

Monsieur le Conseiller fédéral
Moritz Leuenberger
Chef du Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Monsieur
Rudolf Dieterle, Directeur
Office fédéral des routes OFROU
Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
3003 Berne

Berne, le 17 mars 2009 usam-Sa

Réponse à consultation

Via sicura. Variantes relatives au programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière

Réf. int. 108/09

Monsieur le Conseiller fédéral,
Monsieur le Directeur,

Organisation faïtière des PME, l'Union suisse des arts et métiers usam représente 280 associations et quelque 300 000 entreprises. En tant que numéro 1 des PME helvétiques, elle s'engage sans répit pour l'aménagement d'un environnement économique et politique favorable au développement des petites et moyennes entreprises.

Par son courrier du 6 novembre 2008, l'usam a été invitée à prendre position sur le projet «Via sicura» concernant les possibilités de mise en œuvre du programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière et un ensemble de mesures pour y parvenir. Par la présente réponse, l'usam fait usage de cette opportunité.

1. Remarques liminaires

Les propositions soumises à audition concernent des mesures visant à renforcer la sécurité routière dans le cadre du programme d'action «Via sicura». La sécurité routière dépend d'une part du comportement des usagers de la route (formation, prescription, contrôles) et d'autre part de la qualité des infrastructures à disposition. Celles-ci doivent être améliorées et leur financement clarifié et garanti.

1.1 Position de l'usam: grands axes politiques et stratégie 2008-2010

Dans sa «Stratégie 2008», approuvée par le Congrès des arts et métiers en mai 2008 à Fribourg, l'usam s'est fixé comme l'un de ses thèmes clefs l'optimisation des conditions-cadre de nos PME: il s'agit pour ce faire d'une part de réduire le nombre de réglementations et de prescriptions et d'autre part de baisser les taxes, les redevances et les impôts.

Dans son programme 2008-2010, l'usam s'engage en matière de mobilité et de développement territorial à ce que les infrastructures de transports soient étendues, développées et maintenues en fonction des besoins; elle s'oppose à l'introduction de nouveaux impôts ou de nouvelles taxes.

1.2 Réponses à consultation de l'usam sur des sujets apparentés: Programme en faveur du trafic d'agglomération, financement 2011-2014 (réf. int. 106/09) et Programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales (réf. int. 107/09)

Le délai de réponse à consultation des objets cités tombant à échéance le 17 avril 2009, l'usam n'a pas encore arrêté définitivement sa position de détails. Il importe toutefois de mettre en regard les propositions de financement des infrastructures concernées dans le présent programme soumis à consultation et les deux autres programmes cités en sous-titre avec la position de principe de l'usam en la matière.

1.2.1 Propositions de financement de la Confédération

Les villes et les agglomérations nécessitent d'urgence des infrastructures routières et ferroviaires pour améliorer leurs systèmes de transports. Un système de transports d'agglomérations qui fonctionne bien améliore la qualité de vie de la population et renforce la place économique.

La loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (loi sur le fonds d'infrastructure, LFI_{nfr} ; SR 725.13) est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2008. Le fonds d'infrastructure a pour vocation d'allouer un montant total de 20,8 milliards de francs, sur vingt ans, pour des travaux effectués dans les quatre domaines suivants (prix de 2005, hors renchérissement et TVA) :

- achèvement du réseau des routes nationales (8,5 milliards de francs);
- suppression des goulets d'étranglement chroniques dans le réseau des routes nationales (5,5 milliards de francs);
- amélioration des infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations (6 milliards de francs);
- contribution au maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (0,8 milliard de francs).

Dans son programme en faveur du trafic d'agglomération, le Conseil fédéral prévoit un montant de 6 milliards de francs et une intervention ciblée en fonction du meilleur rapport coût-utilité. La méthode utilisée n'est pas optimale puisqu'elle prévoit un montant fixe pour des projets dits «d'agglomération» alors qu'au niveau global, une partie du montant aurait dû être affectée selon le critère de la «priorité nationale»; elle ne peut toutefois être corrigée.

