
- Mesure efficace à la condition que le responsable de l'infraction soit aussi le propriétaire du véhicule (VS).
- La confiscation et la destruction doivent aussi s'appliquer aux véhicules de leasing (Mobilité piétonne, VfmF).
- Garantir que la confiscation ou la destruction soient possibles indépendamment des conditions de propriété (SO).
- Réglementer la confiscation de véhicules en mains de tiers (BL, COCRBT).
- Régression par rapport au règlement actuel, qui permet la confiscation en cas de grave violation intentionnelle des règles de la circulation, sans que les conditions de mise en danger de la vie d'autrui ne soient réunies (CCCS, ACPSS, ZH).
- La preuve que les conditions de la mise en danger de la vie d'autrui sont réunies ne pourrait être apportée que dans une faible proportion des cas (AI, Kapo AI, ZH).
- Contredit la tendance actuelle à la réserve en matière de confiscation de véhicules (CCCS, ACPSS).
- Extension à la confiscation du véhicule dans les cas notoires de conduite malgré un retrait ou sans permis de conduire (AI, AR, TG, Kapo AI).
- Limitation de la confiscation aux cas d'infractions commises sans scrupules, mais sans destruction du véhicule : le produit de la vente du véhicule servira à payer les amendes/sanctions pécuniaires, les frais de procédure, les dommages-intérêts, tandis que le surplus éventuel sera affecté aux mesures de sécurité routière (App.Ger. BS).
- La destruction du véhicule est, dans certains cas, moins judicieuse que sa réalisation, en particulier dans la perspective de l'indemnisation des victimes (BL, NW).
- Pas de destruction du véhicule, mais confiscation et réalisation aux fins de :
    - formation (FRE),
    - projets généraux de prévention routière (RoadCross),
    - promotion de la sécurité routière (ZG),
    - mesures éducatives (La Poste),
    - frais de procédure (Pol. BL, GR),
    - indemnisation des victimes (GR),
    - compensation des dommages (UR).
- Il n'est pas judicieux de renoncer à générer un revenu pour l'Etat en détruisant le véhicule (AI, Kapo AI).
- Le produit de la réalisation du véhicule doit revenir à l'Etat (BL, OW, COCRBT, CDPVS).
- Produit de la vente du véhicule aux propriétaires tiers, pour autant que ceux-ci n'aient pas négligé leur devoir de diligence en confiant leur véhicule (SH).
- Il devrait être aussi possible de réaliser le véhicule, à la condition sine qua non que le produit de la vente soit employé au versement de dommages-intérêts, à la réparation de torts moraux et au paiement des frais de procédure (SO).
- Restreindre la destruction à des cas d'espèce ; privilégier la réalisation du véhicule et la confiscation du produit de la vente (AG).
- Remplacer la notion de « destruction » par celle de « réalisation » (BE, eco suisse par analogie, CDPVS par analogie).
- Compléter la disposition par « …que le juge puisse ordonner la confiscation, la réalisation ou la destruction du véhicule… **»** (BS).

- Cette disposition doit être notamment appliquée aux cas de course-poursuite sur la voie publique, que des personnes soient ou non blessées ou tuées (PEV).
- N'empêche pas la récidive (VD).
- Le coupable peut toujours utiliser les véhicules de tiers (VD, CSR, Pol. cant. GE).
- Problème de conflit entre le nouvel art. 90a LCR et l'art. 69 CPS (LU).
- La condition de l'absence de scrupules apparaît trop exigeante ; la mesure devrait déjà pouvoir s'appliquer en cas d'infraction dépourvue d'égards (SO).
- La confiscation facilitée des véhicules de chauffards, qui est visée, suppose que les conditions de la LCR soient fixées à un niveau moins élevé que dans la partie générale du CPS (TG, ZH).
- Examiner la possibilité de confisquer « seulement » les plaques d'immatriculation et d'annuler le permis de conduire (TI).
- La réglementation proposée est moins bonne que la réglementation actuelle du CPS ; les dispositions doivent être renforcées et non pas adoucies (FSFP).

Refus : JU, GE, PLR, usam, Automobile Club, UPSA, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, SPAA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, eco swiss, FER, FMS, PSL, CIM, CIET, CAPS, motosuisse, La Poste, RoadCross, Routiers, SAA, ASVE, USMCM, routesuisse, TCS, Fräschels, 2 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Il n'est pas judicieux de détruire des véhicules en mains de tiers (Automobile Club, ASTAG, auto-suisse, Car Tourisme Suisse, FMS, CIET, La Poste, SAA, ASVE, routesuisse).
- Même si le véhicule appartient à l'auteur de l'infraction : doutes quant à l'efficacité d'une telle mesure (Automobile Club, UPSA, ASTAG, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, CIET, SAA, ASVE, routesuisse).
- Si le véhicule appartient à un tiers :
    - problèmes insolubles (PSL),
    - mesure disproportionnée (CAPS).
- La mesure n'est pas applicable, car de nombreux véhicules sont l'objet de contrats de leasing et qu'ils sont soumis à des réserves de propriété (JU).
- Inégalité de traitement, car l'auteur de l'infraction est plus sévèrement puni s'il est le propriétaire du véhicule que le contrevenant qui a signé un contrat de leasing et dont le véhicule ne peut guère être confisqué et détruit si des tiers font valoir des droit de propriété (CAPS).
- Il est indispensable d'agir sur le comportement du contrevenant et non pas sur ses conditions de propriété (UPSA).
- Pas de destruction, mais confiscation et utilisation du produit de la vente pour :
    - des projets généraux de prévention routière (RoadCross),
    - des mesures éducatives (La Poste).
- Pas de destruction du véhicule, car une importante quantité de l'énergie grise employée lors de sa fabrication serait ainsi inutilement anéantie (eco swiss).
- La confiscation est d'ores et déjà autorisée ; la destruction n'est pas judicieuse (PLR).
- Les possibilités actuelles fournies par le droit pénal sont suffisantes (motosuisse).
- La confiscation est particulièrement choquante si le « contrevenant » n'a pas causé d'accident (PSL).
- On sape ainsi les droits fondamentaux (CIM).
- On n'empêche pas la récidive (CAPS).
- Des mesures de droit pénal plus strictes seraient plus judicieuses (Routiers).
- L'interdiction de conduire et la formation représentent des mesures plus adéquates (USMCM).
- Difficulté à assurer une application égalitaire en droit (statuts de propriétaire, de détenteur, d'utilisateur ; origine du conducteur) (usam).
- On ne voit pas ce que la destruction du véhicule pourrait apporter ; le véhicule n'est pas un objet dangereux en soi (TCS).
- Détruire le véhicule serait disproportionné et contredirait les principes de l'art. 69, al. 2, du code pénal (TCS).

Pas de prise de position / non concerné : ACS, economiesuisse, ANCV, ASCV, ASG, ASPE, Distiswiss, FSS, ISV, IVT EPF ZH, Nez rouge, OPTICS, ASP, SuisseMobile, SEVS, ISPA, ASO, Conf. vélo, vélosuisse, Viniharass, UTP, IML BE, IRM BS.

3.3.1.23 Question 25 Acceptez-vous les sanctions plus sévères prévues à l'encontre des personnes ayant conduit sans être titulaires du permis de conduire requis ? (art. 95, ch. 1 et 1bis)

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**26**	**0**	**0**
Partis	**4**	**1**	**0**
Associations faîtières	**4**	**0**	**1**
Autres organisations	**66**	**1**	**20**
Privés	**34**	**1**	**2**
Total	**134**	**3**	**23**

Approbation : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PEV, Les Verts, PS, SAB, USS, ACS, usam, Automobile Club, AGU, UPSA, App.Ger. BS, MfE, asa, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, bpa, SPAA, Car Tourisme Suisse, CSA, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FER, FMH, FMS, PSL, Fräschels, FRE, Mobilité piétonne, SIMB, CIET, Ingenbohl, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, CCPCS, CAPS, CDPVS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, BNA&FNG, SPS, Pol. cant. GE, La Poste, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, CoRec BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, ASVE, USMCM, ASMC, SSML, routesuisse, SCRN VS, SVI, SVS, ASA, TCS, actif-trafic, ATE, VfmF, SPC, UTP, FSFP, CSR, 34 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Il est discutable que le fait de confier un véhicule à une personne sans permis de conduire soit passible de la même sanction pénale (AI, ZH, PEV, Kapo AI). En cas de négligence, les faits constitutifs de la contravention suffisent (ZH).
- Incertitude quant à savoir si conduire avec un permis de conduire périmé tombe aussi sous le coup de cette disposition (AR, BE, FR, GR, LU, SZ, TG, ZG, ZH, asa). Prévoir éventuellement des sanctions moins sévères pour le nouveau cas de figure (AR, BE, FR, GR, SZ, TG, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Cette disposition implique que les mesures et les processus nécessaires soient créés pour permettre de déceler les infractions (BL, CCPCS, Kalberer).
- Seulement en cas d'infraction intentionnelle (CoRec BE).

Refus : PLR, motosuisse, 1 privé.

Remarques, critiques, propositions

- Les dispositions actuellement en vigueur suffisent à sanctionner sévèrement le fait de conduire sans permis. La différenciation faite à ce jour doit être maintenue (motosuisse).
- Il faut épuiser la marge d'intervention donnée par la loi. Un renforcement supplémentaire n'accroîtrait pas l'effet préventif. (PLR).

Pas de prise de position / non concerné : economiesuisse, ANCV, ASCV, ASG, ASPE, Distiswiss, FSS, Future Bike, IML BE, IRM BS, ISV, IVT EPF ZH, OPTICS, ASP, SuisseMobile, SEVS, ISPA, ASO, Conf. vélo, vélosuisse, Viniharass, 2 privés.

3.3.1.24 Question 26 Acceptez-vous que la liste des infractions punissables en matière d'avertissements de contrôles du trafic soit augmentée ? (art. 98a)

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**15**	**10**	**1**
Partis	**4**	**1**	**0**
Associations faîtières	**1**	**1**	**3**
Autres organisations	**28**	**28**	**25**
Privés	**38**	**3**	**2**
Total	**86**	**43**	**31**

Approbation : AR, BE, FR, GE, GL, GR, JU, NE, NW, SG, SH, TG, UR, VD, VS, PEV, Les Verts, PS, SAB, AGU, MfE, bpa, CSA, COCRBT, Dachorgan, FMH, FRE, Mobilité piétonne, SIMB, Kibü BS, CCPCS, CAPS, CDPVS, Netzwerk K&V, SPS, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, RoadCross, ASMC, SVI, actif-trafic, ATE, VfmF, UTP, FSFP, CSR, 38 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Des indications générales par la voie des médias quant à des contrôles de police actuels doivent rester possibles, pour autant que l'endroit précis des contrôles ne soit pas divulgué. De telles indications accroissent la prise de conscience subjective des contrôles chez tous les conducteurs (bpa).
- Les avertisseurs de radars vont à l'encontre de la sécurité routière (VS, Mobilité piétonne).
- Ce n'était pas l'intention du législateur de tolérer certaines formes d'avertissements. En ce domaine, la technique a dépassé la réglementation juridique (CDPVS).
- Cette disposition tient compte du progrès technologique (PS).
- Les communications publiques des organes de police ne doivent pas être concernées par cette disposition (GL, SH, COCRBT, Pol. cant. GE, FSFP, CSR).
- Les avertisseurs de radars peuvent aussi avoir un effet préventif (Les Verts, CCPCS).

Refus : AG, AI, BL, BS, LU, SO, SZ, TI, ZG, ZH, PLR, usam, Automobile Club, UPSA, ASTAG, ATVSL, autosuisse, SPAA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, FER, FMS, PSL, Fräschels, CIET, IRM SG, Kapo AI, motosuisse, BNA&FNG, La Poste, RFBS, Routiers, SAA, ASVE, USMCM, routesuisse, SVS, ASA, TCS, SPC, 3 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Les avertisseurs de radars ont aussi un effet préventif (AG, BL, BS, LU, TI, Automobile Club, UPSA, ASTAG, Car Tourisme Suisse, FMS, PSL, CIET, motosuisse, SAA, ASVE, usam, routesuisse, SVS, TCS, SPC, Kappeler O., Santschi).
- On ne peut pas rivaliser avec les nouvelles technologies (LU, Automobile Club, UPSA, SPAA, Car Tourisme Suisse, BNA&FNG, ASA).
- On devrait restreindre cette disposition aux avertissements systématiques à un large public ou aux services d'information à but commercial (Routiers).
- Les réglementations actuelles suffisent à couvrir des possibilités techniques étendues (VD, BNA&FNG, ASA).
- La police perçoit de sérieux problèmes de mise en œuvre en ce domaine (SZ).
- Peut entraver le travail de la police (VD, TCS, ZH).

Pas de prise de position / non concerné : OW, economiesuisse, USS, ACS, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASPE, Distiswiss, eco swiss, FSS, Future Bike, IML BE, IRM BS, ISV, IVT EPF ZH, MFK SO, Nez rouge, OPTICS, ASP, SuisseMobile, SEVS, ISPA, SSML, ASO, Conf. vélo, vélosuisse, Viniharass, 2 privés.

3.3.1.25 Question 27 Acceptez-vous la nouvelle réglementation concernant la statistique des accidents de la circulation ? (art. 104, al. 2, 104 f. et 104g)

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**22**	**4**	**0**
Partis	**4**	**1**	**0**
Associations faîtières	**3**	**0**	**2**
Autres organisations	**51**	**25**	**12**
Privés	**34**	**2**	**1**
Total	**114**	**32**	**15**

Approbation : AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, PS, PEV, Les Verts, economiesuisse, USS, usam, Automobile Club, AGU, UPSA, App.Ger. BS, MfE, asa, ASPE, auto-suisse, bpa, CSA, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMS, Fräschels, FRE, Mobilité piétonne, Future Bike, SIMB, Kapo AI, Kibü BS, CCPCS, CDPVS, motosuisse, Netzwerk K&V, Nez rouge, OPTICS, SPS, Pol. cant. GE, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, ReKo TG, RFBS, Road-Cross, Routiers, SAA, ASVE, ASMC, SSML, ASO, Suva/CNA, SCRN VS, SVI, actif-trafic, ATE, VfmF, SPC, UTP, CSR, 34 privés.

