

# Consultation sur la mise en œuvre du programme d'action Via sicura

## QUESTIONNAIRE

Avis présenté par :

Canton : <input type="checkbox"/>	Association, organisation, autre : <input checked="" type="checkbox"/>
Expéditeur : PEV Suisse Josefstrasse 32 Postfach 3467 8021 Zürich	

### I. Remarques générales

Remarques :

Le PEV remercie de la possibilité qui lui est donnée de se prononcer sur les modifications et ajouts apportés à la loi fédérale sur la circulation routière et sur les mesures de Via Sicura. Il salue ces modifications qui doivent en effet permettre d'augmenter la sécurité des divers utilisateurs du réseau routier, ce qui entre dans la vision du PEV de la protection de la population suisse tout en renforçant la responsabilisation de cette même population dans l'utilisation du réseau routier. La plupart des mesures, bien qu'étant contraignantes, visent cependant également à renforcer le degré de conscience des utilisateurs en appliquant des mesures préventives ou punitives là où cela touche le plus les utilisateurs, le porte-monnaie.

Le PEV tient cependant à souligner le fait qu'il souhaite promouvoir et défendre une **tolérance zéro vis-à-vis de la consommation d'alcool** avant de prendre le volant. Cela permettrait non seulement de diminuer encore le risque d'accidents dûs à l'absorption d'alcool, mais permettrait également de faciliter drastiquement la loi proposée ainsi que la plupart des frais engendrés pour une application stricte.

Relativement aux variantes de **financement** proposées, le PEV propose une voie intermédiaire, soit une **augmentation de 2.5% du supplément sur la prime d'assurance RC couplée à l'affectation du produit des amendes** de circulation à l'accroissement de la sécurité routière. Cela permet de toucher d'une part la totalité des automobilistes et ainsi leur responsabilité vis-à-vis de la sécurité routière. D'autre part, l'affectation du produit des amendes doit permettre de punir les automobilistes ayant un comportement à risque de manière plus ciblée en faveur de l'amélioration de la sécurité. Le fait que les cantons utilisent cet argent pour leurs projets de sécurité routière paraît également tout à fait justifié, puisque cela constitue un auto-financement des mesures sécuritaires et à des contrôles plus strictes. Ces contrôles constituent de plus pour le PEV la mesure sécuritaire la plus efficace, comparativement à des formations qui n'ont des conséquences réelles que minimales sur les catégories d'automobilistes à risque.

Le PEV tient également à insister sur le fait que la sécurité routière ne concerne pas uniquement les conducteurs de véhicules automobiles, mais également **les piétons et les cyclistes**, deux populations qui sont largement sous-estimées dans le projet soumis. Le PEV soutient des mesures protectionnistes plus importantes concernant les **cyclistes** (pistes cyclables dans les villes et localités ; voies séparées sur les tronçons à plus haute vitesse, aménagement des carrefours à risques, réintroduction de l'obligation d'avoir des phares fixes des vélos, etc.). Cela doit permettre non seulement de diminuer le nombre d'accidents et de morts dans cette catégorie de population, mais également favoriser la mobilité douce, écologiquement souhaitable, ainsi que la mobilité physique des citoyens en déclin et ayant des conséquences sur la santé de la population.

En ce qui concerne les **piétons**, le PEV se mobilise également en faveur de la limitation de vitesse à 30km/h dans les localités et particulièrement dans les centres afin de permettre aux enfants, aux personnes âgées et aux handicapés de se déplacer à moindre risque. Des mesures de sécurisation accrue sur les tronçons à 50km/h doivent également être prises ainsi que des passages piétons avec îlots intermédiaires sur les routes à visibilité réduite.