La LFI_{nfr} prévoit un montant de 5,5 milliards de francs pour l'élimination des goulets d'étranglement du réseau décidé des routes nationales. Par le présent rapport de consultation, le Conseil fédéral met en évidence les tronçons des routes nationales qui seront, à l'avenir, surchargés dans une mesure inacceptable. Sur la base de cette analyse, il propose le programme d'élimination des goulets d'étranglement. En complément, le rapport met en évidence les endroits où des compléments de réseaux seraient nécessaires pour éliminer les goulets d'étranglement du réseau existant.

tant des routes nationales. En outre, le Conseil fédéral présente trois options pour la suite à donner à la consultation menée en été 2008 au sujet de l'adaptation du réseau des routes nationales. Il montre enfin les diverses perspectives d'évolution du Financement spécial de la circulation routière et met en discussion différentes approches pour éviter les déficits de financement prévisibles.

Dans son programme d'élimination des goulets d'étranglement, le Conseil fédéral prévoit de réduire de 81 à 44 km les « points noirs du trafic routier suisse ». Le rapport coût-utilité débouche sur un solde positif de 1,33 franc par franc investi. Pourtant, certains tronçons auto-routiers à fort taux de saturation (Aarau, Limmattaler Kreuz, régions de St-Gall et de Morges) ne sont pas pris en considération.

1.2.2 Position de principe de l'usam

L'usam a soutenu la constitution du fonds d'infrastructures, les goulets d'étranglement générant dans le réseau routiers des coûts économiques importants. Il en va de même au niveau des agglomérations. Un réseau routier performant et fonctionnel est le garant de la prospérité économique et de l'attractivité de la place économique suisse sous l'angle de l'économie réelle. Il convient pour ce faire d'engagement efficacement les moyens financiers, c'est-à-dire prioritairement dans des projets d'infrastructures qui représentent un fort potentiel d'utilisation et par conséquent de rentabilité.

Lors de sa mise en consultation, le fonds d'infrastructure pêchait du manque d'une vision globale et d'un plan de financement à long terme par le biais des taxes liées au trafic. L'usam avait alors rejeté l'augmentation de la taxe sur les huiles minérales au profit du fonds d'infrastructures. Aujourd'hui, le Conseil fédéral revient à la charge mais cette fois-ci avec une affectation pour le financement du transport routier, sous la forme d'une augmentation de l'impôt sur les huiles minérales jusqu'à concurrence cumulée de 22 centimes. Il estime que le financement des infrastructures routières ne sera plus garanti dès 2015 et prévoit un manque d'environ 1,4 milliards de francs par an qu'il justifie par des dépenses courantes (indexation, allongement et vieillissement du réseau des routes nationales, hausses des exigences des normes de construction, chute des contributions de mise en œuvre), des contributions extraordinaires pour compléter le réseau existant, la reprise dans le réseau des routes nationales de routes cantonales, le financement de projets ferroviaires et l'augmentation des taxes en raison de pertes indexées de revenus.

La question se pose de savoir s'il est légitime d'augmenter l'impôt sur les huiles minérales pour financer les fonds d'infrastructures sous l'angle des dépenses courantes. A l'inverse, il semble logique de financer les compléments au réseau existant par le biais d'une augmentation de ce même impôt et/ou de la vignette autoroutière, à la stricte condition que leur affectation soit clairement et exclusivement du domaine du financement des routes nationales. La reprise par la Confédération d'une partie des routes cantonales dans son réseau national engendre des coûts supplémentaires qu'il est urgent de compenser. Finalement, il convient de respecter le principe de l'utilisateur-payeur et de cesser les subventionnements croisés route-rail.

Dans sa variante maximale, le Conseil fédéral prévoit une augmentation possible de 22 centimes par litre de l'impôt sur les huiles minérales, soit une augmentation fiscale de 73%, sans compter la taxe sur le CO₂ qu'il ne rejette pas en l'état des projets mis en consultation. L'usam est d'avis qu'une augmentation de 4 à 6 centimes par litre de l'impôt sur les huiles minérales et une affectation exclusive aux infrastructures routières selon le principe de l'utilisateur-payeur doit garantir le financement des dites infrastructures sans taxe sur le CO₂.