Remarques, critiques, propositions

- La charge de la police ne s'en trouvera guère allégée (ZH), même si celle-ci est libérée de la tâche de recenser les accidents sans dommages corporels. Ces cas restent déterminants pour l'évaluation des accidents interne au canton (TG, Kapo AI). Les assureurs doivent régulièrement se référer aux indications de la police, parce que les retours d'information des personnes impliquées sont insuffisantes ou qu'elles ne leur parviennent pas (personnes de l'étranger) (GR). Il en résulte un supplément de charge administrative (CDPVS).
- Pour l'allégement des charges de la police quant à son obligation d'annoncer les accidents comportant des dommages matériels, on part du principe que les données ne seront certes pas communiquées par la police au PPAC, mais qu'un rapport de police devra encore être établi comme par le passé (ZG).
- La statistique actuelle des accidents est sujette à caution. Pour expliquer le recul du nombre d'accidents, il faudrait aussi prendre en compte l'exclusion de certains conducteurs de la voie publique (PS, MfE, ASPE, Netzwerk K&V).
- Il est douteux que l'on puisse trouver des éléments de référence pour déceler des lieux à haut risque d'accidents ou élaborer des contre-mesures appropriées, lorsque l'accident est réglé sans le recours à la police (soit généralement pour des dommages légers) (ZG).
- Il faut impérativement mentionner les croquis et les descriptions d'accidents à l'art. 104g P-LCR, faute de quoi les tâches ne sauraient être exécutées (bpa, SPC).
- Les données d'accidents des cantons et des assureurs doivent être compatibles (BL, FR, bpa, CCPCS, SPC).
- L'utilisation des données d'assurance pour les accidents sans dommages corporels doit être soigneusement pensée, surtout quant à la qualité et à la véracité des données et à la concordance des procès-verbaux d'accidents (bpa, SPC).
- Lors de la connexion des divers ensembles de données, dans le cadre de MISTRA, il faut également mentionner les informations médicales (bpa, SPC).
- Il faut tenir compte du fait que FABER, ADMAS et MOFIS ne contiennent pas certains groupes de personnes (p. ex. les enfants, les cyclistes, etc.). C'est pourquoi il faut signaler dans les procès-verbaux d'accidents les caractéristiques qui apparaissent particulièrement importantes. (bpa, SPC).
- La statistique devrait faire état des déficiences de la vue (OPTICS, PRO VELO Thoune, PRO VELO Suisse, ASO, actif-trafic). Un test correspondant devrait être réalisé lors du relevé des éléments de l'accident (OPTICS, ASO) et le procès-verbal d'accident devrait être adapté en conséquence (PRO VELO Thoune, PRO VELO Suisse, actif-trafic).
- Il faut saisir les données de la géométrie routière (p. ex. largeur de la chaussée, largeur du passage à la hauteur d'îlots de protection des piétons) (Mobilité piétonne). Il faut également relever les données relatives aux accidents survenus sur les trottoirs, les trottoirs ininterrompus et dans les zones piétonnes (PRO VELO Thoune, PRO VELO Suisse, actif-trafic).

- Les accidents entraînant des morts et des blessés graves doivent être analysés et évalués de façon ciblée : le comportement des personnes impliquées, les mesures matérielles, techniques et organisationnelles nécessaires et l'intervention des équipes de sauvetage doivent être considérés. (PS).
- Il faut compléter la statistique des accidents par des indications sur les véhicules (marque, type, poids), afin d'identifier ceux qui sont dangereux et de prendre des mesures supplémentaires (Mobilité piétonne, VfmF).
- Il faudrait garantir les possibilités d'accès d'autres services que l'OFROU (p. ex. bpa) (bpa, SPC).
- La maîtrise des données relatives aux accidents faisant l'objet de relevés et de rapports de police doit rester de la compétence de celle-ci (AI, TG, ZH, Kapo AI).
- Il faut adapter l'informatique, qui doit être simple et efficace. Les changements ne doivent entraîner aucune charge supplémentaire pour les cantons (JU).
- Le droit de consultation des données acoordé au Bureau national d'assurance et au Fonds national de garantie est problématique des points de vue de la procédure pénale et de la protection des données (ZH).
- Il manque une précision quant à la maîtrise des données et à la responsabilité qui s'y rapporte (LU, SZ). La protection des données doit être garantie (Kappeler O.).
- S'agissant des accidents qui ne font l'objet que de relevés d'assurance, la question se pose de savoir si les données consignées peuvent ultérieurement fonder une procédure (ZG).

Refus : BE, GL, NE, ZH, PLR, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, SPAA, Car Tourisme Suisse, Distiswiss, FER, FMH, PSL, FSS, CIET, Ingenbohl, ISV, IVT EPF ZH, BNA&FNG, La Poste, SEVS, USMCM, SVS, ASA, TCS, Viniharass, FSFP, 2 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Le coût est trop important par rapport à l'utilité (GL).
- Il faut aussi relever les données des accidents qui n'ont causé que des dommages matériels et les communiquer par le truchement des organes de police à l'OFS et à l'OFROU (IVT EPF ZH).
- Il est douteux que l'on puisse trouver des éléments de référence pour déceler des lieux à haut risque d'accidents ou élaborer des contre-mesures appropriées, lorsque l'accident est réglé sans le recours à la police (soit généralement pour des dommages légers) (BE).
- S'agissant des accidents qui ne font l'objet que de relevés d'assurance, la question se pose de savoir si les données consignées peuvent ultérieurement fonder une procédure (BE).
- Il est inutile de collecter les données de cas insignifiants et de petits dommages matériels, car elles sont de peu de valeur pour la statistique des accidents (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, PSL, La Poste).
- La mise en œuvre n'est pas possible avec les moyens électroniques à disposition. Les conditions de l'application seraient : introduction du nouveau procès-verbal d'accident dans tous les cantons ; mise à la disposition des cantons par la Confédération d'un instrument d'évaluation MISTRA à utiliser de manière uniforme ; disponibilité centralisée des données du trafic concernant les routes cantonales et les routes communales importantes, par exemple grâce à un instrument MISTRA (BE).
- Douteux, eu égard à la protection des données (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, FMH, La Poste). Il faut tenir compte de la problématique de l'accès aux croquis d'accidents et de leur degré de précision et considérer les aspects juridiques de la protection des données qui lui sont liés (BE).
- La saisie parallèle des données d'accidents par la police et les assureurs n'est pas suffisamment clarifiée. Des problèmes qualitatifs peuvent apparaître dans les relevés des assureurs. On salue en principe que la base de données repose sur une plateforme uniforme à l'échelle nationale (BE).
- Pour l'allégement des charges de la police quant à son obligation d'annoncer les accidents comportant des dommages matériels (rapport explicatif, page 45), on part du principe que les données ne seront certes pas communiquées par la police au PPAC, mais qu'un rapport de police devra encore être établi comme par le passé (BE).
- L'exclusion de l'OFROU du traitement des données et de leur utilisation ciblée dans le PPAC sur le plan juridique formel est trop rigide (BE).
- On salue en principe l'amélioration de la statistique. Mais il faudrait définir précisément ce qu'il faut entendre par accident de la route. Il faut clairement limiter l'accès des assurances au registre visé à l'art. 104 f en raison de la protection des données. Dans un premier temps, les deux registres (art. 104 f et 104 g) pourraient être établis sans droit d'accès des assurances. Un droit d'accès pourrait être accordé aux assurances dans un deuxième temps seulement, au terme d'une phase d'évaluation (TCS).
- Le fait que les données seront traitées par les assureurs RC des véhicules automobiles pour être transmises à la Confédération se répercutera négativement sur les primes d'assurance (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, La Poste).

- Cette disposition entraînerait des coûts d'investissement et d'administration trop élevés pour les assureurs, qui devraient les répercuter sur les primes. L'évaluation de petits dommages est d'un coût disproportionné. L'évaluation de plusieurs centaines de milliers de sinistres par an est à peine réaliste. En outre, les données à communiquer n'apparaissent souvent pas ou que partiellement dans les dossiers de sinistres des assureurs (p. ex. état de la route, conditions extérieures) (ASA).
- Proposition est faite d'évaluer les données provenant des statistiques communes établies chaque année par les assureurs, afin de pouvoir modifier ou compléter éventuellement le plan statistique en conséquence et tirer des conclusions claires quant aux lieux à haut rique d'accidents à partir des résultats (ASA).

Pas de prise de position / non concerné : SAB, ACS, IML BE, IRM BS, IRM SG, CAPS, MFK SO, CoRec BE, ASP, SuisseMobile, ISPA, routesuisse, Conf. vélo, vélosuisse, 1 privé.

3.3.1.26 Question 28 Acceptez-vous que les assureurs aient accès au registre des mesures administratives ? (art. 104b, al. 2 et 6, let. g)

	Oui	**Non**	**Pas de prise de position / non concerné**
Cantons	**13**	**12**	**1**
Partis	**3**	**2**	**0**
Associations faîtières	**1**	**2**	**2**
Autres organisations	**37**	**34**	**16**
Privés	**34**	**2**	**1**
Total	**88**	**52**	**20**

Approbation : AG, BL, GE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH, PEV, Les Verts, PS, economiesuisse, Automobile Club, AGU, App.Ger. BS, MfE, asa, auto-suisse, bpa, CSA, Dachorgan, eco swiss, FMS, FRE, Mobilité piétonne, SIMB, IRM SG, Kibü BS, CAPS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, BNA&FNG, SPS, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, RFBS, RoadCross, SAA, ASVE, ASMC, SSML, SCRN VS, SVI, ASA, ATE, VfmF, SPC, CSR, 34 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Il est correct que seul le bilan personnel de l'usager de la route soit déterminant quant au calcul des primes d'assurance (Automobile Club, FMS, SAA, ASVE) et non pas le potentiel de risque du véhicule (Automobile Club, SAA, ASVE).
- On peut éventuellement déjà atteindre l'objectif visé en introduisant la mesure moins lourde de la déclaration des sinistres causés (ZH).
- Il faut respecter les dispositions en matière de protection des données (AG, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH, asa, MFK SO, BNA&FNG ASA).
- Il faut créer au niveau de la Confédération un service centralisé de contact et de renseignement (SZ, TG, UR, asa).
- Consultation en ligne, pas de service de contact sur le plan cantonal (AG, MFK SO).
- Pas de droit d'accès direct en ligne des assureurs. Les données devraient être transmises par une autorité disposant d'un droit d'accès (bpa, SPC, CSR).
- Peut être déjoué relativement facilement, car il n'est pas possible de contrôler le point du « conducteur principal » (TG).
- Il faut assimiler à une escroquerie à l'assurance le délit de quiconque se désigne faussement comme conducteur principal d'un véhicule, afin de faire bénéficier une autre personne de primes d'assurance plus basses (RoadCross).
- Droit de consultation également pour la police (RoadCross).
- Il doit être possible de souscrire une assurance de base comportant une limite maximale de primes (par analogie à l'assurance-maladie) (SH).

Refus : AI, AR, BE, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, TI, VD, PLR, USS, usam, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, FER, FMH, PSL, Fräschels, FSS, CIET, Ingenbohl, ISV, Kapo AI, CCPCS, CDPVS, motosuisse, Pol. cant. GE, La Poste, PRO VELO Thoune, ReKo TG, Routiers, SEVS, ISPA, USMCM, SVS, TCS, Viniharass, FSFP, 2 privés.

Remarques, critiques, propositions

- La possibilité existe d'ores et déjà de fixer des primes conformément au risque, grâce à la déclaration des sinistres causés ou à la déclaration d'absence de sinistre (AI, AR, GR, LU, NE, VD, UPSA, Kapo AI, CDPVS).
- Refus en raison de la protection des données et de la personnalité (AI, AR, BE, BS, GL, JU, TI, VD, PLR, FMH, PSL, ASCV, ASTAG, ANCV, ASG, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FSS, CIET, ISV, Kapo AI, CCPCS, motosuisse, La Poste, SEVS, ISPA, TCS, Viniharass, FSFP). Le cercle des personnes disposant d'une autorisation d'accès est trop large (AR). Il s'agit de données personnelles particulièrement dignes de protection ; il faut donc en limiter l'accès aux autorités (BE).
- Entraîne une double sanction des infractions de conduite en état d'ébriété (ISPA).
- Tourne en défaveur de la majorité qui se comporte correctement (ASCV, ASTAG, ANCV, ASG, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FSS, CIET, ISV, La Poste, SEVS, Viniharass).
- La police, elle non plus, n'a pas de droit de consultation (VD, COCRBT, CCPCS). Les autorités également n'ont pas de droit de consultation (CDPVS). Le cercle des autorisés doit rester fermé (LU).
- Pourrait avoir pour conséquence que nombre de conducteurs circulent sans assurance ou sans autorisation, grevant ainsi la collectivité en cas d'accident (FR).
- On ne saurait déduire un risque accru de dommage ou de mise en danger à partir de mesures administratives. En raison de la faible densité des contrôles, les résultats sont aléatoires (BE).
- Il suffit que les services des automobiles soient tenus de renseigner les assureurs sur les conducteurs, lorsque les premiers nommés prétendent de manière plausible que l'assuré fournit des indications contraires à la vérité (GL).
- L'effet d'une prime d'assurance fixe disparaît si un autre détenteur de véhicule est substitué au conducteur fautif (AR, Routiers).
- Il vaudrait mieux associer des primes plus élevées aux véhicules particulièrement problématiques, puissants et munis de composantes critiques (BE).
- Droit de consultation éventuellement dans des circonstances délictueuses particulières, pour les récidivistes (BE) ou pour les chauffards (motosuisse).
- Un service centralisé devrait être créé à cet effet (FR).
- Si cette mesure devait malgré tout être introduite, les services des automobiles devraient pouvoir consulter les données des assureurs (JU).