Le PEV demande que le **thème des chauffards** (voir question 35) soit traité de manière détaillée dans le cadre de cette révision de la loi, dans la mesure où cette catégorie particulière de conducteurs constitue un danger de plus en plus important pour la sécurité routière. La catégorie « chauffard » doit être définie de manière précise, les mesures afin de contrôler cette catégorie doivent être renforcées (contrôles de nuit, sur les autoroutes, par ex.) et les sanctions rendues sévères. En effet, la prévention et la formation ne sont pas des instruments suffisants afin de réduire le risque dû à cette catégorie de personnes. C'est pourquoi, le PEV propose les sanctions suivantes :

- retrait du permis immédiat pour une durée de 2 à 5 ans
- augmentation de la peine de prison de 3 à 5 ans pour homicide par conduite imprudente
- destruction du véhicule

# Consultation sur la mise en œuvre du programme d'action Via sicura

## QUESTIONNAIRE

### II. Questions

#### II.a. Quelle possibilité de mise en œuvre conformément au chiffre 3 du rapport explicatif doit être retenue ?

<b>1. Possibilité prévue au chiffre 3.1 du rapport explicatif</b>		
1.1 Augmentation du supplément à 2,5 % ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Permet une responsabilisation généralisée des personnes motorisées, ne favorise pas une partie de la population vis-à-vis d'une autre mais rend la problématique générale puisque tous sont touchés. Permet déjà une sensibilisation au problème de la sécurité routière. Mais cette augmentation devrait être assortie de moyens de communications appropriés afin que chacun sache à quoi est attribué cette augmentation.		
1.2 Affectation à des mesures éducatives et informatives ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Il est essentiel d'affecter des moyens financiers à l'éducation et l'information afin de sensibiliser la jeunesse, notamment, de notre pays aux risques liés au trafic routier. Cependant, le fait que les moyens du FSR ne soient attribués qu'aux cantons qui désirent dispenser l'éducation routière au niveau supérieur n'est pas très équitable. En effet, l'augmentation du supplément touche tous les individus, également ceux qui n'ont pas un comportement à risque, alors que la décision de profiter de ses revenus au niveau de l'éducation revient aux cantons. Il conviendrait de revoir ce point et de permettre à tous les établissements scolaires de bénéficier du concours du FSR en matière d'éducation routière indépendamment de la décision des cantons. Selon une motion déposée par les parlementaires bernois du PEV, il est également à souligner que la formation et la prévention n'est pas suffisante pour une minorité de conducteurs (rodéos routiers), cependant elle n'est pas à sous-estimer. Il est nécessaire de la compléter par des règles de droits strictes, des mesures repressives et des sanctions appropriées. D'où le fait que la version de l'utilisation des amendes est soutenue par le PEV, puisqu'elle permet une augmentation des contrôles et une répression plus importante. De plus, l'auto-financement est ainsi assuré.		

<b>2. Possibilité prévue au chiffre 3.2 du rapport explicatif</b>		
2.1 Augmentation du supplément à 5 %?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Une augmentation ne représente pas une incitation positive suffisante auprès des conducteurs afin de justifier ce niveau d'augmentation.		

2.2 Affectation du produit des amendes ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :  Une augmentation des contrôles, et par conséquent des amendes, a certainement un effet incitatif important sur la manière dont les conducteurs se comportent sur les routes. Cette mesure de financement paraît être plus équitable, dans la mesure où elle accentue le principe de causalité, focalisant sur les conducteurs ayant des comportements à risque pour la sécurité routière et que, par conséquent, ces conducteurs participent de manière plus importante aux mesures citées dans Via Sicura que ceux qui n'ont pas de comportement à risque majeur. Cette mesure, combinée avec une augmentation des suppléments à 2,5% permet ainsi de toucher d'une part l'ensemble de la population afin de sensibiliser et responsabiliser la totalité des usagers de la route à la sécurité routière et, d'autre part, de faire peser une partie du financement sur la population à risque par l'affectation du produit des amendes.  D'autre part, il est souhaitable que cette partie des amendes soit reversée directement à l'augmentation de la		

## Consultation sur la mise en œuvre du programme d'action Via sicura

### QUESTIONNAIRE

	sécurité routière, puisque les contrôles de police ont le but de renforcer la sécurité. Une augmentation des revenus permet une augmentation des contrôles, donc une augmentation de la sécurité et des recettes. Cela permet aux cantons de satisfaire non seulement à la nécessité de renforcer la sécurité routière par les contrôles, mais également de lui fournir plus de moyens pour le faire dans d'autres domaines également.
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<b>3. Possibilité prévue au chiffre 3.3 du rapport explicatif ?</b>		
3.1 Augmentation du supplément à 5 %?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		
3.2 Affectation du supplément ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		