2. Appréciation générale du projet

L'Union suisse des arts et métiers usam, organisation faîtière des PME et plus grande organisation économique du pays, soutient l'objectif du programme «Via sicura», à savoir l'accroissement de la sécurité routière, mais rejette la majorité des variantes soumises à consultation. Le programme dans son ensemble engendrerait des coûts administratifs et financiers disproportionnés.

Le projet manque de pragmatisme dans les mesures proposées : il menace d'imposer des restrictions et des contrôles à tous les conducteurs et de les mettre ainsi sous tutelle ; il criminalise l'ensemble des usagers de la route au lieu de se focaliser sur une minorité de chauffards pour lesquels il propose des mesures médiatiques sans effets avérés. Il propose aussi de ponctionner davantage encore les conducteurs par une hausse de l'assurance RC, sans garantir le reversement intégral de ce nouvel impôt déguisé dans des projets d'infrastructures routières. De fait, il renforce le financement croisé des transports publics.

En terme de sécurité, il convient de privilégier les mesures amenant des effets concrets et présentant un bon rapport coût-efficacité : il apparaît dès lors plus utile d'aménager et de développer les infrastructures routières et d'en garantir les financements en réinvestissant l'argent de la route dans ses infrastructures.

2.1 Descriptif du projet

Le programme d'action VIA SICURA vise à renforcer la sécurité routière. Il n'est pas focalisé sur de nouvelles règles de circulation routière, mais sur des mesures visant à mettre en œuvre plus efficacement les règles et les normes existantes et à poursuivre ainsi l'objectif énoncé en 2005 par le Conseil fédéral « de baisser considérablement, au cours des prochaines années, le nombre de personnes décédées ou gravement blessées dans le trafic routier ». Dans cette optique, le programme prévoit d'intervenir à divers niveaux:

- sensibilisation de la société,
- changement de comportement des usagers de la route,
- sécurité des véhicules et qualité de l'infrastructure routière.

Les quelque soixante mesures présentées dans Via sicura, dont près de la moitié nécessitent une modification de la loi, peuvent être regroupées de la manière suivante:

- sensibilisation et éducation (p. ex. campagnes ciblées, éducation routière à tous les niveaux scolaires);
- formation et perfectionnement (p. ex. perfectionnement régulier pour tous les détenteurs de permis de conduire);
- prévention auprès de groupes d'usagers déterminés (p. ex. augmentation du taux de port du casque par les cyclistes, interdiction de consommer de l'alcool pour les nouveaux conducteurs);
- meilleure application des prescriptions les plus importantes (p. ex. intensification et concentration des contrôles sur les comportements fautifs les plus graves ainsi que sur les tronçons ou aux heures où les risques sont particulièrement élevés, destruction des véhicules des chauffards);
- mesures relatives à l'infrastructure (p. ex. élimination des points noirs en matière d'accidents et des endroits dangereux);
- qualité des routes (p. ex. réalisation de Road Safety Audits);
- recherche et statistiques (p. ex. amélioration des statistiques relatives aux accidents et à la délinquance routière, facilitation des échanges de données et de résultats de recherches, accès aux données des sociétés d'assurance privées à des fins statistiques);
- collaboration internationale (p. ex. en matière de poursuite pénale).

Pour ce faire, le projet prévoit 3 modes de financement dont 2 en application du principe de causalité:

1. l'augmentation du supplément de la prime d'assurance RC (prime RC) : système du bonus-malus;
2. l'affectation du produit des amendes de circulation : intensification des contrôles policiers;
3. l'affectation de la part des cantons issue du financement spécial des routes nationales : affectation partielle à la sécurité du FSCR (impôt sur les huiles minérales et vignette autoroutière).

