

QUESTIONNAIRE

Avis émis par :

Canton : <input type="checkbox"/>	Association, organisation, autre : <input checked="" type="checkbox"/>
Expéditeur : ATE Association transports et environnement Aarberggasse 61, case postale 8676, 3001 Berne	

1. Modification de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR ; RS 741.11)

1. Dérogations à l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool		
	1.1 Acceptez-vous que, lors des interventions de sauvetage, le personnel des services d'urgence qui n'est pas en service ce jour-là soit soumis à la limite d'alcoolémie ordinaire de 0,50 (art. 2a, al. 2, let. a, OCR) ?	
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
	Remarques: Nous considérons de façon négative tout affaiblissement du programme VIA SICURA. Un accident de la route peut avoir des conséquences très dramatiques et, même si il n'y a pas eu de décès, laisser des séquelles physiques et psychologiques pour des nombreuses personnes. Cette modification va dans le sens de soutenir l'engagement citoyen dans des services d'urgences. Néanmoins, cela ne doit par représenter un blanc-seing pour les pompiers volontaires. Un respect strict des limites usuelles d'alcoolémie est nécessaire, d'autant plus que les véhicules d'urgence ont une taille et une masse très importante, combinée avec une vitesse élevée due à l'urgence de l'intervention, ce qui implique une force cinétique conséquente. Un accident impliquant un de ces véhicules peut comporter une issue fatale, notamment pour les usagers de la route les plus exposés (enfants, cyclistes, etc.). Nous acceptons ce compromis, mais en échange nous exigeons que les volontaires des services de sauvetage soient prévenus par écrit qu'ils sont tenus à modérer la consommation d'alcool durant les services de piquet et qu'ils doivent en tout cas respecter les limites du 0,5‰. De plus, cette dérogation ne doit pas s'appliquer aux nouveaux conducteurs, qui doivent continuer à être astreints à la limite du 0,1‰.	
	1.2 Acceptez-vous que les courses avec des véhicules dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 45 km/h soient généralement soumises à la limite d'alcoolémie ordinaire de 0,50 (art. 2a, al. 2, let. b, OCR) ?	
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / non concerné
	Remarques : Si la dérogation accordée aux volontaires des services d'urgences est soutenable en arguant le soutien à l'engagement citoyen, nous ne pouvons pas appliquer cela pour des véhicules agricoles. Ces engins ne circulent pas seulement dans des champs, mais aussi sur des routes à trafic mixte et à forte fréquentation. Si la vitesse est limitée, leur taille reste importante et une inattention peut avoir des conséquences dramatiques. Un enfant peut subir des blessures mortelles lors d'une collision avec une voiture de taille normale circulant à 45 km/h. Dans le cas d'une collision avec un tracteur ou une moissonneuse batteuse, le risque d'une issue fatale est encore plus fort. Il n'y a aucune raison qui justifie une dérogation accordée aux agriculteurs et nous dénonçons un affaiblissement éhonté et patent des mesures de VIA SICURA qui va au détriment de la sécurité des tous les usagers de la route, y compris des conducteurs d'engins agricoles.	
	1.3 Acceptez-vous que les courses avec des véhicules assimilés aux voitures automobiles de travail soient soumises à la limite d'alcoolémie ordinaire de 0,50 (art. 2a, al. 2, let. c, OCR) ?	
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> pas d'avis / non concerné
	Remarques : La modification proposée clarifie les distinctions entre les typologies de véhicules, mais rentre tout de même dans la tactique d'affaiblissement de la sécurité routière.	

QUESTIONNAIRE

2. Autorisation des courses de vitesse en circuit effectuées avec des voitures électriques		
Approuvez-vous la dérogation à l'interdiction des courses de vitesse en circuit proposée en faveur des véhicules électriques (art. 94, al. 3, OCR) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> pas d'avis / non concerné
Remarques : Par rapport aux voitures de Formule 1, la voiture de course électrique a un impact infime sur l'environnement. Néanmoins, lors de ces grandes manifestations c'est le bilan écologique des visiteurs qui génère des externalités négatives sur l'environnement. Nous exigeons de la part de la Confédération, qu'une autorisation pour une course de vitesse avec véhicules électriques doit être conditionnée par des exigences en matière d'environnement. Les organisateurs doivent être tenus à fournir une évaluation de l'impact environnemental, comprenant notamment la définition d'un plan de mobilité incitant l'utilisation des transports publics, une politique de stationnement restrictive à proximité du circuit, une prise en charge adaptée des personnes se déplaçant avec le championnat du monde (personnel des écuries, journalistes, accompagnateurs, etc.), une gestion exemplaire des déchets générés par l'évènement et, élément fondamental, la garantie de l'utilisation d'électricité produite par des sources renouvelables (hydroélectrique, solaire, éolien, etc.). Sur ce dernier point l'ATE Suisse se positionne de façon inflexible et s'engage à surveiller les projets des villes prêtes à accueillir cette manifestation. De plus, cette dérogation ne doit pas aboutir à la construction d'une infrastructure spécifique comme un circuit fermé. Le territoire de la Suisse est suffisamment mis sous pression pour être gaspillé pour une infrastructure gourmande en surface et qui serait utilisé seulement une semaine par année. Bien évidemment, nous nous opposons formellement à une ultérieure ouverture vers l'organisation de courses classiques de Formule 1 ou similaires, qui comportent un bilan environnemental bien plus conséquent.		

2. Modification de l'ordonnance sur l'assurance des véhicules (OAV ; RS 741.31)

Approuvez-vous la proposition d'assouplissement des modalités relatives aux contributions et au contrôle de leur perception correcte ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> pas d'avis / non concerné
Remarques :		

3. Modification de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC ; RS 741.51)

Acceptez-vous d'augmenter la puissance maximale applicable aux permis de conduire de catégorie « A limitée » et de la faire passer de 25 kW à 35 kW (âge minimal des conducteurs : 18 ans) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / non concerné
Remarques : Aujourd'hui déjà, le risque d'accident pour les conducteurs de motocycles est supérieur à la moyenne, et cela pour toutes les catégories d'âges. Une augmentation des puissances implique des accélérations plus rapides, des vitesses plus élevées et des distances de réaction plus importantes. Cela accroît le risque d'accident et des séquelles subies. Dans les explications est indiqué que les motocycles de 35 kW disposent d'un meilleur équipement sécuritaire grâce notamment à l'équipement du système ABS. Aujourd'hui, ce système est déjà disponible sur des nombreux modèles à 25 kW. D'un point de vue de la sécurité routière, il serait plus logique de ne permettre l'autorisation à la vente de modèles à kW équipées du système ABS plutôt que d'augmenter la puissance et la vitesse des motocycles.		