

Madame la Présidente de la Confédération Simonetta Sommaruga  
Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports,  
de l'énergie et de la communication (DETEC)  
CH-3003 Berne

Envoi électronique : [svg@astra.ch](mailto:svg@astra.ch)

Berne, le 12 décembre 2020

**Procédure de consultation sur la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances**

***Prise de position de routesuisse – Fédération routière suisse FRS***

---

Madame la Présidente de la Confédération,  
Mesdames, Messieurs

Nous vous remercions de nous avoir consulté au sujet de l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver ci-après, notre prise de position y relative.

**Remarques générales**

Le projet de révision contient de nombreuses adaptations de la loi sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre, ainsi que des ordonnances y relatives. Les principales modifications sont les suivantes :

- Adapter les catégories de véhicules (poids et dimensions) afin de favoriser les technologies (propulsion et aérodynamisme) permettant de diminuer les émissions de CO2 des véhicules ;
- Créer les bases légales pour la conduite automatisée et les véhicules autonomes ;
- Assouplir le retrait de permis à l'essai pour les nouveaux conducteurs ;
- Autoriser une modification du poids maximal des véhicules utilitaires sans restriction ;
- Redonner une marge d'appréciation aux juges concernant le délit de chauffard ;
- Supprimer l'obligation de recourir des assureur R/C en cas d'incapacité de conduire ou de délit de chauffard ;
- Introduire une exception pour permettre les courses sur circuit avec des véhicules électriques ;
- Port du casque obligatoire pour les vélos et trottinettes électriques ;
- Allègement des sanctions en cas d'excès de vitesse pour les vélos électriques.

Globalement, routesuisse soutient et salue le projet qui répond à de nombreux besoins en matière de trafic routier. Toutefois, quelques propositions doivent être revues ou adaptées ponctuellement. Veuillez trouver nos remarques détaillées à ce sujet dans le texte ci-après et dans le questionnaire ci-joint.

## Remarques détaillées

### Technologies permettant de diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules

Les nouvelles technologies de propulsion ou d'aérodynamisme entraînent souvent une augmentation du poids et des dimensions des véhicules. Le projet vise à éviter que ces nouvelles technologies dont le but est de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dues au trafic ne conduisent à une baisse des capacités de chargement. Il est proposé de compenser le poids ou les dimensions imputables à ces technologies ou équipements par voie d'ordonnance.

*routesuisse soutient cette proposition qui permettra de faciliter la mise sur le marché de véhicules utilitaires plus efficaces. Il est important de veiller à intégrer tous les véhicules utilitaires, agricoles et de chantiers pour lesquels l'introduction de technologies plus efficaces pour l'environnement entraîne un désavantage.*

### Conduite automatisée et véhicules autonomes

Les systèmes d'aide à la conduite toujours plus performants (aide au stationnement, régulateur de vitesse adaptatif, reconnaissance des panneaux de signalisation, surveillance des angles morts, suivi des voies de circulation, etc.) évoluent de manière fulgurante et contribuent à améliorer la sécurité et le confort. Le but est de donner au Conseil fédéral la possibilité d'adapter par voie d'ordonnance les règles concernant les technologies qui permettent de décharger le conducteur de certaines tâches dans des situations précises (p.ex. assistance à la conduite dans un embouteillage sur l'autoroute). En parallèle, le projet vise à donner à l'OFROU la compétence d'encourager ces technologies et d'autoriser les essais de véhicules ne pouvant être immatriculés de manière ordinaire, notamment les véhicules autonomes maîtrisant toutes les situations et sans conducteur. Dans les véhicules automatisés, le projet prévoit l'obligation d'enregistrer les données de conduite et de donner l'accès à ces données aux détenteurs du véhicules, mais également autorités et à des tiers.