L'Union suisse des arts et métiers usam, organisation faîtière des PME et plus grande organisation économique du pays, représente des intérêts tout au long de la chaîne de la sécurité routière, des fournisseurs de prestations aux utilisateurs des infrastructures. Nous limiterons nos réflexions aux points suivants: sécurité routière, statistiques des accidents de la route, criminalisation et mise sous tutelle des usagers, mesures infrastructurelles et gestion de trafic, financement.

2.2 Sécurité routière

Nous renvoyons aux réponses à consultation de nos membres (notamment : ASTAG) et associations des branches (principalement : routesuisse et TCS).

2.3 Statistiques des accidents de la route

Nous renvoyons aux réponses à consultation de nos membres (notamment : ASTAG) et associations des branches (principalement : routesuisse et TCS).

2.4 Criminalisation et mise sous tutelle des usagers

Nous renvoyons aux réponses à consultation de nos membres (notamment : ASTAG) et associations des branches (principalement : routesuisse et TCS).

2.5 Mesures infrastructurelles et gestion du trafic

Nous renvoyons à nos commentaires et réponses à consultation de l'usam sur les sujets apparentés : Programme en faveur du trafic d'agglomération, financement 2011-2014 (réf. int. 106/09) et Programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales (réf. int. 107/09).

2.6 Financement

Les trois variantes de financement proposées se basent sur une augmentation du supplément de la prime d'assurance RC (prime RC) entre 1,75% et 4,25%, soit au-delà de la limite légale actuelle fixée à 1%, sont catégoriquement rejetées par l'usam. Cela conduirait à une nouvelle taxation du transport routier privé (personnes et marchandises) déjà lourdement taxé. L'usam exige une nouvelle variante de financement sans augmentation des taxes, par une 4^e variante se basant uniquement sur l'affectation du produit des amendes de la circulation, éventuellement en combinaison avec une part tirée de l'impôt sur les huiles minérales et la vignette autoroutière. Avec l'affectation des amendes, il importe toutefois de respecter l'autonomie décisionnelle des cantons, dans la gestion des contrôles d'une part et d'autre part dans la priorisation des infrastructures à assainir ou à réaliser.

3. Remarques détaillées

Cf. questionnaire en annexe.

4. Conclusion

L'Union suisse des arts et métiers usam soutient l'amélioration de l'infrastructure routière et l'assainissement des tronçons particulièrement dangereux. En matière de financement, les usagers de la route ont le droit de voir les taxes et redevances qu'ils paient investies pour leur sécurité : tout nouveau changement d'affectation de ces taxes et redevances sous forme de financements croisés sera combattu. L'exercice de la responsabilité individuelle et le respect de la Loi sur la circulation routière

sont des éléments essentiels de la sécurité routière. Les contrôles de la circulation doivent toutefois être effectués dans un but d'augmentation de la sécurité et non de financement des caisses de l'Etat, sans criminaliser l'ensemble des usagers de la route. L'usam rejette l'introduction de nouvelles taxes ou impôts frappant les usagers de la route.

En vous remerciant d'ores et déjà de l'attention que vous porterez à ces remarques et de l'occasion que vous nous avez offerte de nous prononcer sur cet objet, nous vous présentons, Monsieur le Conseiller fédéral, Monsieur le Directeur, nos salutations distinguées.

Union suisses des arts et métiers usam



Hans-Ulrich Bigler
Directeur



David Th. Augustin Sansonnens
Secrétaire patronal

Distribution par courrier postal (en double exemplaire) et électronique (info@gs-uvek.admin.ch, info@astra.admin.ch, svg@astra.admin.ch)