### II.b. Mesures

(ch. 4.1 du rapport, sur la loi fédérale sur la circulation routière)

<b>4. Acceptez-vous les mesures relatives aux infrastructures ?</b> (art. 6a - 6d)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Il paraît également essentiel de favoriser la sécurité des cyclistes en instaurant plus de pistes cyclables, particulièrement dans les localités et des voies parallèles le long des routes principales très fréquentées. Cela permet d'accroître la sécurité de ces usagers de la route tout en favorisant la mobilité douce. De même la sécurité des piétons doit être prise en compte dans le cadre de ces mesures. Par conséquent, l'article 6b, al.1 doit être spécifié de la manière suivante : « ...qu'à l'aménagement ou la modification importante des routes sur la sécurité routière de tous les usagers ».		

<b>5. Acceptez-vous que le Conseil fédéral fixe des exigences minimales concernant l'aptitude caractéristique des conducteurs ?</b> (art. 14, al. 1, let. d et 25, al. 3, let. a)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Cela paraît un critère tout à fait essentiel, se pose néanmoins la question de savoir comment ces aptitudes peuvent être définies et jugées de manière objective.		

<b>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 ?</b> (art. 15, al. 1)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Afin de garantir la sécurité des passagers ainsi que des autres utilisateurs routiers, il est essentiel que les élèves soient accompagnés de personnes ayant suffisamment d'expérience en matière de conduite afin de pouvoir anticiper les situations potentiellement dangereuses et de permettre à l'élève de réagir de manière adéquate à toutes les situations rencontrées. Le PEV soutient cette mesure sans restriction.		

<b>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 ?</b> (art. 15, al. 5)		
Pour les conducteurs de voitures automobiles et pour les motocyclistes ?		

## Consultation sur la mise en œuvre du programme d'action Via sicura

### QUESTIONNAIRE

<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<p>Die EVP ist gegen die Einführung dieser Ausbildungspflicht. Zunächst sollen Erfahrungen mit dem Fahrausweis auf Probe gesammelt werden (während dieser Zeit müssen Motorfahrzeuglenker ja bereits Weiterbildungstage besuchen). Bezüglich Aufwand und Kosten für die Fahrerlaubnis ist damit ein Plafond erreicht. Weitere Schulung hilft bei denen, die sie brauchen, nichts mehr und man bestraft damit die falschen, nämlich die vorsichtigen, defensiven Fahrerinnen und Fahrer. Statt weiterer Ausbildung setzt die EVP auf harte Ausweisentzüge der in grober Weise fehlbarer Fahrerinnen und Fahrer.</p>		
Seulement pour les conducteurs de voitures automobiles ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		
Seulement pour les motocyclistes ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		

<b>8. Acceptez-vous les durées de validité du permis de conduire proposées ?</b> (Art. 15b et 15c)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Nein. Eine Befristung bringt zwar Vorteile im Vollzug (ärztliche Kontrollen, Weiterbildungspflichten), bestraft aber auch die vorsichtigen, unbescholtenen Fahrer.		

<b>9. Acceptez-vous la fréquence des enquêtes sur l'aptitude à la conduite des conducteurs non professionnels ?</b> (art. 15c, al. 1 - 3)		
<input type="checkbox"/> OUI <input checked="" type="checkbox"/> OUI, la possibilité avec étape intermédiaire à 65 ans <input type="checkbox"/> OUI, la possibilité sans étape intermédiaire à 65 ans	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : A partir de 50 ans, la santé pouvant se dégrader rapidement, il est essentiel de rapprocher les contrôles médicaux. Néanmoins, la loi doit être formulée de manière plus simple et beaucoup plus compréhensible afin qu'elle soit accessible à tous et ne porte pas à confusion, comme tel est le cas dans la formulation actuelle.		

