

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

## QUESTIONNAIRE

Avis présenté par :

Canton : <input checked="" type="checkbox"/>	Association, organisation, autre : <input type="checkbox"/>
Expéditeur : Conseil d'Etat du Canton de Vaud Château cantonal 1014 Lausanne	

### I. Remarques générales

Remarques :
Dans le projet Via sicura, les mesures proposées touchent tous les conducteurs et il n'est pas certain que le renforcement de la sécurité routière passe par des mesures de portée générale. Les prescriptions suggérées sont assez coercitives et paraissent disproportionnées. Pour être acceptables, les mesures à prendre doivent amener des effets concrets et présenter un bon rapport coût-efficacité.
Les mesures destinées à améliorer la sécurité sur les routes suisses existent et il serait préférable dans un premiers temps de bien utiliser les outils existants et de se focaliser sur les aspects répressifs.
Le Conseil d'Etat regrette vivement l'absence de toute indication sur les impacts financiers des mesures proposées. Il n'est par ailleurs pas tenu compte non plus des coûts indirects qu'engendreront les mesures comme par exemple les examens médicaux, le renouvellement des permis de conduire pour les usagers et pour les cantons, une charge de travail supplémentaire pour les tribunaux et les services des automobiles.

### 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 :		
Le canton de Vaud estime que cette solution devrait être dans un premier temps appliquée afin d'évaluer si le résultat escompté est atteint et gagner en efficacité.		
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 :		
Aucune.		

<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 :		
Le canton de Vaud n'approuve pas la solution proposée au point 3.2 du rapport explicatif car le financement présenté pose un problème au niveau de l'affectation éventuelle des ressources cantonales et communales sous		

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

	la forme de l'encaissement des amendes d'ordre. Ceci est contraire au principe de non affectation des ressources. De plus, elle empiète sur la souveraineté du canton et des communes.  La définition des amendes est floue dans le projet et il n'est pas possible de déterminer quels types seraient concernés.
--	---

2.2 Affectation du produit des amendes ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Voir les remarques sous le point 1.1.		

<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 : Voir les remarques sous le point 1.1.		
3.2 Affectation du supplément ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Aucune.		

### **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 : Le canton de Vaud salue les mesures relatives aux infrastructures. Il relève cependant que les améliorations concernant les usagers les plus vulnérables de la route (piétons, cycles), sont très peu mentionnées voire pas du tout et doivent par conséquent être ajoutées.		

<b>5. Acceptez-vous que le Conseil fédéral fixe des exigences minimales concernant l'aptitude caractérielle des conducteurs ?</b> (art. 14, al. 1, let. d et 25, al. 3, let. a)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Cette proposition est intéressante, toutefois sa mise en pratique va s'avérer difficile; il sera non seulement nécessaire de fixer des critères utilisables et ceux-ci devront du point de vue pratique pouvoir s'appliquer. Il n'est pas judicieux de créer des exigences supplémentaires si leur mise en oeuvre est difficile voire impossible. Cette proposition est trop floue pour y adhérer sans réserve.		

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

### QUESTIONNAIRE

<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 : Aucune.		

<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 ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Il serait judicieux avant de mettre en oeuvre cette mesure d'introduire une formation pratique obligatoire pour les conducteurs de voitures. La formation obligatoire doit toucher tous les conducteurs et pas seulement une catégorie.		
Seulement pour les conducteurs de voitures automobiles ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Aucune.		
Seulement pour les motocyclistes ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Aucune.		

<b>8. Acceptez-vous les durées de validité du permis de conduire proposées ?</b> (Art. 15b et 15c)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Le principe de base peut être accepté car il s'inscrit dans un contexte européen. Il y a cependant un mélange entre la formation complémentaire et l'aptitude médicale. De plus, le texte proposé prévoit un contrôle médical dès 70 ans auprès d'un médecin-conseil. Le canton de Vaud n'a pas un tel système et cela engendrerait des difficultés pour la mise en oeuvre de cette exigence et des coûts supplémentaires.		