Annexe

- Questionnaire OFROU

Copie à

- **Unions cantonales (envoi de prise de position)**
 - Chambre vaudoise des arts et métiers, 1094 Paudex
- **Associations professionnelles (envoi de prise de position)**
 - Schweizer. Fahrrad- und Motorrad-Gewerbe-Verband SFMGV, 5001 Aarau
 - Schweizer. Nutzfahrzeugsverband ASTAG, 3007 Bern
 - Schweizer Optikverband SOV, 4601 Olten
 - Schweizerischer Verband der Innendekorateure, des Möbelfachhandels und der Sattler interieursuisse, 4502 Solothurn
 - Gastrosuisse, 8046 Zürich
- **Associations professionnelles (non membres)**
 - strasseschweiz, Verband des Strassenverkehrs FRS, 3001 Bern
 - TCS
- **Représentants de l'économie**
 - economiesuisse
- **Interne**
 - Membres de la Commission permanente "Mobilité / Développement territorial"

Réponse à consultation

Via sicura. Variantes relatives au programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière

Réf. int. 108/09

Annexe : Questionnaire

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

1. Possibilité prévue au chiffre 3.1 du rapport explicatif

1.1 Augmentation du supplément à 2,5 % ?

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques : les différentes variantes de financement, lesquelles proposent une augmentation du supplément de la prime d'assurance RC (prime RC) entre 1,75% et 4,25%, soit au-delà de la limite légale actuelle fixée à 1%, sont catégoriquement rejetées par l'usam.

1.2 Affectation à des mesures éducatives et informatives ?

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques : si cette mesure devait tout de même être introduite, l'usam exige que l'affectation du supplément – lequel ne doit dépasser la limite légale actuelle – ne profite qu'aux mesures éducatives et informatives, et en aucun cas à un financement complémentaire de contrôles de police.

Il n'est pas question que les services publics se servent auprès des assureurs pour couvrir des charges qui relèvent finalement de l'utilisation de l'impôt.

2. Possibilité prévue au chiffre 3.2 du rapport explicatif

2.1 Augmentation du supplément à 5 % ?

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques : les différentes variantes de financement, lesquelles proposent une augmentation du supplément de la prime d'assurance RC (prime RC) entre 1,75% et 4,25%, soit au-delà de la limite légale actuelle fixée à 1%, sont catégoriquement rejetées par l'usam.

2.2 Affectation du produit des amendes ?

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques : cette mesure découle du principe de causalité, à savoir que le produit des amendes dérivé des fautes commises par les utilisateurs finance la prévention. En d'autres termes : les usagers de la route financent la prévention routière.

L'usam soutient en ce sens la motion du Conseil national Ulrich Giezendanner (06.3529).

3. Possibilité prévue au chiffre 3.3 du rapport explicatif ?

3.1 Augmentation du supplément à 5 % ?

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques : les différentes variantes de financement, lesquelles proposent une augmentation du supplément de la prime d'assurance RC (prime RC) entre 1,75% et 4,25%, soit au-delà de la

limite légale actuelle fixée à 1%, sont catégoriquement rejetées par l'usam.

3.2 Affectation du supplément ?

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques : si cette mesure devait tout de même être introduite, l'usam exige que l'affectation du supplément – lequel ne doit dépasser la limite légale actuelle – ne profite qu'aux infrastructures routières.

2. Mesures

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

4. Acceptez-vous les mesures relatives aux infrastructures ?

(art. 6a - 6d)

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques : economiesuisse + ASTAG / l'usam salue les mesures relatives aux infrastructures. Leur financement doit toutefois être garanti par l'impôt sur les huiles minérales et la vignette autoroutière.

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 sans avis / non concerné

Remarques : le projet ne mentionne rien d'objectif et d'objectivable en la matière. L'article 14 de la LCR et les articles dérivés de l'OCR sont aujourd'hui suffisants.

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 sans avis / non concerné

Pas de remarque.

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)

Pour les conducteurs de voitures automobiles et pour les motocyclistes ?

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques : le rapport ne mentionne nullement les coûts de cette mesure, tant pour le citoyen que pour l'administration. Sachant qu'elle concernait plus de 4 millions d'usagers de la route, une telle mesure est simplement disproportionnée et irréalisable sans compter son rapport coûts-augmentation de la sécurité discutable.

Seulement pour les conducteurs de voitures automobiles ?

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques : cf. remarque générale.