<b>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 ?</b> (art. 15c, al. 7)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI, variante avec 70 ans <input type="checkbox"/> OUI, variante avec 75 ans	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : La question de la limitation du droit de conduire des véhicules avec passagers est une question importante. Le		

## Consultation sur la mise en œuvre du programme d'action Via sicura

### QUESTIONNAIRE

	<p>PEV souhaiterait cependant que la limite soit posée à maximum 5 ans après la retraite. En effet, les véhicules mentionnés ne sont que très rarement des véhicules à usage privé et non professionnel. Par conséquent, leur utilisation devrait être limitée à la durée de l'activité professionnelle, avec une marge de manœuvre afin de permettre une certaine flexibilité en cas de nécessité. Cependant au-delà de 70 ans, il est important que le permis de conduire de ces véhicules soient rendus caducs.</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<b>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 ?</b> (art. 15d)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Al.a : ajouter « ou si plusieurs infractions commises avec plus de 0,5 miligrammes par litre »		

<b>11. Acceptez-vous le cours d'éducation routière prévu en cas de retrait du permis de conduire ?</b> (art. 16e)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<input checked="" type="checkbox"/> Si oui, le cours doit-il être obligatoire ? OUI <input type="checkbox"/> Si oui, le retrait conditionnel supplémentaire de trois mois doit-il être caduc si la personne a suivi le cours (variante) ? NON		
Remarques : Les cours doivent être rendus obligatoires, même s'ils ne sont utiles que de manière restreinte. Une formation de base complète et de qualité, bien que celle-ci existe déjà avec le permis en deux temps, suivie de mesures plus strictes est à privilégier.  En tout les cas, le PEV refuse la variante proposée. Le retrait de permis doit demeurer quelles que soient les mesures complémentaires.		

<b>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 ?</b> (art. 17a et 99, ch. 9)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Il est important que les personnes subissent les conséquences de leurs actes. Les mesures proposées sont donc justifiées. Il est cependant nécessaire que les données récoltées et leur traitement soient conformes aux règles de confidentialités. De même, il faudrait prévoir des sanctions en cas d'infractions constatées grâce à ces enregistreurs de données. La question essentielle et à préciser, est celle du contrôle de ces enregistreurs. Il est nécessaire que ces enregistreurs soient contrôlés de manière régulière et non pas seulement dans le cas d'infractions ou d'accident.		

<b>13. Acceptez-vous le nouvel âge minimum requis pour conduire un cycle ?</b> (art. 19, al. 1 et 1 <sup>bis</sup> )		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Le PEV pourrait être d'accord avec cette proposition, même si cela paraît être une mesure excessive. Les enfants ne suivant pas un stade de développement linéaire, cet âge devrait rester flexible et soumis au bon sens des parents. Cependant, si cette limite doit être inscrite ainsi, nous estimons que le conseil fédéral doit définir de manière très large les exceptions à cette loi, spécifiquement dans les campagnes, sur les routes secondaires, dans le centre des villages et le chemin de l'école, etc. Les mesures appliquées ne doivent pas limiter l'incitation à la mobilisation douce chez les enfants.  Le fait que les enfants puissent aller sur les routes accompagnés d'un adulte est cependant positif, puisque cela permet un apprentissage du comportement routier à avoir.		

## Consultation sur la mise en œuvre du programme d'action Via sicura

### QUESTIONNAIRE

<b>14. Acceptez-vous le relèvement de l'âge minimum requis pour conduire un véhicule à traction animale ?</b> (art. 21, al. 1 et 2, première phrase)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :  Les règles de circulation doivent être respectées et connues comme elles doivent l'être pour l'utilisation d'un scooter par exemple. Il est également essentiel d'avoir une certaine maturité afin de pouvoir gérer les réactions des animaux. Cependant, cette limitation ne devrait pas être appliquée tant que les déplacements se font sur le territoire d'une exploitation agricole ou sur les chemins d'exploitation.		