<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 type="checkbox"/> OUI, la possibilité avec étape intermédiaire à 65 ans  <input checked="" type="checkbox"/> OUI, la possibilité sans étape intermédiaire à 65 ans	<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

	Aucune.
--	---------

<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"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<input type="checkbox"/> OUI, variante avec 75 ans		
Remarques :		
Il faut cependant relever deux obstacles : si une personne est encore apte médicalement, doit-on lui interdire de conduire un bus (catégorie D) ? De plus, au vu du risque, ne devrait-on pas appliquer la même disposition aux chauffeurs de camions (catégorie C) ? De manière générale, il n'est pas judicieux de poser des limites aux conducteurs professionnels d'autant plus que le projet ne les définit pas clairement. Il serait plus opportun de poser des limites en relation avec les catégories de permis.		

<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 :		
<p>Cette disposition mélange diverses situations. Ainsi, les limites pour l'examen de l'aptitude lors de conduite en état d'ébriété sont tellement basse (1.6 0/00) qu'elles correspondent quasiment au taux moyen d'ébriété qualifiée dans le canton de Vaud. Ce seuil devrait être porté à 2 0/00 pour une première affaire d'ébriété et ramené à 1.5 0/00 pour les cas de récidive. Une autre question importante doit être soulevée : Ne devrait-on pas considérer comme inaptes les personnes présentant des taux d'alcoolémie dès 2.5 0/00 ? On peut raisonnablement penser que des personnes qui arrivent à conduire un véhicule automobile avec un tel taux ont une accoutumance de consommation et qu'il y a dépendance. Un tel système aurait l'avantage de réduire les frais notamment d'expertises. En comparaison, le projet prévoit d'interdire la conduite de certains véhicules à partir d'un âge terme sans prendre en considération l'aptitude réelle de la personne.</p> <p>Des modifications dans le libellé de l'article 15d, al. 1 litt b LCR sont à apporter, l'enquête ne devrait être ordonnée qu'en cas de « conduite sous l'emprise de stupéfiants » et non « en présence, à bord » du véhicule de tels produits. La marchandise « à bord » n'est pas une notion suffisamment déterminée. De plus, le système de prévention proposé permet pas de soumettre à l'enquête de l'article 15 d LCR le toxicomane interpellé indépendamment de la circulation routière, qui peut être titulaire d'un permis. De tels toxicomanes doivent être signalés non seulement par des médecins, mais aussi par la police. Le signalement de tels cas doit être assorti de la même obligation de destruction des documents que celle prévue à l'art. 15 d al. 2.</p> <p>A l'art. 15 d al. 1 litt c LCR, la notion de « manque flagrant d'égards » est imprécise et ne correspond pas à la « Rücksichtslosigkeit » (absence d'égards) du texte allemand. Il serait plus cohérent d'utiliser la notion d'absence de scrupules prévue à l'art. 90 a (nouveau) LCR. Il s'agit d'ailleurs d'une notion déjà utilisée dans le code pénal. De plus, on ne voit pas pourquoi dans cet article la toxicomanie qui est une maladie dans bien des cas est indiquée alors que l'alcoolisme n'est pas mentionné à moins qu'il soit désormais considéré comme une toxicomanie.</p>		

<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 ? <input type="checkbox"/> Si oui, le retrait conditionnel supplémentaire de trois mois doit-il être caduc si la personne a suivi le cours (variante) ?		
Remarques :		
La solution d'une incitation au cours pour une restitution anticipée du permis de conduire ou l'octroi de points comme cela se pratique en France semble plus judicieuse.		

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

---

--

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

### QUESTIONNAIRE

<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 :		
Un certain nombre d'imprécisions figurent quant à la formulation des articles qui pourraient engendrer des difficultés d'appréciation voire de l'incompréhension de la part des usagers astreints à conduire un véhicule muni d'un enregistreur de données.		
L'application de cette mesure ne peut pas, pour des raisons d'équité, concerner seulement les conducteurs dépassant la vitesse. Des délits routiers tout aussi graves tels les stupéfiants, l'alcool, les rodéos routiers ne sont pas pris en considération. De plus, il n'est fait aucune mention des véhicules d'entreprises. Les employeurs devront-ils investir dans l'équipement de tels appareils lorsqu'un de leurs employés sera astreint à conduire un véhicule muni d'un enregistreur de données ?		