Seulement pour les motocyclistes ?

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques : cf. remarque générale.

8. Acceptez-vous les durées de validité du permis de conduire proposées ?

(Art. 15b et 15c)

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques : la limitation de validité du permis de conduire à 10 ans est rejetée pour des raisons de rapport coûts-utilité ; celle-ci entraînerait le développement d'un appareillage administratif et des coûts y liés disproportionnés.

9. Acceptez-vous la fréquence des enquêtes sur l'aptitude à la conduite des conducteurs non professionnels ?

(art. 15c, al. 1 - 3)

OUI NON sans avis / non concerné

OUI, la possibilité avec étape intermédiaire à 65 ans

OUI, la possibilité sans étape intermédiaire à 65 ans

Pas de remarque.

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 NON sans avis / non concerné

OUI, variante avec 75 ans

Pas de remarque.

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 sans avis / non concerné

Pas de remarque.

11. Acceptez-vous le cours d'éducation routière prévu en cas de retrait du permis de conduire ?

(art. 16e)

OUI NON sans avis / non concerné

Si oui, le cours doit-il être obligatoire ?

Si oui, le retrait conditionnel supplémentaire de trois mois doit-il être caduc si la personne a suivi le cours (variante) ?

Remarques : l'usam ne rejette pas cette mesure par principe mais au vue de la proposition de rédaction de l'article 16e (nouveau), lequel ne tient pas suffisamment compte du principe de la sanction en cascade. Le droit actuel est suffisant ; il importe qu'il soit appliqué uniformément dans tous les cantons.

D'autre part, l'article propose l'astreinte au cours pour un conducteur dont le permis a été retiré pour ébriété au volant sans préciser s'il s'agit d'un taux d'alcoolémie qualifiée ou non ; cette mesure de doit s'appliquer que dans le 1er cas, soit plus de 0,8g pour mille dans le sang.

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 sans avis / non concerné

Remarques : la logistique et l'application de cette mesure sont disproportionnées en rapport aux objectifs recherchés, pour ne pas dire irréalistes (impossibilité pour l'employeur de savoir si ces employés sont ou non sous le coup d'un retrait de permis pour des raisons de protection des données ; qualité de propriétaire, de détenteur et d'utilisateur du véhicule, origine du conducteur). La législation actuelle est suffisante.

Libre à chacun dans le cadre de la liberté contractuelle d'accepter l'usage d'une Blackbox en contrepartie d'une réduction de prime.

13. Acceptez-vous le nouvel âge minimum requis pour conduire un cycle ?

(art. 19, al. 1 et 1^{bis})

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques : il importe toutefois de distinguer prioritairement le droit de circuler sur la voie publique au moyen d'un cycle pour un enfant seul ou accompagnée d'une personne adulte responsable, garante de son comportement. D'autre part, la limite doit être fixée à 6 ans révo-lus et non 8, afin de correspondre aux besoins de mobilités des enfants dans le cadre scolaire.

14. Acceptez-vous le relèvement de l'âge minimum requis pour conduire un véhicule à traction animale ?

(art. 21, al. 1 et 2, première phrase)

OUI NON sans avis / non concerné

Pas de remarque.

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 sans avis / non concerné

Pas de remarque.

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}, LCR)

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques : la réduction de la limite générale de 0,8 à 0,5g pour mille a permis de réduire le nombre des accidents. La nouvelle limite générale a été fixée de manière à permettre une consommation modérée d'alcool (une bière, un verre de vin) sans diminuer pour autant les facultés de conduite. L'usam s'oppose à la politique due 0 pour mille et par conséquent rejette un système dissocié en matière d'alcoolémie au volant.

D'autre part, selon l'article 82 de la Loi sur l'assurance accident LAA, « l'employeur est tenu de prendre, pour prévenir les accidents et maladies professionnels, toutes les mesures dont l'expérience a démontré la nécessité, que l'état de la technique permet d'appliquer et qui sont adaptées aux conditions données ». Libre à lui par conséquent d'imposer au sein de son entreprise la politique du 0 pour mille.