Pas de prise de position / non concerné : OW, SAB, ACS, ASPE, SPAA, Future Bike, IML BE, IRM BS, IVT EPF ZH, OPTICS, CoRec BE, ASP, SuisseMobile, ASO, routesuisse, actif-trafic, Conf. vélo, vélosuisse, UTP, 1 privé.

3.3.2 Questions relatives à diverses mesures de la loi sur les amendes d'ordre

3.3.2.1. Question 29 Procédure de l'amende d'ordre : la responsabilité civile du détenteur du véhicule proposée doit-elle être introduite ? (art. 6, al. 3 et art. 6a, al. 3 LAO)

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**21**	**5**	**0**
Partis	**3**	**1**	**1**
Associations faîtières	**1**	**3**	**1**
Autres organisations	**39**	**23**	**26**
Privés	**34**	**1**	**2**
Total	**98**	**33**	**30**

Approbation : AG, BE, BL, BS, FR, GE, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, PEV, Les Verts, PS, USS, AGU, App.Ger. BS, MfE, ATVSL, bpa, SPAA, CSA, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, FRE, Mobilité piétonne, SIMB, IRM SG, Kibü BS, CCPCS, CAPS, CDPVS, Netzwerk K&V, BNA&FNG, SPS, Pol. cant. GE, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SSML, SCRN VS, ASA, actif-trafic, ATE, VfmF, SPC, FSFP, CSR, 34 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Correspond à une forte préoccupation des organes d'investigation (BE). Une part considérable des investigations policières peut être ainsi supprimée (LU, OW).
- Les experts de la sécurité reconnaissent aussi l'avantage de ce système. L'effet des contrôles de police est plus important, l'expérience le montre, lorsque la possibilité subjective de sanction augmente (bpa, SPC).
- La responsabilité civile du détenteur du véhicule répond au principe constitutionnel de l'égalité de traitement, c'est-à-dire de l'égalité juridique (BL, CCDJP).
- Va à l'encontre de la présomption d'innocence ; le droit de refuser de témoigner devrait être adapté. Il est regrettable qu'une responsabilité de principe du détenteur du véhicule ne soit pas introduite dans la LCR (VD).
- Le délai de règlement des amendes doit être de 30 jours et non pas de 10 jours (eco swiss, CDPVS).
- Une réglementation spéciale devrait être trouvée pour les véhicules de location ou d'entreprise (CDPVS).
- Le canton doit déterminer, dans le cadre de la souveraineté policière, de l'attribution des tâches (FSFP).

Refus : AI, AR, GL, ZG, ZH, PLR, SAB, ACS, usam, Automobile Club, CCCS, UPSA, ASTAG, auto-suisse, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, FER, FMS, PSL, Fräschels, CIET, Ingenbohl, Kapo AI, motosuisse, La Poste, SAA, ASVE, routesuisse, SVI, SVS, TCS, vélosuisse, 1 privé.

Remarques, critiques, propositions

- N'est pas pertinent pour les véhicules d'entreprise ni pour les véhicules loués (SAB, ACS).
- La responsabilité civile du détenteur du véhicule contredit le principe de causalité (Automobile Club, UPSA, ASTAG, auto-suisse, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, FMS, PSL, CIET, motosuisse, La Poste, SAA, ASVE, ACS, routesuisse, TCS, vélosuisse, Kappeler, O.).
- La proposition, selon laquelle le détenteur du véhicule qui ne paie pas une amende prononcée conformément à la procédure de l'amende d'ordre doit être attrait en justice dans le cadre d'une procédure de poursuite et non plus d'une procédure pénale, doit être rejetée. Pour le reste, la responsabilité civile du détenteur du véhicule est bien accueillie (AI, AR, GL, TG, ZH, Kapo AI).

Pas de prise de position / non concerné : economiesuisse, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASPE, Distiswiss, FSS, Future Bike, IML BE, IRM BS, ISV, IVT EPF ZH, MFK SO, Nez rouge, OPTICS, CoRec BE, ASP, SuisseMobile, SEVS, ISPA, USMCM, ASMC, ASO, Conf. vélo, Viniharass, UTP, 2 privés.

3.3.2.2. Question 30 Procédure de l'amende d'ordre : la procédure ordinaire ne doit-elle plus être appliquée qu'en cas de contestation explicite de l'infraction réprimée par l'amende d'ordre ? (art. 6, al. 2, let. b et art. 6a, al. 2, let. b LAO)

	Oui	**Non**	**Pas de prise de position / non concerné**
Cantons	**17**	**9**	**0**
Partis	**4**	**1**	**0**
Associations faîtières	**2**	**0**	**3**
Autres organisations	**46**	**9**	**31**
Privés	**33**	**2**	**2**
Total	**102**	**21**	**36**

Approbation : AG, BE, BL, BS, FR, GE, GR, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TI, VD, VS, ZG, PEV, Les Verts, PS, USS, usam, Automobile Club, UPSA, App.Ger. BS, MfE, ATVSL, auto-suisse, bpa, SPAA, CSA, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, FMS, PSL, Fräschels, FRE, Mobilité piétonne, SIMB, Kibü BS, CCPCS, CAPS, motosuisse, Netzwerk K&V, BNA&FNG, SPS, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, ASVE, SCRN VS, SVS, ASA, TCS, actif-trafic, ATE, vélo-suisse, VfmF, SPC, CSR, 33 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Réduit la charge de l'administration et des tribunaux (PS, motosuisse).
- On peut exiger du conducteur qu'il devienne actif de son propre mouvement dans le cas d'une procédure d'amende d'ordre. Mais cette mesure n'a guère d'effet sur la sécurité routière (TCS).
- Cette disposition est certes souhaitable pour des raisons d'économies de procédure ; cependant, l'allégement de la charge des tribunaux va de pair avec un accroissement de la charge des autorités administrative (BS).
- La charge administrative peut être fortement réduite (GR).
- Il faut supprimer la confirmation écrite de la reconnaissance visée à l'art. 5, al. 3 LAO. L'absence de réaction de l'intéressé suffit à constituer la reconnaissance (VD, COCRBT).
- Il faudrait aussi introduire un délai de dix jours à l'art. 6, al. 3 (COCRBT).
- On peut douter que la jurisprudence citée de la Cour européenne des droits de l'homme constitue une base suffisante. Dans les jugements mentionnés, les conducteurs n'ont pas été condamnés en raison de violations de la législation routière, mais parce que l'obligation légale d'indiquer aux autorités l'identité de la personne qui conduisait le véhicule a été enfreinte (TCS).
- Il y a lieu de se demander ce qu'il adviendra de titres de créance établis à l'encontre d'étrangers. Jusqu'à présent, ceux-ci pouvaient être inscrits dans le RIPOL (BS).
- Il devrait être exclu de faire opposition en matière d'amende d'ordre ou des dispositions privilégiant les créances correspondantes devraient être prévues dans la LP (CSR).

Refus : AI, AR, GL, JU, LU, OW, TG, UR, ZH, PLR, ASTAG, Car Tourisme Suisse, FER, CIET, Kapo AI, CDPVS, La Poste, SVI, FSFP, 2 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Une procédure d'infraction ordinaire doit être conduite, sans que le détenteur ne puisse objecter qu'il n'était pas lui-même au volant (CDPVS).
- L'exécution doit être réservée à une autorité pénale compétente en matière de contravention et dotée decompétences judiciaires. Seule une telle autorité dispose de l'ensemble des instruments d'exécution de droit pénal. Si cette condition n'est pas remplie, la possibilité disparaît d'acquitter l'amende par du travail d'utilité publique. C'est aussi la condition pour qu'une personne (notamment les conducteurs étrangers) soit inscrite dans le RIPOL en vue de déterminer son lieu de séjour, ce qui est la seule manière de garantir la procédure de révision (CDPVS).
- Les limites entre le mandat pénal de l'État et les intérêts fiscaux sont diluées. Un renversement aussi fondamental du fardeau de la preuve dans une procédure pénale entraîne des inconséquences juridiques qui échappent au contrôle. Cette remarque prend toute son importance sous l'angle de la divergence manifeste par rapport au code de procédure pénale (CCCS).
- L'abandon de l'examen judiciaire en cas de non paiement d'une amende diminue la signification de la procédure d'amende d'ordre (LU).
- Le travail de la police n'en devient pas plus aisé, mais plutôt plus ardu (AR, LU, CCCS).
- Exigerait une vaste restructuration des processus largement automatisés entre la police, les autorités de poursuite pénale et des offices cantonaux de poursuite, qui entraînerait des transferts de personnel (AR).
- Toute opposition écrite devrait être transmise à l'autorité d'instruction. Cette disposition ne répond pas au besoin d'information de la personne amendée et accroît sans nécessité la charge des autorités d'instruction (CDPVS).
- Les infractions sanctionnées par des amendes d'ordre non contestées devraient recevoir le statut d'un titre de mainlevée définitive. En outre, il faudrait prévoir la possibilité de convertir simplement l'amende en peine privative de liberté de substitution, afin d'éviter de coûteuses procédure d'exequatur à l'étranger (SH).

- Eu égard aux coûts des procédures de poursuite, il est douteux qu'il soit proportionné de procéder à des poursuites pour tous les cas d'amendes d'ordre non payées, notamment parce qu'un titre de mainlevée provisoire n'existe que pour les amendes reconnues. L'envoi de lettres de sommation par courrier recommandé causera des coûts administratifs élevés (CDPVS).
- La procédure, très fastidieuse, est complexe pour le citoyen. Elle compliquerait aussi les tâches du canton (JU).
- Entraîne un coût administratif supplémentaire (UR).
- Violation de la garantie d'accès au juge prévue par la Constitution fédérale et violation du droit d'être entendu (AI, AR, TG, ZH, Kapo AI).
- Le recouvrement d'amendes par la voie de la poursuite demeurerait infructueux dans nombre de cas (GL, ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET).

Pas de prise de position / non concerné : SAB, ACS , economiesuisse, AGU, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASPE, Distiswiss, FSS, Future Bike, Ingenbohl, IML BE, IRM BS, IRM SG, ISV, IVT EPF ZH, MFK SO, Nez rouge, OPTICS, CoRec BE, ASP, SuisseMobile, SEVS, ISPA, USMCM, ASMC, SSML, ASO, routesuisse, Conf. vélo, Viniharass, UTP, 2 privés.

3.3.3 Question concernant une mesure prévue par la loi sur les produits thérapeutiques

3.3.3.1 Question 31 Acceptez-vous l'obligation d'informer clients et patients imposée de façon explicite et légale aux spécialistes habilités à distribuer des médicaments ? (art. 26, al. 3 LPTh)

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**20**	**3**	**3**
Partis	**3**	**2**	**0**
Associations faîtières	**3**	**0**	**2**
Autres organisations	**59**	**9**	**19**
Privés	**30**	**2**	**5**
Total	**115**	**16**	**29**

Approbation : AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GR, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZH, PS, Les Verts, USS, SAB, usam, Automobile Club, AGU, App.Ger. BS, MfE, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, bpa, Car Tourisme Suisse, CSA, Dachorgan, eco swiss, FER, FMS, PSL, Fräschels, FRE, Mobilité piétonne, CDS, SIMB, CIET, Ingenbohl, IML BE, IRM BS, IRM SG, Kapo AI, Kibü BS, CCPCS, CAPS, CDPVS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, BNA&FNG, OPTICS, SPS, Pol. cant. GE, PRO VELO Emmental, CoRec BE, ReKo TG, Road-Cross, Routiers, ASVE, ISPA, USMCM, ASMC, SSML, ASO, routesuisse, SCRN VS, SVI, SVS, ASA, TCS, vélo-suisse, VfmF, SPC, UTP, CSR, 30 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Cette disposition souligne le devoir d'information contractuel qui prévaut dans le cadre du traitement médical ou de la vente de médicaments en pharmacie ou en droguerie (BE).
- Ainsi, les conducteurs ne peuvent pas autant prétexter l'ignorance (CAPS).
- On relève à cet égard un grand besoin d'information au sein de la population (CDS).
- Cette obligation existe en fait aujourd'hui déjà (AG, Dachorgan).
- Obligation d'informer seulement pour les médicaments susceptibles de compromettre l'aptitude à la conduite (PSL).
- La documentation de cette information doit être réglementée de manière simple et claire (IRM BS, IRM SG, SSML).
- La conception pratique doit être concrétisée (ISPA).
- Sera difficile à exécuter et à contrôler (SH, SZ, USMCM).

- Le risque est que l'information se résume à une indication générale. Les effets véritablement positifs ne pourront se faire sentir que si l'information est concrète et spécifique au cas (bpa, SPC).
- Diverses incertitudes demeurent, concernant par exemple : la transmission de médicaments à des tiers, la punissabilité des spécialistes, la procédure à suivre si le conducteur prétend qu'il n'a pas reçu l'information (AG, VD).
- Les spécialistes doivent être tenus d'annoncer aux services des automobiles les insuffisances d'aptitude à la conduite (RoadCross).