<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 checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		
Une limitation d'âge n'est pas judicieuse car les aptitudes et le comportement dans le trafic dépendent essentiellement du développement individuel de chaque enfant.		

<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 type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		
A 12 ans révolus, un enfant peut aujourd'hui passer un brevet d'attelage sous l'égide de la Fédération des sports équestres. De plus, à 14 ans, un adolescent peut conduire un véhicule automobile agricole d'un poids total de 40 tonnes avec la catégorie spéciale G. Il y a donc une contradiction qu'il serait judicieux d'éclaircir. Soit il y a un relèvement de l'âge pour tous ou le maintien du statu quo.		

<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 :		
Les exigences minimales sur la qualité des enquêtes doivent cependant être décrites précisément 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 type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques :		
Si une alcoolémie de 0,5 pour mille est considérée comme acceptable, elle doit s'appliquer à tous.		

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

<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 : Aucune.		
<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 : Aucune.		
<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 : Pour cette catégorie, les voitures de livraison (jusqu'à 3,5 t) sont assimilées aux voitures de tourisme et non aux camions.		
<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 : Aucune.		
<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 : Aucune.		
<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 : Aucune.		
<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 : La période probatoire de trois ans est déjà contraignante. Est-il nécessaire d'ajouter cette mesure ?		

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

### QUESTIONNAIRE

<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 : Dès le 07.02.2011, la pose de phares pour la conduite diurne deviendra obligatoire dans l'Union européenne pour les nouveaux véhicules. Les retombées de cette disposition en regard de la sécurité des conducteurs de deux roues ont-elles été évaluées ?		

<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 checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : L'analyse du taux d'alcool par éthylomètre pour prouver l'incapacité à conduire en état d'ébriété n'est cependant pas reconnue comme scientifiquement fiable et pose des problèmes de preuves. Avec l'introduction du contrôle de l'haleine, des problèmes de preuve pourront donc se poser en particulier en cas de contestation des résultats à posteriori. Dans un domaine tel que celui-ci où il y a une corrélation entre les peines et le taux d'alcoolémie, la preuve de l'ébriété, par l'éthylomètre, n'est pas satisfaisante d'un point de vue sécurité juridique.  Une simplification de la procédure est toutefois bienvenue ainsi que la diminution probable des coûts qui en découlera.  Cette mesure devrait également être étendue aux contrôles en matière de stupéfiants.		

<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 : Aucune.		

<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 type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Une limitation d'âge n'est pas judicieuse car cela nécessitera des contrôles si l'on veut que cette mesure soit appliquée. L'imposition du port du casques à tous les cyclistes résout ce problème.		

<b>21. Acceptez-vous le devoir des assurances RC de recourir contre les auteurs de violations grossières des 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 : Cette obligation contribue à la responsabilisation des conducteurs, et par voie de conséquence à la prévention. Elle va dans le sens d'une plus grande cohérence entre les suites civiles et pénales de violations grossières des règles de la circulation.  Les cas pour lesquels les assureurs ont un droit de recours doivent être clairement définis.		

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

<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 : Aucune.		

<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 : Aucune.		

<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 checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Il existe une base légale puisque l'article 69 du Code pénal permet d'ordonner une telle mesure. L'utilité d'introduire une nouvelle norme supplémentaire ne semble pas apporter de plus value, d'autant plus que dans la majorité des cas, le véhicule n'est pas propriété du chauffeur qui a contrevenu aux règles de la circulation et que la confiscation entraîne de nombreuses complications concernant les droits respectifs des différents intervenants. Une telle mesure n'empêchera pas la récidive et le délinquant routier pourra toujours utiliser le véhicule de tiers.		

<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 canton de Vaud salue l'introduction d'une telle mesure car actuellement celui qui conduit sans permis est moins puni que celui qui détient un permis de conduire et qui est sous retrait. Cette disposition supprime une inégalité de traitement.		