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

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques : cf. commentaire ad. question 16..

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

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques : cf. commentaire ad. question 16..

16.3 Les personnes conduisant des voitures de livraison ?

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques : cf. commentaire ad. question 16..

16.4 Les moniteurs de conduite ?

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques : cf. commentaire ad. question 16..

16.5 Les accompagnants de courses d'apprentissage ?

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques : cf. commentaire ad. question 16..

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

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques : cf. commentaire ad. question 16..

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

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques : cf. commentaire ad. question 16..

17. Acceptez-vous l'obligation de l'usage diurne des phares ?

(art. 41, al. 1)

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques : cette mesure comporte deux aspects contradictoires. D'une part, elle améliore la perception des véhicules de tourisme ; d'autre part elle diminue celle des deux roues. Ainsi la pertinence de cette mesure reste à démontrer par le biais d'une étude détaillée absente du rapport.

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 sans avis / non concerné

Remarques : en l'état de la technique, seule l'analyse d'un prélèvement sanguin permet d'établir avec certitude le taux d'alcoolémie.

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 sans avis / non concerné

Remarques : bien que cette mesure soit une ingérence supplémentaire dans les libertés personnelles, l'usam considère cette mesure comme appropriée au vu du fort taux de blessures à la tête dans des accidents de la circulation impliquant des cyclistes.

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 sans avis / non concerné

Remarques : cf. commentaire ad. question 19.

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 sans avis / non concerné

Remarques : l'usam rejette l'ingérence de l'Etat en matière de liberté contractuelle. Les sanctions pénales sont « monopole d'Etat » et à ce titre ne doivent être déléguées à des privés.

22. Acceptez-vous l'introduction de la déclaration des sinistres causés ?

(art. 68a)

 OUI NON sans avis / non concerné

Pas de remarque.

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 sans avis / non concerné

Pas de remarque.

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 sans avis / non concerné

Remarques : l'effet spectaculaire de la mesure n'en garantit pas l'effet préventif sans compter les difficultés d'application en regard du principe d'égalité de traitement (qualité de propriétaire, de détenteur et d'utilisateur du véhicule, origine du conducteur).

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 1^{bis})

OUI NON sans avis / non concerné

Pas de remarque.

26. Acceptez-vous que la liste des infractions punissables en matière d'avertissements de contrôles du trafic soit augmentée ?

(art. 98a)

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques : le but des contrôles radars doit être de sécuriser les tronçons routiers à « fort potentiel d'accidents » en incitant les usagers à respecter les vitesses et non à alimenter les caisses de l'Etat.

27. Acceptez-vous la nouvelle réglementation concernant la statistique des accidents de la circulation ?

(art. 104, al. 2 ainsi que 104f et 104g)

OUI NON sans avis / non concerné

Pas de remarque.

28. Acceptez-vous que les assureurs aient accès au registre des mesures administratives ?

(art. 104b, al. 2 et 6, let. g)

OUI NON sans avis / non concerné

Remarques : cette mesure est contraire à la Loi sur la protection des données.

3. Mesures

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

29. Procédure de l'amende d'ordre : la responsabilité civile du détenteur du véhicule proposée doit-elle être introduite ?

(art. 6, al. 3 et 6a, al. 3 LAO)

OUI NON sans avis / non concerné

Pas de remarque.

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 6a, al. 2, let. b, LAO)

OUI NON sans avis / non concerné

Pas de remarque.

4. Mesures**(ch. 4.6 du rapport, sur la loi sur les produits thérapeutiques)****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 sans avis / non concerné

Pas de remarque.

5. Questions supplémentaires**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 ?**

(ch. 6.6)

 OUI NON sans avis / non concerné

Pas de remarque.

33. Acceptez-vous les mesures concernant la recherche, le développement et les statistiques ?

(ch. 2.2.4)

 OUI NON sans avis / non concerné

Pas de remarque.

34. Avez-vous d'autres remarques ? OUI NON