Refus : GL, TG, ZG, PEV, PLR, UPSA, SPAA, Centre Patronal, COCRBT, FMH, Future Bike, RFBS, SAA, FSFP, 2 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Difficile à contrôler et à prouver (UPSA, Centre Patronal, PEV, Future Bike).
- Les conséquences et les sanctions en cas d'information insuffisante ne sont pas claires (Future Bike, PRO VELO Thoune, PRO VELO Suisse).
- Pas réaliste car les médicaments suscitent des réactions individuelles différentes ; on ne saurait donc obtenir une réduction considérable des risques par la mesure proposée (GL).
- Tout conducteur raisonnable et dûment formé sait que les médicaments peuvent affecter la capacité de conduire (SPAA, SAA).
- Les informations de la notice d'accompagnement suffisent (SPAA, Kappeler O., Lerch).
- Induit un déplacement de la responsabilité, c'est-à-dire du devoir de diligence du conducteur au spécialiste (PLR, Centre Patronal, COCRBT, FMH, SAA, Kappeler O.).
- Pour se dégager de sa responsabilité, le spécialiste mentionnera dans chaque cas l'incompatibilité avec la conduite d'un véhicule. Certaines personnes pourraient renoncer à prendre un médicament pour pouvoir conduire. Cette mesure ne convient pas et elle est étrangère à la réalité pratique (ZG).
- Disposition onéreuse dont le résultat est douteux : les personnes irresponsables qui ne lisent pas la notice d'emballage n'écouteront souvent pas le spécialiste (FSFP).
- Peut entraîner des accusations et des tentatives de disculpation (fausses) des conducteurs de véhicules (Centre Patronal, PEV).
- Un compromis pourrait consister à ce que le spécialiste soit tenu légalement de faire référence à l'information de la notice d'accompagnement concernant l'aptitude à la conduite (FMH).
- Il faudrait définir quels médicaments compromettent véritablement la capacité de conduire (ZG).
- Est d'ores et déjà le cas (Centre Patronal, PEV, FMH).

Pas de prise de position / non concerné : JU, LU, OW, economiesuisse, ACS, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASPE, Distiswiss, FSS, ISV, IVT EPF ZH, motosuisse, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, ASP, SuisseMobile, SEVS, actif-trafic, ATE, Conf. vélo, Viniharass, 5 privés.

3.3.4. Autres questions

3.3.4.1 Question 32 La Confédération doit-elle entamer des travaux pour simplifier, coordonner et uniformiser les procédures relatives aux infractions au droit de la circulation en créant des juridictions spécialisées, les tribunaux de la circulation ? (rapport explicatif, ch. 6.6)

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**4**	**22**	**0**
Partis	**3**	**2**	**0**
Associations faîtières	**0**	**5**	**0**
Autres organisations	**32**	**40**	**15**
Privés	**29**	**7**	**1**
Total	**68**	**76**	**16**

Approbation : BL, BS, NW, VS, PEV, Les Verts, PS, AGU, App.Ger. BS, MfE, ATVSL, bpa, CSA, COCRBT, Dachorgan, eco swiss, FMH, FRE, Mobilité piétonne, SIMB, IRM SG, Kibü BS, CCPCS, Netzwerk K&V, SPS, PRO VELO Emmental, ReKo TG, RFBS, RoadCross, ASMC, SSML, SVI, SVS, TCS, ATE, VfmF, SPC, FSFP, CSR, 29 privés.

Remarques, critiques, propositions

- On peut ainsi éviter des doublons et des retards. La confiance des usagers de la route dans le pouvoir étatique augmenterait. Si les sanctions prononcées par les pouvoirs publics apparaissent émaner d'un processus équitable, l'impact des prescriptions routières sur le comportement et l'effet des sanctions s'en trouvent améliorés (bpa, SPC).
- L'influence des sanctions est d'autant plus grande qu'elles sont exécutées plus rapidement après l'infraction. Il importe aussi que le préjudice subi par les victimes soit réparé dans de brefs délais. Il serait souhaitable que le même tribunal puisse traiter tous les aspects d'une infraction (aspects pénaux, administratifs et éventuellement civils) (TCS).
- Cette disposition concourt au traitement équitable des contrevenants et elle contribue à accélérer la procédure (COCRBT, CCPCS), par conséquent à la prévention générale (COCRBT).
- Plusieurs années peuvent s'écouler entre l'infraction et l'exécution de la sanction (PS).
- Fondamentalement, on souhaite davantage de protection des victimes et moins de protection des contrevenants. Il faudrait en outre engager des procureurs spécialisés dans les cas de chauffards (Les Verts, Mobilité piétonne, ATE, VfmF).
- Il faut tenir compte des avantages de la pratique actuelle, qui fonctionne bien. Eventuellement traiter les mesures administratives comme des sanctions accessoires (CSR).
- Il faut garantir que la mise en œuvre apporte effectivement les améliorations souhaitées. La question de la compétence se pose également : le canton où l'infraction a été commise ou le canton de domicile ? (PS).
- À la condition d'une réglementation uniforme, en particulier des émoluments judiciaires et de traitement (ATVSL).
- Les cantons sont responsables des procédures et doivent le rester. Cette mesure n'est possible que si les moyens nécessaires sont disponibles à tous les niveaux (FSFP).

Refus : AG, AI, AR, BE, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, PLR, SAB, economiesuisse, USS, ACS, usam, Automobile Club, UPSA, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASTAG, auto-suisse, SPAA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMS, PSL , Fräschels, FSS, CIET, Ingenbohl, ISV, Kapo AI, CAPS, CDPVS, MFK SO, motosuisse, BNA&FNG, La Poste, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, CoRec BE, Routiers, SAA, ASVE, SEVS, USMCM, SCRN VS, ASA, actif-trafic, vélosuisse, Viniharass, 7 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Cette mesure n'a aucune influence sur la sécurité routière (PLR).
- Causerait des coûts et requerrait du temps (JU, VD, Routiers).
- Ne ressortit pas à la Confédération, mais éventuellement aux cantons (AI, AR, BE, GL, LU, Automobile Club, ASTAG, auto-suisse, Car Tourisme Suisse, FMS, CIET, Kapo AI, CDPVS, MFK SO, motosuisse, La Poste, SAA, ASVE).
- Une organisation judiciaire uniforme contredirait la structure fédéraliste des tribunaux, qui a fait ses preuves jusqu'à ce stade (SH).
- La mesure proposée n'entraînerait pas nécessairement une accélération. L'édiction de mesures administrative représente pour les cantons une opération fréquente, qui est généralement réglée efficacement (AG, AI, BE, FR, GR, LU, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Les points de contact et les interfaces entre les sections d'admission et les services de mesures des services des automobiles sont importants (AG, AI, BE, FR, GR, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO). L'externalisation des mesures administratives entraînerait une perte considérable d'efficacité tout en compliquant et en allongeant les processus (AG, AI, FR, GR, LU, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO). Toutes les structures actuelles devraient être réorganisées (SH).

- Les autorités pénales et administratives visent des buts différents, appliquent des dispositions légales différentes, et administrent encore des preuves elles aussi différentes ; il serait de la sorte par trop réducteur de vouloir confier aux unes les tâches ordinairement dévolues aux autres, et vice versa (NE).
- Conformément au nouveau droit régissant les mesures, entré en vigueur au 1er janvier 2005, la pratique est déjà largement uniformisée (AG, AI, GR, NE, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Dans le cadre de la révision de la partie générale du code pénal, la transmission des retraits d'admonestation au juge pénal a été clairement refusé (AG, AI, GR, SO, SZ, TG, UR, VD, ZG, ZH. asa). La mesure visée aurait cependant pour conséquence que la procédure administrative serait rattachée à la procédure pénale (VD).
- Qu'une seule autorité soit responsable des mesures dans chaque canton contribue à l'uniformisation (contrairement à la situation qui prévaut pour les tribunaux) (SO).
- Dans les cantons, les services de contact sont clairement définis avec les autorités administratives (BE).
- À l'heure actuelle, les procédures sont claires et limpides (JU).
- Il faut absolument conserver les autorités communales chargées de sanctionner les infractions. Dans le milieu urbain en particulier, elles sont mieux à même de répondre individuellement aux besoins de la population. De plus, cette disposition soulage les tribunaux et les autorités du ministère public (CDPVS).
- Les problèmes actuels sont dus au manque de ressources humaines (CDPVS).
- L'affirmation du rapport, selon laquelle les autorités chargées du retrait de permis n'engageraient des mesures de détermination de l'aptitude à la conduite qu'en cas de jugement pénal exécutoire, est fausse. Les faits sont communiqués à ces autorités par voie de rapport de police en même temps qu'aux autorités pénales, de manière à ce que les mesures nécessaires soient prises immédiatement (SO).
- Les travaux de la Confédération en vue de créer des tribunaux de la circulation sont prématurés (UPSA).
- Les compétences actuelles, géographiques et matérielles, ont fait leurs preuves et peuvent être développées en fonction des développements futurs (BE).
- Des tribunaux de la circulation seraient judicieux, lorsque des infractions aux règles de la circulation routière de quelque importance doivent être jugées (CDPVS).
- On soutient en principe une uniformisation de la procédure de répression qui favorise la rapidité, l'efficacité et une meilleure acceptation par les intéressés. Dans cet ordre d'idée, l'instance judiciaire pénale devrait aussi se prononcer sur les éventuelles mesures administratives. En revanche, on rejette la création de tribunaux de la circulation spécialisés, car cette mesure n'apporterait pas d'utilité notable (BL).
- Le même événement devrait être jugé séparément dans le domaine des règles de la circulation routière et dans d'autres domaines juridiques, ce qui apparaît compliqué (CAPS).
- Plutôt que de créer des tribunaux de la circulation, il serait préférable d'intégrer la compétence quant aux mesures dans la juridiction pénale actuelle. Ainsi, aucun problème de délimitation ne surgirait, lorsque des délits pénaux doivent être jugés en plus des infractions typiques visées par la LCR. La compétence géographique est secondaire, mais il faudrait la réglementer de manière uniforme (BL).
- S'agissant de transports routiers professionnels, la responsabilité de l'employeur et celle du mandant jouent souvent aussi un rôle. Des tribunaux de la circulation ne tiendraient pas autant compte de cet aspect (Routiers).
- Généralement, les procédures sont d'ailleurs réglées par le Ministère public dans le cadre de ses compétences pénales. Quant aux procédures restantes qui sont portées devant le juge, il n'est pas besoin de tribunaux spéciaux (SG).
- Eventuellement approbation, si des « tribunaux rapides » sont institués également pour les autres délits pénaux (PSL).
- Une rationalisation générale des procédures pénales et administratives serait plus utile (PRO VELO Thoune, PRO VELO Suisse, USMCM, actif-trafic).

Pas de prise de position / non concerné : ASPE, Future Bike, IML BE, IRM BS, IVT EPF ZH, Nez rouge, OPTICS, Pol. cant. GE, ASP, SuisseMobile, ISPA, ASO, routesuisse, Conf. vélo, UTP, 1 privé

3.3.4.2 Question 33	Acceptez-vous les mesures concernant la recherche, le développement et les statistiques ? (rapport explicatif, ch. 2.2.4)

	Oui	Non	Pas de prise de position / non concerné
Cantons	**23**	**3**	**0**
Partis	**4**	**1**	**0**
Associations faîtières	**4**	**0**	**1**
Autres organisations	**53**	**19**	**14**
Privés	**34**	**2**	**1**
Total	**118**	**25**	**16**

Approbation : AG, AI, AR, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, PEV, Les Verts, economiesuisse, USS, ACS, usam, Automobile Club, AGU, UPSA, App.Ger. BS, MfE, asa, ASPE, ASTAG, ATVSL, auto-suisse, bpa, Car Tourisme Suisse, CSA, Centre Patronal, COCRBT, Dachorgan, FER, FMH, Fräschels, FRE, Mobilité piétonne, Future Bike, SIMB, CIET, IVT EPF ZH, Kapo AI, Kibü BS, CDPVS, MFK SO, motosuisse, Netzwerk K&V, Nez rouge, SPS, Pol. cant. GE, PRO VELO Emmental, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, RFBS, RoadCross, SAA, ASVE, ASMC, SSML, routesuisse, SVI, TCS, actif-trafic, ATE, VfmF, SPC, UTP, CSR, SCRN VS, 34 privés.

Remarques, critiques, propositions

- Les statistiques et la recherche sont fondamentales pour une politique de sécurité efficace. La mise en œuvre des observations et de l'évaluation des conséquences revêt une grande importance (PS).
- Cette forme de recherche sur le déroulement concret des accidents, peu développée en Suisse, joue un rôle important dans le travail de sécurité routière (bpa, SPC).
- Les analyses et évaluations prévues existent déjà au niveau du canton. Il y a lieu de saluer une évaluation de la Confédération à l'échelle nationale (ZH).
- Il faut garantir la qualité des données. Les données émanant des assureurs RC des véhicules automobiles doivent être clairement distinguées dans la banque de données. Les chargés de sécurité des propriétaires de routes doivent impérativement être impliqués, car ils apporteront leur savoir-faire (AG).
- Approbation, à condition qu'il n'en découle pas de travail supplémentaire pour les personnes chargées de l'exécution (COCRBT), pour autant que la Confédération mettent les moyens requis à disposition (VS) et que les cantons ne soient pas sollicités de ce fait (JU, VD). Les cantons ne doivent être concernés au plus que marginalement (SZ).
- Approbation de la coordination technique et de la promotion de la qualification technique à condition qu'il ne soit pas nécessaire de créer de nouveau poste dans les cantons (p. ex. chargés de la sécurité) (BE).
- Le coût lié à livraison des données de base nécessaires à la recherche doit être aussi bas que possible, les moyens informatiques utilisés étant simples (SZ).
- Prise en compte suffisante de la protection des données (FMH).
- Le coût doit être aussi faible que possible pour la police. La recherche en matière d'accidents ne saurait se limiter aux morts et aux blessés graves. La livraison de données, qui ne doit pas dépasser le volume actuel, doit être automatisée (LU).
- Cause des coûts et des charges administratives supplémentaires. Il faut tenir compte du rapport coûts-utilité (TI).
- La distinction thématique et spatiale entre les différents types de recherche sur les accidents (registre des accidents de la route, à l'art. 104, ou art. 6c et 6d), n'est pas pertinente. Il faudrait tout regrouper sous un même titre, « recherche sur les accidents » (bpa, SPC).

Refus : BE, BL, NE, PLR, ANCV, ASCV, ASG, SPAA, Distiswiss, eco swiss, FMS, PSL, FSS, Ingenbohl, ISV, CCPCS, BNA&FNG, Routiers, SEVS, SVS, ASA, Viniharass, FSFP, 2 privés.