<b>15. Acceptez-vous que le Conseil fédéral prenne des mesures pour assurer la qualité des enquêtes sur l'aptitude à la conduite ?</b> (art. 25, al. 3, let. f et g)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Il est important que ces mesures soient uniformisées et que, par conséquent, elles soient gérées de manière centrale par le Conseil fédéral.		

<b>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 ?</b> (art. 31, al. 2 <sup>bis</sup> , LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Afin d'assurer la sécurité routière et des passagers, il est <b>même essentiel que cette alcoolémie inférieure soit fixée. Le PEV soutient une tolérance zéro de l'alcool au volant et cela pour toutes les catégories de personnes.</b> Cela permettrait de simplifier la loi, puisqu'il n'y aurait plus d'exceptions à la règle à lister et les différentes mesures d'alcool proposées (Sang, haleine) seraient également moins problématiques (résorption, etc) puisque le 0/00 serait la seule valeur tolérée. De plus, toutes les questions de tolérance à l'alcool seraient également résolues. Le 0/00 est une solution efficace afin de permettre d'augmenter la sécurité routière. Le PEV propose par conséquent que la limite actuelle soit corrigée dans le cadre de cette réforme législative.		

<b>16.1 Les personnes effectuant le transport concessionnaire ou international de voyageurs par route ?</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		

<b>16.2 Les personnes transportant, à titre professionnel, des voyageurs ou des marchandises (au moyen de camions) ?</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		

<b>16.3 Les personnes conduisant des voitures de livraison ?</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		

<b>16.4 Les moniteurs de conduite ?</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		

## Consultation sur la mise en œuvre du programme d'action Via sicura

### QUESTIONNAIRE

<b>16.5 Les accompagnants de courses d'apprentissage ?</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		
<b>16.6 Les titulaires d'un permis d'élève-conducteur ?</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		
<b>16.7 Les titulaires d'un permis de conduire à l'essai ?</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		

<b>17. Acceptez-vous l'obligation de l'usage diurne des phares ?</b> (art. 41, al. 1)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Pour des questions d'écologie, il est cependant également essentiel que cette mesure soit accompagnée de mesures visant à réglementer le parc automobile afin de limiter la consommation supplémentaire d'essence engendrée par l'usage diurne des phares, même si celle-ci est minime. De plus, une période de transition suffisamment longue doit être accordée afin de mettre en place cette mesure.		

<b>18. Acceptez-vous l'introduction du contrôle de l'haleine à titre d'établissement des preuves ?</b> (art. 55, al. 6 et 7, let. d)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : afin de limiter l'arbitraire non scientifique contenu dans les valeurs limite d'alcool par litre d'air expiré et les recours que cela pourrait engendrer devant les tribunaux, le PEV propose que le contrôle de l'haleine soit considérée comme suffisante pour entamer une procédure plus complète. Si le test d'haleine s'avère au dessus des limites légales, les policiers pourraient continuer leurs tâches et une prise de sang serait faite sur le conducteur afin d'établir une preuve recevable et non récusable. Cela limite les cas d'intervention dans l'intégrité physique aux personnes réellement soupçonnées d'être au-dessus des limites et permet ainsi à la police de se consacrer à ses activités de contrôle.		

<b>19. Acceptez-vous que le Conseil fédéral soit habilité à imposer le port du casque aux cyclistes ?</b> (art. 57, al. 5, let. b)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Cette mesure est nécessaire afin de limiter les risques de blessures graves des cyclistes. Il paraît cependant également essentiel de favoriser la sécurité des cyclistes en instaurant plus de pistes cyclables, particulièrement dans les localités et les grandes villes. Il est ainsi important d'étendre les zones 30, de créer des pistes cyclables le long des grandes routes, de sécuriser les carrefours, etc.		

<b>20. Acceptez-vous que le Conseil fédéral introduise le port obligatoire du casque à vélo pour les enfants de moins de 14 ans ?</b> (art. 57, al. 5, let. b)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		

<b>21. Acceptez-vous le devoir des assurances RC de recourir contre les auteurs de violations grossières des</b>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## Consultation sur la mise en œuvre du programme d'action Via sicura

### QUESTIONNAIRE

<b>règles de la circulation routière ?</b> (art. 65, al. 3)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Cela doit permettre de supprimer les inégalités d'actions entre les nantis et les autres en matière de responsabilité lors d'un accident.		