<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 checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Une telle augmentation semble aller trop loin. Elle aura pour conséquence que la police ne pourra plus signaler les contrôles généraux du trafic. Les avertissements de contrôles par téléphonie mobile ou par GPS, qui préviennent les conducteurs des contrôles de manière très précises et qui sont plus nuisibles que les avertissements généraux, peuvent déjà être sanctionnés par l'art. 99, chiffre 8 LCR et une interprétation restrictive de la notion de dispositif figure dans cette disposition.		

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

### QUESTIONNAIRE

<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 : Aucune.		

<b>28. Acceptez-vous que les assureurs aient accès au registre des mesures administratives ?</b> (art. 104b, al. 2 et 6, let. g)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : L'assureur peut en tout temps demander à son client que ce dernier lui remette un extrait de son casier de conducteur. De plus, actuellement, la Police ne dispose pas d'un accès à ce registre. Enfin, un tel accès pourrait poser des difficultés du point de vue de la protection des données.		

#### **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 checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : Cette idée est intéressante mais elle est en contradiction avec d'autres principes généraux de droit (l'autorité doit apporter la preuve lorsqu'une personne a commis une infraction si elle entend la punir). L'article 168 du projet de procédure pénale qui octroie le droit de refuser de témoigner devra être modifié.		

<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 : Au vu de la complexité de la procédure, à laquelle interviennent non seulement les policiers mais aussi les autorités judiciaires, et eu égard au principe d'égalité de traitement, il est regrettable que cette mesure ne soit pas étendue à l'ensemble des infractions à la LCR en posant le principe général d'obligation du détenteur du véhicule de collaborer avec les autorités pour toutes les infractions. La reconnaissance par écrit (art. 5, al. 3) devrait être ôtée car si l'usager qui est interpellé accepte la procédure simplifiée, de par ce fait, il admet sa faute.		

#### **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 checked="" type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné

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

### QUESTIONNAIRE

	Remarques : Il résultera de cette obligation que, dans des affaires pénales, les conducteurs pourront moins facilement qu'aujourd'hui se retrancher derrière leur prétendue ignorance de l'effet des médicaments prescrits. Il s'agit cependant d'une déresponsabilisation du conducteur contraire aux dispositions de l'art. 31, al. 2 LCR.
--	--

#### 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 type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques : L'indépendance formelle des procédures pénale et administrative est effectivement source de problèmes. En effectuant une pesée des intérêts, l'instauration d'un tribunal unique entraînera une surcharge de travail pour les autorités judiciaires, ainsi qu'une judiciarisation de la mesure administrative du retrait de permis de conduire qui n'a pas été voulue par le législateur dans la nouvelle partie du Code pénal (art. 67b CP).		

<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 : Il est souhaitable que ces mesures ne représentent pas un surplus de travail pour les administrations cantonales.		

<b>35. Avez-vous d'autres remarques ?</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	
Remarques : L'actuelle distinction entre la mesure administrative du retrait de permis de conduire suite à la violation de règles de la circulation, d'une part, et la sanction pénale de cette même violation d'autre part, n'est pas comprise par l'utilisateur. Ce dernier voit dans le retrait du permis de conduire la seule sanction qui lui est infligée ou en tout cas la sanction principale. Il serait souhaitable d'harmoniser au mieux l'arsenal répressif en matière de circulation routière.  La base légale devrait être complétée d'une disposition imposant un système d'éclairage à demeure tant au moment de la vente que de l'utilisation d'un cycle ainsi que présenter un ou deux éléments obligatoires tels une béquille, un porte bagages, carter, dispositif antivol fixe.  Le Conseil fédéral est le principal instigateur de ce projet visant à améliorer la sécurité routière. Ce dernier n'apporte, cependant, aucune contribution financière. Toutes les charges de la mise en œuvre de Via sicura seront entièrement répercutées sur les automobilistes et les cantons. Pour ces derniers, un certain nombre de mesures auront un impact sur les infrastructures et la logistique (route, informatique, locaux, personnel).		