Remarques, critiques, propositions

- L'analyse des accidents occupe une place importante depuis des années sur le plan cantonal. Les points noirs sont soumis à une analyse continue et assainis. La création de postes d'experts en sécurité conduirait à des interfaces supplémentaires, également au niveau communal. Les structures hiérarchiques des cantons et de la Confédération disposent d'ores et déjà de suffisamment d'instruments (BL, CCPCS).
- Il y a déjà suffisamment de statistiques (FMS).
- L'utilité n'est aucunement en proportion du coût (PSL, SVS).
- Les améliorations dans les domaines de la recherche et de la statistique sont fondamentalement bien accueillies, mais les nouveautés des art. 6a à 6d de la LCR sont refusées. Une coopération entre services de droit privé et de droit public est judicieuse, mais ces questions devraient être clarifiées en coopération (BNA&FNG, ASA).
- On préfère la possibilité de s'associer aux recherches internationales (SSPB).
- Il vaudrait mieux appliquer plus systématiquement les bases légales existantes (SPAA).

Pas de prise de position / non concerné : SAB, IML BE, IRM BS, IRM SG, CAPS, OPTICS, CoRec BE, ReKo TG, ASP, SuisseMobile, ISPA, USMCM, ASO, Conf. vélo, vélosuisse, 1 privé.

3.3.5 Question 34 Avez-vous d'autres remarques

Infrastructures

- Il faut de plus réaliser les mesures suivantes : mesures contre les collisions avec des obstacles fixes en dehors des localités (espaces dégagés) ; amélioration de la sécurité des jonctions autoroutières ; assainissement des points noirs en matière d'accidents sur les intersections à l'intérieur des localités ; contrôle et assainissement de l'éclairage en des endroits choisis ; assainissement de passages pour piétons ; sécurisation des traversées de route et des manœuvres de bifurcation à gauche pour les deux-roues légers ; contrôle et assainissement de carrefours dans et hors des localités ; mesures d'assainissement des chemins d'école (conceptions des chemins d'école) ; amélioration des interfaces de construction entre les transports publics et le trafic individuel (bpa, SPC).
- Les mesures de modération du trafic telles que les arbres ou les blocs de pierre sur les îlots séparateurs de trafic sont susceptibles de causer d'importants dommages en cas d'inattention et sont donc à proscrire désormais (FMS).
- Il faut réglementer la conception des giratoires de manière uniforme. Les îlots actuels n'offrent souvent pas la visibilité requise et constituent un risque accru de blessure (FMS).
- Il faut rapidement assainir les passages à niveau dangereux qui subsistent. Les moyens nécessaires doivent être mis à disposition dans le cadre des conventions de prestations avec les CFF ou les ETC (ACS).
- Les zones 30 très étendues qui sont traversées par des lignes de bus peuvent provoquer des perturbations d'horaire et compromettre ainsi la qualité des services. Des mesures de construction doivent permettre d'adapter la situation aux besoins des transports publics (UTP).
- Les enfants ont besoin de routes sûres pour pouvoir gagner leurs terrains de jeux de manière autonome ou pour être en mesure de jouer et de s'ébattre dans l'espace routier. Il faudrait donc procéder à l'évaluation de la situation routière selon la perspective de l'enfant. Les enfants devraient être intégrés dans la planification et la mise en œuvre des conceptions du trafic. Lorsque des passages pour piétons sont supprimés, les enfants se sentent désécurisés et désorientés (Kibü BS).
- Les établissements de formation devraient être sensibilisés, de manière à promouvoir la réflexion sécuritaire des planificateurs dans le sens d'infrastructures sûres et sécurisées (LU).
- L'introduction de pistes de bus séparées accroîtrait la sécurité du trafic et contribuerait à faciliter la circulation des transports publics en agglomération (sev).

Chauffards

- Identification des mesures du droit en vigueur qui ne sont pas encore complètement épuisées et coordination des organes d'exécution impliqués au sens d'une pratique répressive claire (BE).
- Mise en œuvre de la loi en vigueur, par exemple retrait définitif du permis de conduire. Les moyens nécessaires de prévention et de répression doivent impérativement être mis à disposition (PS).
- Intensification des contrôles envers les chauffards et utilisation pleine et entière du cadre pénal en vigueur (PLR).

- Équipement de tous les corps de police cantonaux en instruments de mesure montés sur véhicule-suiveur, retrait de sécurité à titre de prévoyance, réduction de la puissance des moteurs d'automobiles, restrictions imposées à la publicité pour les véhicules automobiles (Les Verts, ATE).
- Obligation d'équiper le véhicule d'une « boîte noire » en cas de dépassement notoire de la vitesse sanctionné par un retrait de permis (PLR).
- Cours obligatoires, complétés par un encadrement psychologique pour les chauffards déjà identifiés (Automobile Club).
- Élévation de la limite inférieure du cadre pénal à deux ans pour l'homicide par négligence, élévation de la sanction en cas de lésions corporelles graves, peine privative de liberté ferme également en cas de première condamnation, peines pécuniaires fermes, simplification de la confiscation des véhicules de chauffards (BL).
- Élévation de la peine privative de liberté de trois à cinq ans lors d'homicide par négligence (PEV).
- Éxaminer la possibilité d'une durée minimale du retrait de un an pour les cas de première condamnation (AI, Kapo AI).
- Destruction du véhicule, retrait immédiat du permis de conduire pour une durée comprise entre deux et cinq ans (PEV).
- Il faut introduire une quatrième catégorie d'infractions, dont la description sera axée sur la définition des cas de chauffards (« Raserfälle ») visés par les directives du 1er janvier 2008 du parquet du procureur général du canton de Zurich concernant un groupe d'intervention des Ministères publics en matière de trafic et la procédure applicable aux cas de chauffards. Il convient de fixer une durée minimale de retrait : entre deux et cinq ans apparaît adéquat pour une première infraction. Une telle disposition peut être rapidement mise en œuvre et ne cause aucun coût (ZH).
- Les mesures préventives doivent avant tout viser une meilleure intégration des jeunes et des jeunes adultes, particulièrement ceux provenant des pays des Balkans (ZH).
- Il faut entraver l'accès des chauffards aux voitures rapides, par exemple en leur interdisant de se procurer une voiture de leasing (ZH). Pas de contrat de leasing pour les titulaires d'un permis de conduire provisoire (Les Verts, ATE).
- Il faudrait dans un article définir ce que sont les courses-poursuites et les chauffards. Il faut mettre en place un dispositif légal et répressif plus sévère, renforcer les contrôles et mettre les moyens nécessaires à disposition (PEV).
- Compléter l'art. 16c LCR par une catégorie prévoyant une durée obligatoire de retrait du permis de plusieurs années pour les contrevenants extrêmes (CCCS, ACPSS).
- La législation actuelle ne comporte pas de possibilité satisfaisante de sanctionner les chauffards. Il faudrait introduire des peines plus sévères pour les cas d'homicide par négligence (dans un deuxième alinéa de l'art. 117 CPS) et pour les cas de lésions corporelles par négligence (dans un troisième alinéa de l'art. 125 CPS). La peine maximale doit être portée à cinq ans. Ainsi, en cas de violations cumulées des règles, une peine privative de liberté pouvant atteindre sept ans et demi peut être infligée (CAPS).
- S'agissant de conducteurs particulièrement dénués de scrupules, il faut créer une catégorie supplémentaire prévoyant en cas de première infraction une durée minimale de retrait du permis comprise entre deux et trois ans (CDPVS).
- Définition des infractions qualifiant un chauffard, augmentation des peines maximales pour homicide par négligence et pour lésions corporelles par négligence, peines minimales sanctionnant les délits de chauffard, pas de peine conditionnelle pour les délits de chauffard, retrait du permis de conduire pendant une durée maximale de cinq ans en cas de première infraction et retrait définitif en cas de récidive (RoadCross).

Deux-roues / piétons

- Lors de travaux de réfection, il faut tenir compte de la sécurité des deux-roues en installant des glissières de sécurité et en réalisant le revêtement de la chaussée (FMS).
- Mesures de promotion du vélo (BE, Pro Velo).
- Mesures de protection accrues pour les cyclistes (PEV, Pro Velo).
- Suppression de la vignette obligatoire pour les cyclistes et couverture des dommages par le Fonds de garantie. La charge administrative est disproportionnée comparativement aux primes d'assurance (AI, TG, Kapo AI).
- L'art. 216 de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers devrait être complété par une disposition prescrivant la présence d'une installation d'éclairage fixe lors de la vente et de l'utilisation du vélo, pour autant que celui-ci présente au moins l'un des composants suivants : béquille, porte-bagages, garde-boue, protège-chaîne, cadenas fixe, attelage de remorque. Les appareils purement

sportifs (vélos BMX et VTT) en sont exemptés (PS, PRO VELO Berne, PRO VELO Emmental, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, USMCM, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).

- Des mesures de protection des piétons font défaut (SCRN VS).
- La Confédération doit chercher de nouvelles approches permettant aux piétons de traverser la chaussée en sécurité en respectant leur droit de priorité. Il s'agit surtout de développer de nouveaux types de passage (AG).
- Contrôler le comportement aux passages pour piétons, en particulier dans les régions rurales où le flux de trafic est différent (AR).
- Il serait urgent de modifier l'art. 49 LCR concernant l'utilisation des passages pour piétons. En effet, nombre de piétons traversent aujourd'hui les passages pour piétons sans regarder (LU).

Formation et perfectionnement

- Développement de l'éducation routière en vue de prévenir les accidents (PS).
- Exigences qualitatives minimales posées à la formation des conducteurs ; campagnes cantonales de sensibilisation coordonnées à l'échelle nationale (bpa).
- Promotion de la prévention dans les écoles de conduite (Nez rouge).
- Adaptation du programme de formation de la première phase aux exigences actuelles du trafic routier (RFBS).
- Optimisation de la première phase de la formation (AG, GL, GR, SG, SO, SZ, TG, UR, asa, MFK SO).
- Ancrage dans la loi de tests réguliers de la vue (OPTICS, ASO dans l'esprit).
- Tests de la vue tous les dix ans (PSL).
- Eventuellement, examen psychologique avant la délivrance du permis de conduire (SVI).
- Clarification de l'aptitude à la conduite dès la survenance d'un handicap (Buser).
- Information régulière sur les dernières nouveautés et travail de sensibilisation (bpa, ACS), pris en charge par exemple par la Confédération, les communes et les cantons, et adressés avec la facture de l'impôt sur les véhicules à moteur (SAB, USP).
- École de conduite obligatoire lors de dans la formation de base (BE, VD, ZG).
- Éventuellement, nombre minimum d'heures de conduite obligatoires (bpa, SPC).
- L'éducation à la mobilité et à la sécurité à tous les niveaux de la scolarité (mesure 403) devrait être rapidement réalisée (FRE).
- Le permis de conduire à l'essai devrait échoir après trois ans. Durant la période probatoire, le permis n'autorise la conduite que de véhicules ne dépassant pas un certain rapport poids/puissance (SIMB).
- Sensibiliser la population à la responsabilité de chaque usager de la route (Kalberer).
- Améliorer la coopération des spécialistes engagés dans la formation des usagers de la route (Kalberer).
- S'agissant de garantir les qualifications nécessaires à la conduite, l'enseignement pratique de la conduite devrait être davantage axé sur les aspects de sécurité et de prévention des accidents. Notamment, les candidats à la conduite de voitures devraient être spécialement formés à tenir compte de la situation des usagers de la route les plus faibles (piétons, cyclistes, motocyclistes) (bpa, SPC).
- Les permis de conduire suisses ne doivent plus être obtenus qu'après un examen passé en Suisse. Les questionnaires de l'examen théorique ne pourront pas être publiés sur Internet et ne pourront plus être libellés que dans l'une des langues nationales. En effet, les dispositions légales et les signalisations n'existent également que dans ces langues (PSL).
- L'introduction d'une gestion de la qualité pour les examens de conduite (mesure 503) est judicieuse, mais la conception en est encore ouverte, notamment la question de savoir si la Confédération entend laisser entièrement aux cantons le soin de définir le système d'assurance de la qualité, à l'instar des examens subséquents de véhicule, ou si elle veut arrêter certaines exigences minimales par voie d'ordonnance (bpa, SPC).
- En ce qui concerne la formation de spécialistes de la sécurité routière dans le domaine de l'ingénierie (mesure 311), il est nécessaire que les cours soient obligatoires pour les ingénieurs engagés dans la construction des routes (bpa, SPC).

- Les nouveaux conducteurs titulaires d'un permis de conduire à l'essai ne devraient être autorisés à conduire que des véhicules automobiles ne dépassant pas un certain rapport poids/ puissance (p. ex. 10 kg/ch) (SIMB).
- Éventuellement, obligation d'accompagner les Samaritains, Nez rouge ou une organisation similaire pendant un jour/une nuit au cours des deux premières années suivant l'examen de conduite (Nez rouge).
- Introduction d'un cours de théorie de base (2 x 2 heures), partiellement subventionné par le produit des amendes ; amélioration des questions posées à l'examen théorique ; interdiction de publication des questions et des illustrations ; responsabilisation accrue des moniteurs de conduite (éventuellement label de qualité) ; formation pratique d'au moins 18 leçons obligatoires de conduite ; courses d'apprentissage privées seulement après 9 leçons de conduite obligatoires et avec l'attestation écrite correspondante du moniteur de conduite ; inscription à l'examen de conduite uniquement par le moniteur de conduite ; examen de conduite pour la catégorie B seulement avec des véhicules d'auto-école ; réduction de la durée de validité du permis provisoire de trois ans à un an (RFBS).