<b>22. Acceptez-vous l'introduction de la déclaration des sinistres causés ?</b> (art. 68a)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		

<b>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 ?</b> (art. 76, al. 2, let. d)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		

<b>24. Acceptez-vous que le juge puisse ordonner la confiscation et la destruction du véhicule en cas d'infraction commise sans scrupules ?</b> (art. 90a)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Cela doit notamment être le cas et spécifié comme tel, lors de rodéos routiers, ayant causés ou non des blessés ou des tués. Cette mesure doit faire partie des sanctions à imposer aux chauffards dans un article dédié à ce problème de plus en plus récurrent.		

<b>25. Acceptez-vous les sanctions plus sévères prévues à l'encontre des personnes ayant conduit sans être titulaires du permis de conduire requis ?</b> (art. 95, ch. 1 et 1 <sup>bis</sup> )		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Le PEV soutient par principe les sanctions plus sévères. Cependant, nous proposons de biffer le paragraphe concernant le propriétaire de la voiture, puisque cela ne punit la bonne personne.		

<b>26. Acceptez-vous que la liste des infractions punissables en matière d'avertissements de contrôles du trafic soit augmentée ?</b> (art. 98a)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		

<b>27. Acceptez-vous la nouvelle réglementation concernant la statistique des accidents de la circulation ?</b> (art. 104, al. 2 ainsi que 104f et 104g)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		

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



## Consultation sur la mise en œuvre du programme d'action Via sicura

### QUESTIONNAIRE

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		

#### II.c. Mesures

(ch. 4.2 du rapport, sur la loi sur les amendes d'ordre)

<b>29. Procédure de l'amende d'ordre : la responsabilité civile du détenteur du véhicule proposée doit-elle être introduite ?</b> (art. 6, al. 3 et 6a, al. 3 LAO)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		

<b>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 ?</b> (art. 6, al. 2, let. b et 6a, al. 2, let. b, LAO)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		

#### II.d. Mesures

(ch. 4.6 du rapport, sur la loi sur les produits thérapeutiques)

<b>31. Acceptez-vous l'obligation d'informer clients et patients imposée de façon explicite et légale aux spécialistes habilités à distribuer des médicaments ?</b> (art. 26, al. 3, LPTh)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Cela serait fondamentalement juste, mais cette mesure paraît quand même être abusive. Aucun contrôle ne peut être fait, la mauvaise foi des patients/clients peut toujours incriminer le pharmacien de ne rien avoir dit et la responsabilité ne peut retomber sur les pharmaciens. De plus, dans la plupart des cas, les médecins, tout comme les pharmaciens font déjà ce travail de prévention.		

#### II.e. Questions supplémentaires

<b>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 ?</b> (ch. 6.6)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		

<b>34. Acceptez-vous les mesures concernant la recherche, le développement et les statistiques ?</b> (ch. 2.2.4)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		

## Consultation sur la mise en œuvre du programme d'action Via sicura

### QUESTIONNAIRE

---

<b>35. Avez-vous d'autres remarques ?</b>		
<input checked="checked" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	
<p>Remarques :</p> <p>Le PEV demande qu'un article concernant les chauffards/rodéos routiers soit ajouté aux mesures énoncées dans son projet Via Sicura. Cet article doit définir ce que sont les rodéos routiers et établir des sanctions conséquentes à ce problème majeur en matière de sécurité routière. Pour ces conducteurs, les mesures préventives et la formation n'est pas d'une grande utilité. Le PEV tient ainsi à ce que des lois plus strictes soient établies pour cette catégorie spécifique, des contrôles plus sévères et des mesures repressives adéquates devant être rédibitoires pour cette catégorie de conducteurs. Il s'agit pour cela d'établir une définition claire des conducteurs touchés, mettre en oeuvre des moyens d'identification précis et d'y appliquer les ressources nécessaires. L'expérience du canton de Zurich en la matière peut être considérée comme un modèle.</p>		