Technique

- Prévoir des conditions plus sévères, voire l'interdiction du *tuning* (CCCS, ACPSS).
- Interdiction de mise en circulation de nouveaux véhicules dangereux et utilisation des véhicules dangereux actuellement autorisés soumise à des charges (VfmF).
- Réintroduction du système d'éclairage fixe sur les vélos (VD, PRO VELO Berne, PRO VELO Bienne, PRO VELO Emmental, PRO VELO Fribourg, PRO VELO Suisse, PRO VELO Thoune, actif-trafic, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Erni, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Hunziker, Herren, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Ruch D., Ruch P., Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, Vogt, Wolfisberg, Zimmermann).
- Ethylomètre anti-démarrage (Les Verts, ASMC, ATE) pour les auteurs d'infraction de conduite en état d'ébriété (bpa, Roadcross, SPC).
- Limitation de la puissance des véhicules pour les nouveaux conducteurs pendant trois ans (Pol. cant. GE).
- Coopération à l'échelle européenne, y compris développement des standards techniques nécessaires dans le domaine du pilotage électronique des véhicules (« on board unit », OBU) ; par exemple installation à bord d'un appareil remplissant les fonctions ou services d'un système complet, comme le « corporate driving » (AG).
- Réduction de la puissance du moteur ou plombage du moteur ; selon la gravité de l'infraction, en combinaison avec l'installation d'un enregistreur de données d'accident ou d'un tachygraphe (USS).
- Les mesures d'intensification de l'engagement international en faveur de la sécurité des véhicules (mesure 211) et d'approfondissement des contacts internationaux (mesure 212) pourraient comprendre la prescription d'un contrôle ECE des pneumatiques, similaire à la mesure de l'UE concernant le bruit, (marquage « s » sur le pneu). Un marquage permettrait de réduire les ventes de pneus médiocres, qui peuvent allonger le chemin de freinage de 50 mètres (ATVSL).
- La restriction aux seules dimensions de roues et de pneumatiques indiquées par les constructeurs de véhicules est trop stricte (mesure 205, restrictions aux modifications des roues des véhicules) (auto-suisse).
- Dans la plupart des cas, les accidents ne sont pas dus à des défauts techniques. Les pneus eux-mêmes sont un moindre problème (concernant les restrictions aux modifications des roues des véhicules, mesure 205) (bpa, SPC).
- L'obligation d'améliorer la visibilité de tous les véhicules (mesure 209) n'est pas nécessaire (La Poste).
- Dispositif d'immobilisation lié à la ceinture de sécurité (ASMC).
- Limitation de la puissance des moteurs à 120 km/h (Santschi).

Contrôles / sanctions

- La poursuite des infractions par des automobilistes étrangers devraient faire l'objet d'entraide améliorée entre les pays (VS, COCRBT).
- Retraits de permis sévères à l'encontre des conducteurs coupables de manquements graves (PEV).
- Interdiction générale de téléphoner en conduisant (téléphone mobile et dispositif « mains libres ») (Les Verts, ASA, Mobilité piétonne, ASMC, ATE) et d'utiliser des appareils à écran (Mobilité piétonne).
- Il manque des mesures contre l'utilisation de téléphone mobiles et autres appareils semblables (LU).

- Intensification des contrôles du trafic de transit, assouplissement des sanctions en cas d'infractions mineures, examen des peines en jours-amende (il ne s'agit aps d'un passe-droit pour les personnes de condition modeste en cas de violations de la loi) (SZ).
- S'agissant de l'art. 14, al. 2bis, LCR (art. 14a, al. 3, nouvelle LCR) : la personne qui conduit un véhicule automobile sans être titulaire du permis de conduire n'obtiendra ni permis d'élève ni permis de conduire pendant les six mois au moins qui suivent cette infraction (ou à compter de l'âge requis pour obtenir le permis). Mais si la personne qui conduit illicitement une voiture ou un motocycle est titulaire d'un permis de conduire pour cyclomoteur, la sanction maximale est le retrait de ce permis pour la durée d'un mois (art. 16b, al. 1, let. c, LCR). Cette situation insatisfaisante, qui ne correspond assurément pas à l'intention du législateur, est due au fait que la révision 2001 de la LCR a coïncidé à cette époque avec la révision 2002 de l'OAC, par laquelle le permis de conduire des cyclomoteurs a pris de l'importance du fait de son intégration dans les catégories spéciales. Il faudrait adapter en conséquence l'art. 14, al. 2bis, LCR et étendre le délai de six mois à douze mois (SO, MFK SO).
- En vertu de l'art. 16d, al. 2, LCR, le retrait de permis visé à l'art. 16d, al. 1, LCR doit être assorti d'un délai d'attente si le retrait est prononcé par mesure de sécurité au lieu de l'être à titre d'admonestation conformément aux art. 16*a* à 16*c*. Selon le droit en vigueur, le permis de conduire est retiré selon les prescriptions de l'art. 16, al. 1, LCR si l'intéressé refuse de se soumettre à un examen d'aptitude ordonné. Un retrait en vertu de l'art. 16d, al. 1, let. a à c, n'est pas possible, car l'inaptitude ne peut être attribué à aucune de ces dispositions (let. a à c) en raison du refus de se soumettre à l'examen (MFK SO).
- La limitation du délai d'attente aux durées légales minimales prévues aux art. 16a à 16c LCR n'est pas satisfaisante pour les retraits de sécurité pour cause d'inaptitude à la conduite. Cette remarque vaut tout particulièrement pour les retraits de sécurité survenant à la suite d'une première infraction grave, la réglementation visée limitant le délai d'attente à trois mois. Le problème pratique, en l'occurrence, est qu'une demande de restitution du permis de conduire peut être soumise immédiatement au terme de ce délai d'attente (BE, GL, GR, SG, UR, TG, ZG, ZH, asa).
- Il faut prolonger le délai d'attente pour les retraits de sécurité à un an au moins (BE). Il faut fixer le délai d'attente jusqu'à l'expiration de la durée minimale du retrait prévue pour l'infraction commise, mais au moins à douze mois (BE, GR, SG, UR, TG, ZG, ZH, asa).
- Même en cas de retrait d'admonestation, une formation routière devrait être imposée. Le permis de conduire ne devrait être restitué qu'au terme de la fréquentation effective d'un cours en cas de retrait visé à l'art. 16e LCR (nouveau) (BS).
- Les personnes qui commettent une infraction légère, moyenne ou grave aux règles de la circulation peuvent encore les enfreindre plusieurs fois sans durcissement des sanctions jusqu'à la réception de la décision du service des automobiles ou de l'autorité chargée des mesures administratives. Autrement dit, si la décision n'est pas notifiée immédiatement après l'infraction, le conducteur peut encore commettre plusieurs fois par la suite de grossières violations de la loi sur la circulation routière sans avoir à craindre de sanctions plus sévères (SPC).
- Il faut augmenter le montant des amendes d'ordre pour maintenir leur effet (AG, ZH).
- Les dispositions pénales visant les dépassements de la vitesse autorisée devraient être uniformisées à l'échelle nationale (BS, COCRBT).
- Il faudrait harmoniser les procédures administratives et pénales (VD, VS, CAPS), les retraits de permis de conduire devant aussi faire l'objet de la procédure pénale. Il serait ainsi possible, selon le degré de la faute et les antécédents, de prévoir une durée de retrait comprise entre trois mois et trois ans. On pourrait prononcer le retrait de permis partiellement ou totalement avec sursis, une mesure à l'effet préventif et dissuasif (CAPS).
- On ne mentionne qu'en marge les contrôles de police, par exemple en lien avec l'art. 105a P-LCR. Des contrôles de police efficaces jouent un rôle essentiel, car nombre de mesures prévues par Via sicura ne sauraient déployer pleinement leurs effets en leur absence (p. ex. la réduction de la valeur inférieure du taux d'alcoolémie). L'exécution des contrôles relève de la compétence des cantons. A l'instar des directives concernant les infrastructures, des prescriptions étatiques devraient guider les pratiques cantonales, afin de générer une utilité maximale au bénéfice de la sécurité routière. Concrètement, il faudrait mettre sur pied un plan de mise en œuvre national et favoriser le recours aux nouvelles technologies de contrôle et à d'autres solutions telles que les radars fixes, les contrôles par tronçon et les contrôles d'alcoolémie sans présomption (bpa, SPC).

<u>Divers</u>

- Les voitures de livraison ne doivent pas être traitées comme des voitures de tourisme. Elles doivent aussi être soumises à l'obligation d'installer un tachygraphe, et les prescriptions concernant l'équipement doivent être contrôlées (AG).
- Renoncer aux mesures générales et se concentrer sur les mesures visant spécifiquement les personnes qui commètent effectivement des infractions aux règles de la circulation (SZ, COCRBT).

- Représentation objective de la situation initiale, y compris comparaison intercantonale et évolution de la statistique décès sur la route au cours des dix ou vingt dernières années (SZ).
- Le remplacement des concepts « police » et « organe de police compétent » par « organes de contrôle » ou « organes de contrôle compétents » à l'art. 54 LCR et à l'art. 4 LAO est rejeté (AI, GL, TG, ZH, Kapo AI, CCDJP, FSFP). L'extension de la notion d'« organe de police » à « organe de contrôle » peut induire des abus. Une description complète de ces organes est nécessaire, sans quoi des organisations comme Securitas, les cadets de la circulation, etc. pourraient y être assimilées (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET).
- Rejet du concept imprécis d'« organe de contrôle »(SG).
- Mise en question de la nouvelle compétence du corps des gardes-frontières de percevoir des amendes. Des accords de coopération avec les gardes-frontières existent déjà. Il s'agit là d'une compétence cantonale qu'il y a lieu de respecter (JU).
- Il n'est pas admissible que la Confédération détermine les dispositions de la loi sur les amendes d'ordre qui peuvent être exécutées par le corps des gardes-frontières. La souveraineté policière ressortit aux cantons (AI, AR, GL, TG, ZH, Kapo AI). Dans toute la mesure du possible, les tâches de police doivent être exercées sous une conduite unique (AI, TG, ZH, Kapo AI).
- Il est d'ores et déjà possible, à la demande d'un canton frontalier, de conclure un accord sur le transfert des tâches de police à l'administration des douanes (art. 97 de la loi sur les douanes) (AI, AR, TG, ZH, Kapo AI).
- Outre la fonction répressive, l'activité de représentation assumée par la police joue aussi un rôle important. Le projet tient trop peu compte de cet aspect (BL, CCDJP). Une solution envisageable serait que la Confédération (le projet prévoit le FSR) conclue avec les corps de police cantonaux des conventions de prestations prévoyant une affectation liée des moyens financiers supplémentaires (sur le modèle du trafic lourds) (CCDJP).
- Il faut introduire un système de points avec des déductions en cas d'infraction et retrait du permis de conduire lorsque les points disponibles sont épuisés (AG, ZH, Les Verts, Kibü BS, ATE). Il faudrait ajuster ce système à ceux de l'UE (AG).
- Introduction d'une loi sur la circulation routière novatrice, analogue au « code de la rue » belge, qui confère davantage d'espace à la mobilité douce et la rend ainsi plus sûre. Exemples : principe général de prudence ; introduction de zones 30 dans le voisinage des écoles et des homes pour personnes âgées ; libre circulation des cycles dans le sens interdit ; obligation de prévoir des installations pour les vélos sur les routes nouvelles ou rénovées (Les Verts, ATE).
- Introduction de l'obligation de monter des pneus d'hiver (ASP), entre le 1er novembre et le 30 avril (NE, COCRBT).
- Obligation de communiquer des médecins en cas de troubles de santé durables et susceptibles d'affecter la capacité de conduire sur la route (SZ).
- Une part des moyens supplémentaires destinés au FSR (augmentation de la contribution à la prévention des accidents) devrait être affectée à des projets pilotes (SAB, ACS).
- Lors de la définition des exigences minimales physiques et psychiques pour évaluer l'aptitude à la conduite au sens de l'art. 25, al. 3, let. a, LCR, il faut veiller à modérer les exigences, afin que les conducteurs âgés de plus de 70 ans ne soient pas discriminés (UPSA).
- La proposition d'étendre le droit de consultation du registre ADMAS à l'Office fédéral des transports (art. 104b, al. 7, LCR) est rejetée (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET).
- À l'art. 54, al. 2, LCR, on ne voit pas clairement comment on peut garantir « démarche conforme au principe de proportionnalité au cas par cas ». En l'absence d'une description contraignante de ce principe de proportionnalité, la disposition est rejetée (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET).
- « Le Conseil fédéral peut conclure avec des États étrangers des accords… », à l'art. 106a, al. 2, LCR, constitue une norme de compétence trop étendue. De tels accords internationaux doivent être décidés par le Parlement, conformément aux principes démocratiques (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET).
- La localisation des appels d'urgence lancés par téléphone mobile (mesure 114) reçoit un appui soutenu. Cette mesure doit toutefois faire l'objet d'une analyse plus détaillée ; en effet, la question de la protection des données et le rapport coûts-utilité ne sont pas encore clarifiés (bpa, SPC).
- S'agissant de l'accompagnement psychologique après incidents (mesure 124), il y a lieu de renoncer à l'encadrement thérapeutique généralisé de toutes les victimes d'accident (bpa, SPC).
- En ce qui concerne l'assurance qualité en matière de secours (mesure 199), notons que l'Interassociation de sauvetage (IAS) œuvre depuis des années à uniformiser les divers aspects des activités de secours. Il faudrait voir avec l'IAS si des mesures supplémentaires sont nécessaires à cet égard (bpa, SPC).
- Lors de mesures administratives, il convient de distinguer les activités privées des activités professionnelles (COCRBT).

- L'amélioration de la visibilité de tous les véhicules (mesure 209) sera éventuellement déjà suffisamment réalisée grâce à l'utilisation des phares diurnes (bpa, SPC).
- On salue la présence au sein d'organismes internationaux aux fins d'intensification de l'engagement international en faveur de la sécurité des véhicules et de l'approfondissement des contacts internationaux (mesures 211 et 212). Les possibilités de la Suisse d'exercer une influence sont minces, de sorte que notre pays devrait aussi examiner s'il entend encourager, voire exiger certaines prescriptions techniques indépendamment de la position des pays tiers (p. ex. contrôle électronique de stabilité pour les voitures) (bpa, SPC).
- Une charte de la sécurité routière (mesure 601) n'apporte pas grand-chose, puisque son observation ne serait pas contrôlée. Un label de sécurité routière (mesure 602) ne serait du moins attribué qu'après un contrôle préalable (bpa, SPC).
- Un renforcement des aspects de la sécurité routière dans la recherche (mesure 606) mérite d'être recherché, mais il requiert toutefois un meilleur financement (bpa, SPC).
- En ce qui concerne la mise en place d'une banque de données de la recherche scientifique sur la sécurité routière (mesure 605), il faut noter qu'il existe aujourd'hui déjà au moins trois banques de données (internationales). La constitution d'une banque de données supplémentaire doit faire l'objet d'un examen détaillé. Il faudrait éventuellement obtenir les informations des banques de données existantes (p. ex. grâce à une extension des possibilités d'accès) (bpa, SPC).
- Le nombre d'accidents graves impliquant des motocycles en Suisse met en évidence la nécessité urgente de prendre des mesures. Dans le présent programme d'action, cette problématique n'est mentionnée que marginalement et une seule mesure est explicitement discutée à cet égard (formation complémentaire pour les conducteurs de motocycles). Il y aurait lieu d'examiner comment les mesures décrites dans le projet devraient être conçues (p. ex. au niveau de l'ordonnance) pour qu'elles génèrent le maximum d'utilité pour les conducteurs de motocycles (bpa, SPC).
- La prévention ne doit pas renforcer l'impression qu'il est prestigieux de prendre des risques (Dachorgan).
- L'adoption de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route ne devrait pas être facultative (eco suisse).
- Les cantons doivent être tenus d'établir et de mettre à jour périodiquement des programmes de sécurité routière comportant des objectifs concrets et des plans de mesures (Mobilité piétonne).
- L'achat de voitures neuves dangereuses doit être restreint ; les véhicules dangereux (de plus de 2,2 t. de poids à vide ou munis d'un chassis en forme d'échelle) ne doivent pas être admis à la circulation ; pour la flotte de véhicules déjà en circulation (voitures autorisées de plus de 2,2 t. de poids à vide), la vitesse doit être limitée à 100 km/h (Mobilité piétonne, VfmF).
- Les employeurs de chauffeurs professionnels devraient être davantage confrontés à leurs responsabilités. Il devrait être par exemple possible d'obliger les employeurs à contrôler régulièrement les données de leurs employés dans le registre ADMAS. Le mode de conduite d'un chauffeur dans le cadre privé constitue une indication quant à sa façon de conduire dans le domaine professionnel (CAPS).
- Un droit de consultation du registre ADMAS par l'Office fédéral des transports est rejeté. L'actuelle obligation d'annoncer des cantons suffit (La Poste).
- Il devrait être interdit à l'avenir de conduire des véhicules puissants aux contrevenants auxquels on a retiré le permis de conduire pour cause de conduite en état d'ébriété, de dépassement massif de la vitesse autorisée, de déficience caractérielle ou pour d'autres infractions graves (RoadCross).
- Introduction d'une profondeur minimale des rainures de 3 mm pour les pneux d'été et de 4 mm pour les pneus d'hiver (ASP).
- L'âge minimal requis pour conduire des motocycles devrait être augmenté au moins pour certaines catégories (ASMC).
- On soutient la création d'une commission nationale de la sécurité routière (mesure 609). Dans un pays fédéraliste comme la Suisse, il est nécessaire de coordonner tous les efforts de renforcement de la sécurité routière. Dans sa forme actuelle, le conseil d'experts ne suffit pas : il se trouve en premier lieu au service et sous le mandat du FSR, qui se concentre uniquement sur les mesures éducatives facultatives en matière de sécurité routière. Il faut prévoir un large éventail de tâches et des objectifs plus programmatiques (ASMC).
- S'agissant de la sensibilisation à l'aide de campagnes (mesure 401) et de la formation en matière de mobilité et de sécurité, il faut garantir que les cantons développent des mesures efficaces et qu'ils se fondent sur les découvertes de la recherche sur les accidents et la prévention. Les campagnes de sensibilisation cantonales doivent être coordonnées à l'échelle nationale. Il faut bâtir sur l'actuelle répartition des tâches de coordination entre le FSR et le bpa. La coordination entre la CCCS et le bpa doit être garantie et renforcée (bpa, SPC).
- Le FSR ne pourra pas assurer à lui seul l'information sur les nouveautés (cf. ch. 6.2). cette tâche doit être coordonnée à l'échelle nationale. Le bpa doit être mis en situation de pouvoir réaliser effectivement le mandat légal de coordination. Il faut préciser la répartition des tâches entre le FSR et le bpa (bpa, SPC).
- Il importe qu'une commission nationale de la sécurité routière spécialement constituée (mesure 609) coordonne la mise en œuvre des mesures de Via sicura. Aucune organisation ni aucun organisme actuel ne pour-

rait assumer cette tâche correctement du point de vue technique tout en disposant du soutien et de l'indépendance nécessaires. Les responsables des six commissions spécialisées (éducation, exécution, technique des véhicules et télématique des transports, secours, recherche et une commission nationale des accidents de la route) pourraient être subordonnés à cette commission. Les responsables de ces commissions siégeraient au sein de la commission nationale (bpa, SPC).

- S'agissant du pilotage de la politique de sécurité routière (mesure 611) et de l'optimisation de la répartition des ressources (mesure 616), on doute que le FSR ou le Conseil de la sécurité routière soient en mesure de piloter la politique de sécurité routière, car ils sont focalisés sur les mesures éducatives. Ces tâches pourraient être assumées par une commission nationale de la sécurité routière. Le FSR serait alors prédestiné pour remplir une fonction de pilotage et de coordination dans le domaine des mesures éducatives (convention de prestations avec les cantons) (bpa, SPC).
- Pour des raisons de sécurité routière, dans le cadre de la répartition et de la délimitation des compétences entre la Confédération et les cantons, il est indiqué de transférer par la voie législative à la Confédération un rôle actif dans les activités de sécurité routière et de prévention et/ou de la charger au moins de la coordination des tâches de sécurité routière à l'échelle nationale. Certaines tâches doivent être assumées de manière centralisée par une commission nationale de la sécurité routière encore à constituer, par l'OFROU et par le FSR. Il faut éviter que ne se développent des structures parallèles aux institutions qui fonctionnent. Il serait efficace d'attribuer clairement les tâches et les compétences aux acteurs déjà engagés (bpa, SPC).
- Pour garantir la qualité des mesures, il convient de former en fonction des exigences de la sécurité routière les spécialistes compétents à tous les niveaux de mise en œuvre (juges, policiers, enseignants, ingénieurs, etc.). De plus, l'assurance de la qualité devra ménager un rôle important aux nouvelles procédures visant la compatibilité avec la sécurité (bpa, SPC).
- Zones 30 également sur les routes principales (Pro Velo).
- Il serait extrêmement efficace et presque évident d'introduire un régime de trafic adéquat en généralisant les zones 30 à l'intérieur des localités (ATE).

Annexes

Liste des destinataires de la consultation

1. Cantons

Staatskanzlei des Kantons Zürich	Kaspar Escher-Haus 8090 Zurich
Chancellerie d'État du canton de Berne	Postgasse 68 3000 Berne 8
Staatskanzlei des Kantons Luzern	Bahnhofstrasse 15 6002 Lucerne
Standeskanzlei des Kantons Uri	Boîte postale 6460 Altdorf 1
Staatskanzlei des Kantons Schwyz	Boîte postale 6431 Schwyz
Staatskanzlei des Kantons Obwalden	Rathaus 6060 Sarnen
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	Rathaus 6370 Stans
Regierungskanzlei des Kantons Glarus	Rathaus 8750 Glaris
Staatskanzlei des Kantons Zug	Boîte postale 156 6301 Zoug
Chancellerie d'État du canton de Fribourg	Rue des Chanoines 17 1701 Fribourg
Staatskanzlei des Kantons Solothurn	Rathaus 4509 Soleure
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	Rathaus Case postale 4001 Bâle
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	Rathausstrasse 2 4410 Liestal
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	Rathaus 8200 Schaffhouse
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	Regierungsgebäude Boîte postale 9102 Herisau

Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	Marktgasse 2 9050 Appenzell
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	Regierungsgebäude 9001 Saint-Gall
Standeskanzlei des Kantons Graubünden	Reichsgasse 35 7001 Coire
Staatskanzlei des Kantons Aargau	Regierungsgebäude 5000 Aarau
Staatskanzlei des Kantons Thurgau	Regierungsgebäude 8510 Frauenfeld
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	Piazza Governo 6501 Bellinzone
Chancellerie d'Etat du canton de Vaud	Château cantonal 1014 Lausanne
Chancellerie d'Etat du canton du Valais	Palais du Gouvernement 1950 Sion
Chancellerie d'Etat du canton de Neuchâtel	Château 2001 Neuchâtel
Chancellerie d'Etat du canton de Genève	Rue de l'Hôtel-de-Ville 2 1211 Genève 3
Chancellerie d'Etat du canton du Jura	Rue du 24-Septembre 2 2800 Delémont
Conférence des Gouvernements cantonaux	**Secrétariat** **Maison des cantons** **Speichergasse 6** **Boîte postale 444** **3000 Berne 7**

2. Partis politiques représentés dans l'Assemblée fédérale

BDP Bürgerlich-Demokratische Partei Schweiz Kanton Bern PBD Parti Bourgeois-Démocratique Suisse canton de Berne	Dieter Widmer Bodackerweg 43 3372 Wanzwil
BDP Bürgerlich Demokratische Partei Schweiz Kanton Graubünden PBD Parti Bourgeois Démocratique Suisse canton des Grisons	Secrétariat Boîte postale 60 7002 Coire
CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz PDC Parti démocrate-chrétien suisse PPD Partito popolare democratico svizzero PCD Partida cristiandemocrata svizra	Boîte postale 5835 3001 Berne
FDP Freisinnig-Demokratische Partei der Schweiz PLR Les Libéraux -Radicaux PLR Partito liberale-radicale svizzero PLD Partida liberaldemocrata svizra	Secrétariat général Neuengasse 20 3011 Berne

SP Schweiz Sozialdemokratische Partei der Schweiz PS Parti socialiste suisse PS Partito socialista svizzero PS Partida socialdemocrata da la Svizra	Boîte postale 7876 3001 Berne
SVP Schweizerische Volkspartei UDC Union Démocratique du Centre UDC Unione Democratica di Centro PPS Partida Populara Svizra	Boîte postale 8252 3001 Berne
CSP Christlich-soziale Partei PCS Parti chrétien-social PCS Partito cristiano sociale PCS Partida cristian-sociala	Urs Perler Bodenmattstrasse 140 3185 Schmitten
EDU Eidgenössisch-Demokratische Union UDF Union Démocratique Fédérale UDF Unione Democratica Federale	Boîte postale 3601 Thoune
EVP Evangelische Volkspartei der Schweiz PEV Parti évangélique suisse PEV Partito evangelico svizzero PEV Partida evangelica da la Svizra	Boîte postale 3467 8021 Zurich
Grüne Partei der Schweiz Les Verts Parti écologiste suisse I Verdi Partito ecologista svizzero La Verda Partida ecologica svizra GB Grünes Bündnis AVeS : Alliance Verte et Sociale AVeS : Alleanza Verde e Sociale	Waisenhausplatz 21 3011 Berne
Grünliberale Zürich	Asylstrasse 41 8032 Zurich
Lega dei Ticinesi	Norman Gobbi Boîte postale 64 6776 Piotta
LPS Liberale Partei der Schweiz PLS Parti libéral suisse PLS Partito liberale svizzero PLC Partida liberal-conservativa svizra	Boîte postale 7107 3001 Bern
PdAS Partei der Arbeit der Schweiz PST Parti suisse du Travail – POP PSdL Partito svizzero del Lavoro PSdL Partida svizra da la lavur	25, Vieux-Billard 1211 Genève 8
Alternative Kanton Zug	Boîte postale 4805 6304 Zoug

3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national

Association des Communes Suisses	Boîte postale 3322 Urtenen-Schönbühl
Union des villes suisses	Florastrasse 13 3000 Berne 6

Groupement suisse pour les régions de montagne

Boîte postale 7836
3001 Berne

4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national

economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen Fédération des entreprises suisses Federazione delle imprese svizzere Swiss business federation	Boîte postale 8032 Zurich
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) Union suisse des arts et métiers (USAM) Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)	Boîte postale 3001 Berne
Schweizerischer Arbeitgeberverband Union patronale suisse Unione svizzera degli imprenditori	Boîte postale 8032 Zurich
Schweiz. Bauernverband (SBV) Union suisse des paysans (USP) Unione svizzera dei contadini (USC)	Haus der Schweizer Bauern Laurstrasse 10 5200 Brugg
Schweizerische Bankiervereinigung (SBV) Association suisse des banquiers (ASB) Associazione svizzera dei banchieri (ASB) Swiss Bankers Association	Boîte postale 4182 4002 Bâle
Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) Union syndicale suisse (USS) Unione sindacale svizzera (USS)	Boîte postale 3000 Berne 23
Kaufmännischer Verband Schweiz (KV Schweiz) Société suisse des employés de commerce (SEC Suisse) Società svizzera degli impiegati di commercio (SIC Svizzera)	Boîte postale 1853 8027 Zurich
Travail.Suisse	Boîte postale 5775 3001 Berne

5. Autres

Association des services des automobiles asa, Berne

Services cantonaux des automobiles

Directions cantonales responsables de la circulation routière

Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police CCDJP

Commission Intercantonale de la Circulation Routière CICR

Conférence des directeurs cantonaux des transports publics CTP, Zurich

Conférence des commandants des polices cantonales de Suisse CCPCS

Commission de la circulation de la Conférence des commandants des polices cantonales de Suisse CC CCPCS, Berne

Conférence des directeurs de police des villes suisses CDPVS

Commandants des polices cantonales

Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de la Suisse et de la Principauté du Liechtenstein

Associazione delle Polizie comunali ticinesi, Giubiasco

Directions cantonales des travaux publics

Directions cantonales des ponts et chaussées

Conférence des ingénieurs cantonaux, Zurich

Ingénieurs cantonaux

Conférence des directeurs cantonaux des finances CDF

Conférence des directeurs cantonaux de l'économie publique CDEP

Directions cantonales des finances

Contrôles cantonaux des finances

Union des villes suisses UVS, Berne 6

TCS, siège central, Vernier / Genève

Automobile Club de Suisse ACS, Berne

Association Transports et Environnement ATE, Berne

Mobilité piétonne, Zurich

Tribunal cantonal du Valais, Sion 2

Verwaltungsrekurskommission des Kantons St.Gallen, Saint-Gall

Obergericht des Kantons Schaffhausen, Schaffhausen

Verwaltungsgericht des Kantons Zürich, Zurich

Verwaltungsgericht des Kantons Zug, Zoug

Verwaltungsgericht des Kantons Uri, Altdorf

Verwaltungsgericht des Kantons Solothurn, Soleure

Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz, Schwyz

Verwaltungsgericht des Kantons Obwalden, Sarnen

Verwaltungsgericht des Kantons Nidwalden, Stans

Verwaltungsgericht des Kantons Luzern, Lucerne

Verwaltungsgericht des Kantons Glarus, Glaris

Rekurskommission für Strassenverkehrssachen des Kantons Thurgau, Kreuzlingen

Commission de recours du canton de Berne contre les mesures LCR, Berne 8

Kantonsgericht von Graubünden, Coire

Kantonsgericht Appenzell Innerrhoden, Appenzell

Verwaltungsgericht des Kantons Basel-Stadt, Bâle

Kantonsgericht, Liestal

Verwaltungsgericht des Kantons Appenzell Ausserrhoden, Trogen

Verwaltungsgericht des Kantons Aargau, Aarau

Tribunal cantonal, chambre administrative, Porrentruy 2

Tribunal administratif du canton de Neuchâtel, Neuchâtel

Tribunal administratif du canton de Genève, Genève 1

Tribunale cantonale amministrativo del Ticino, Lugano

Tribunal administratif du canton de Vaud, Lausanne

Vente Suisse. Association des professionnels de la vente et des entreprises, Wabern

Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement DTAP, Zurich

Groupement suisse pour les régions de montagne SAB, Bern

Fédération suisse des urbanistes FSU, Saint-Gall

Association Transports et Environnement ATE, Genève

Association suisse pour l'aménagement national VLP-ASPAN, Berne

Service de prévention des accidents dans l'agriculture SPAA, Schöftland

Bureau suisse de prévention des accidents bpa, Berne

Commission circulation routière de la CAPP, Sion 2

Forschungs- und Dokumentationsstelle Kind und Umwelt KUM, Muri

Service AVJ (jamais au volant), Zurich

Fédération Motocycliste Suisse FMS, Frauenfeld

Fédération romande des écoles de conduite FRE, Lausanne

Fédération Suisse des Véhicules Anciens FSVA, Berne

Fondation Nez rouge, secrétariat, Delémont

Fonds de sécurité routière FSR, Berne 6

Amis de la moto ancienne AMA, Suisse, Coire

CI Motards, Zurich

Communauté d'intérêts Vélo, Zurich

LITRA Service d'information pour les transports publics, Berne

motosuisse, Berne

RoadCross Suisse, Aesch

RoadCross Suisse, Zurich

Schausteller-Verband Schweiz (Association des forains de Suisse) SVS, Buchs / AG

Société Suisse de Psychologie de la Circulation SPC, Olten

Association suisse de l'éclairage SLG, Berne 8

Institut suisse de prévention de l'alcoolisme et autres toxicomanies, Lausanne

Conférence Vélo Suisse, Bienne

Conférence Vélo Suisse, Zurich

Association suisse des conducteurs abstinents ASCA, Matzingen

Schweizerischer Auto- und Motorradfahrer-Verband SAM, Berne

Association Suisse des Véhicules d'Époque ASVE, Safenwil

Fédération professionnelle suisse pour la sécurité routière SISTRA , Olten

Association Suisse des Moniteurs de Conduite ASMC, Saint-Gall

Association Suisse des Moniteurs de Conduite ASMC, Altendorf

Association suisse des moniteurs de conduite ASMC, Berne

Fédération suisse des sapeurs-pompiers FSSP, Gümligen

Union des professionnels suisses de la route VSS, Zurich

Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, Zurich

Association suisse pour l’équipement technique de l’agriculture ASETA, Riniken

Conseil suisse de la sécurité routière CSR, Berne

routesuisse - Fédération Routière Suisse (FRS), Berne

Swiss Cycling, Berne 32

vélosuisse, Berne 7

Association pour le trafic, le sport et les loisirs ATB, Berne

Fédération Suisse des Sociétés de Troupes Motorisées FSSTM, Adliswil

Fédération des experts d’automobiles de Suisse FEA, Trachslau

Association suisse des ingénieurs et experts en transports SVI, Saint-Gall

Association suisse des enseignants en matière de sécurité routière ASESR, Jona

Association suisse des enseignants en matière de sécurité routière ASESR, Coire

Institut für Rechtswissenschaft und Rechtspraxis, Saint-Gall

Association KEP & Mail, Berne 6

Fédération Professionelle des Taxis Genevois (F.P.T.G.), Vernier

Unabhängige Taxihalter in Zürich (taxis indépendants de Zurich), Zu-
rich

GS1 Suisse, Berne

Association suisse des transports routiers ASTAG, Berne

Association suisse des loueurs d’automobiles AVS, Zurich

Les Routiers Suisses LRS, Echandens

HUPAC Intermodal SA, Chiasso

BLS Cargo SA, Berne

CFF Cargo SA, Bâle

Hangartner Terminal SA, Aarau

Association Auto Tuning et Design Suisse-Lichtenstein ATVSL, Herzogenbuchsee

Union professionnelle suisse de l’automobile, Berne

auto-suisse Association des importateurs suisses d’automobiles AISA, Berne

Association suisse du pneu ASP, Berne 7

Salon de l'Auto, Le Grand-Saconnex

Association suisse des intérêts des fabricants et négociants en machines et engins pour la voirie SIK, Stäfa

Caravaningsuisse. Union professionnnelle suisse de la caravane UPCS, Worblaufen

Union Suisse des Carossiers USIC, Zofingen

Union Suisse des Mécaniciens en Cycles et Motos USMCM, Aarau

Association Suisse des Propriétaires de Parcs de Véhicules sffv, Frauenfeld

Association suisse des véhicules routiers électriques et efficients, e'mobile, Berne

Swiss automotive aftermarket SAA, Zurich

Association suisse de l’industrie des machines de chantier VSBM, Bâle

Verband des Freien Autohandels der Schweiz VFAS
(association pour un commerce libre et indépendant de l’automobile en Suisse), Zurich

La Poste Suisse, Berne

Inspection fédérale des matières dangereuses EGI, Wallisellen

Chemins de fer fédéraux, CFF Cargo SA, Fribourg

SBB CFF FFS Secrétariat général, Berne 65

Association suisse des transports routiers ASTAG, Lugano

Spedlogswiss, association suisse des transitaires et des entreprises de logistique, Bâle

Swiss Shippers' Council SSC, Lausanne

Union des transports publics UTP, Berne 6

Association suisse des entreprises de déménagement VSU, Dietikon 1

Communauté d'intérêts pour les transports publics en Suisse CITRAP Suisse, Berne 6

Agromont SA, Hünenberg

Centre d'essais de l'UPSA, Kleindöttigen

Fédération des associations suisses du commerce et de l'industrie de la technologie médicale FASMED, Berne

Syndicat UNIA, Berne

Fédération du commerce, des transports et de l'alimentation FCTA, Zurich

Société suisse des employés de commerce (SEC Suisse), Zurich

Syndicat du personnel des transports SEV, Berne 6

Union syndicale suisse USS, Berne 23

Syndicat des services publics SSP, Zurich

Syna, le syndicat, Zurich

AGILE Entraide Suisse Handicap, Berne

handi-cab suisse, Binningen

Pro Infirmis, Zurich

Procap Association Suisse des Invalides, Olten

Fédération suisse des aveugles et malvoyants FSA, Berne

SSR - CSA, Conseil suisse des aînés, Berne 32

Fonds National Suisse de Garantie, Zurich

Bureau National Suisse d'Assurance BNA, Zurich

Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents
SUVA/CNA , Lucerne

Association Suisse d'Assurances ASA, Zurich

Association des établissements cantonaux d'assurance incen-
die AEAI, Berne

Conférence suisse des directrices et directeurs cantonaux de la santé CDS

Médecins en faveur de l'environnement MfE, Bâle

Santé publique suisse, Berne

Société Suisse de Médecine Générale SMG , Lichtensteig

Fédération des médecins suisses FMH, Berne 16

Société Suisse de Médecine Légale SSML, Bâle

Centre Suisse de Contrôle de Qualité, Chêne-Bourg

Laboratoires d'analyse reconnus par l'Office fédéral des routes

Publicité extérieure Suisse AWS, Berne

Société suisse des industries chimiques, Zurich

economiesuisse, Zurich

Union pétrolière UP, Zurich

SwissBeton. Association pour les produits suisses en béton, Berne

Fédération suisse des vignerons, Berne 14

Fédération des industries alimentaires suisses FIAL, Berne 6

Gastro Suisse, Zurich

Industrie du bois suisse, Berne 6

Hotelleriesuisse, Berne

Forum des consommateurs / Konsumentenforum kf, Zurich

Union professionnelle suisse de la viande UPSV, Zurich

Association suisse des banquiers ASB, Bâle

Union suisse du métal USM, Aarberg

ECO SWISS, Zurich

Fédération suisse des avocats FSA, Berne

Union suisse des paysannes et des femmes rurales, Brugg

Union suisse des paysans USP, Brugg

Union suisse des arts et métiers usam, Berne

Swisslegumes, Berne

Association suisse des fabricants et commerçants de machines agricoles (Association suisse de la machine agricole) ASMA, Berne

Swissoil, Zurich

Association de l'industrie suisse de la cellulose, du papier et du carton ZPK, Zurich

Association suisse des entrepreneurs forestiers ASEFOR, Berne 6

Union d'entreprises suisses de construction de routes VESTRA, Wintersingen

Association des Sociétés Suisses de Publicité ASSP, Zurich

Association suisse des amis du chanvre paysan ASAC, Saint-Gall

Société suisse des constructeurs de machines SSCM, Zurich

Fédération suisse des importateurs et du commerce de gros VSIG, Bâle

Economie forestière suisse, Soleure

PMEPOOL SUISSE (KMUPOOL Schweiz), Reinach

Equiterre. Partenaire pour le développement durable, Zurich

Ligue suisse du patrimoine national LSP, Zurich

Fondation suisse de l’énergie FSE, Zurich

Fondation « La Suisse à vélo », Berne

Fondation ch pour la collaboration confédérale, Soleure

Association suisse de normalisation ASN, Winterthour

agroscope, station fédérale de recherche agronomique, Ettenhausen

Arbeitsgruppe Unfallmechanik AGU (groupe de travail sur la mécanique des accidents), Zurich

Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, Lausanne

EMPA, Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche, Dübendorf

Institut für Biomedizinische Technik (Institut de technique biomédicale), Zurich

Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (Institut de planification et des systèmes de transport) IVT, Zurich

Institut suisse de promotion de la sécurité, Zurich

Fédération Neuchâteloise et Jurassienne des Groupements Patronaux, Neuchâtel

Läuppi Paul, Buchs / AG

Union patronale suisse UPS, Zurich

Société Suisse des Entrepreneurs SSE, Zurich

Fédération des Églises protestantes de Suisse FEPS, Berne 23

Travail.Suisse, organisation faîtière des travailleurs, Berne

Maison du Sport, Berne

CI Vélo Suisse, Berne

Rédaction Police, Bex

Redaktion Police, Aarberg

Redazione Police, Bellinzone

Liste des abréviations

Abréviation	
ADMAS	Ordonnance du 18 octobre 2000 sur le registre automatisé des mesures administratives (ordonnance sur le registre ADMAS), RS 741.55 ; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_55.html
CPP	Code de procédure pénale suisse
ETC	Entreprises de transport concessionnaires
FABER	Ordonnance du 23 août 2000 sur le registre des autorisations de conduire, RS 741.53; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_53.html
FSR	Fonds de sécurité routière, http ://www.fvs.ch
LAO	Loi du 24 juin 1970 sur les amendes d'ordre (LAO), RS 741.03 ; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_03.html
LCR	Loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR), RS 741.01 ; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_01.html
let.	lettre
MISTRA	Système d'information pour la gestion des routes et du trafic
MOFIS	Ordonnance du 3 septembre 2003 sur le registre automatisé des véhicules et des détenteurs de véhicules (ordonnance sur le registre MOFIS), RS 741.56; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_56.html
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
OTR	Ordonnance du 19 juin 1995 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (ordonnance sur les chauffeurs, OTR 1), RS 822.221 ; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c822_221.html
p. ex.	par exemple
PPAC	Registre des procédures relatives aux accidents de la route
RIPOL	Recherches informatisées de police. Le système de recherche RIPOL est composé de banques de données destinées aux recherches de personnes, de véhicules, d'objets et de délits non élucidés. (http ://www.ripol.ch/Sites/Index.aspx)
RPT	Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (en vigueur depuis le 1er janvier 2008). http://www.efv.admin.ch/f/themen/finanzausgleich/index.php
SchKG	Loi fédérale du 11 avril 1889 sur la poursuite pour dettes et la faillite (LP), RS 281.1 ; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c281_1.html