*routesuisse salue la volonté du Conseil fédéral et de l'OFROU de favoriser et d'intégrer rapidement les nouvelles technologies d'automatisation et de permettre des essais concernant l'autonomisation. Toutefois, une consultation préalable des commissions parlementaires et des milieux intéressés paraît indispensable et doit être inscrite dans la loi. Enfin, l'accès aux données privées contenues dans les véhicules ne saurait être donné par voie d'ordonnance à l'administration ou à des tiers sans accord du propriétaire, sans restriction et sans autre condition négociée avec les milieux intéressés.*

### Assouplissement du retrait de permis de conduire à l'essai

Actuellement, le permis de conduire à l'essai est donné pour une période probatoire de 3 ans aux nouveaux conducteurs. En cas d'infraction entraînant le retrait du permis, la période probatoire est prolongée. En cas de seconde infraction – même légère (p.ex. dépassement de 16 km/h dans une agglomération) – le permis est devenu caduc. Avec le système actuel un nouveau conducteur commettant une faute légère suivie d'une faute grave a un retrait temporaire de son permis, alors que celui qui commet une infraction grave suivie d'une infraction légère se voit retirer définitivement son permis. Pour garantir l'égalité de traitement et la proportionnalité des sanctions, le projet prévoit de ne retirer le permis définitivement qu'en cas de seconde faute moyennement grave ou grave.

*routesuisse soutient cette proposition, car elle permet d'améliorer l'égalité de traitement et la proportionnalité des sanctions, ce qui est essentiel pour que celles-ci ne semblent pas arbitraires et soient comprises par la population. Par ailleurs, l'assouplissement ne concerne que les fautes légères commises après un retrait de permis. En cas de seconde infraction moyenne ou grave, le permis continuera d'être retiré définitivement comme actuellement. La sécurité routière ne s'en trouve donc pas détériorée.*

### Modification du poids des véhicules utilitaires

Actuellement, un détenteur d'un véhicule utilitaire ne peut faire modifier le poids total autorisé de son véhicule qu'une fois par année. Par conséquent, il se peut qu'un transporteur doivent payer la RPLP pour un véhicule de 40 tonnes, bien qu'il ne transporte que des chargements de maximum 30 tonnes pendant une période prolongée. Le projet vise à autoriser le changement de poids maximal des véhicules et des remorques plusieurs fois par an.

*routesuisse soutient cette modification permettant d'éviter de taxer injustement certains véhicules utilitaires.*

### Mesures de lutte contre les chauffards

En 2016 et 2017, le Tribunal fédéral a estimé qu'un excès de vitesse qualifié comme délit de chauffard par la loi mais commis par négligence n'est pas automatiquement constitutif d'un délit de chauffard. Dès lors, le droit en vigueur crée des insécurités juridiques pour tous les usagers de la route et augmente inutilement le travail des instances judiciaires. D'une part, le projet vise à préciser que les juges pourront tenir compte des circonstances et ne pas retenir le délit de chauffard si l'infraction a été commise par négligence ou s'il n'y avait pas de risque d'accident élevé pouvant entraîner des blessures graves ou la mort. Et d'autre part, il prévoit de supprimer la peine privative de liberté minimale, de manière à harmoniser le délit de chauffard avec la mise en danger de la vie d'autrui en sens du code civil. Enfin, la durée minimale du retrait de permis de conduire sera réduite de 24 à 6 mois pour les délinquants primaires.

*routesuisse soutient cette proposition sans réserve, car elle permet de redonner de une marge d'appréciation aux juges et garantira une meilleure proportionnalité des sanctions, notamment en comparaison du droit civil. Les peines maximales ne sont pas abaissées, ce qui permettra aux juges de punir aussi sévèrement qu'aujourd'hui les véritables chauffards et autres criminels de la route.*

### Recours obligatoire pour les assureurs R/C des véhicules

L'obligation de recours des assureurs contre les conducteurs en incapacité de conduire ou ayant commis un délit de chauffard a été introduite en 2015 dans le but d'améliorer la sécurité routière. Le but était d'éviter que l'assureur ne puisse demander une simple augmentation de la prime d'assurance sans poursuivre le conducteur ayant commis une telle infraction. Toutefois, il y a une inégalité de traitement en cas d'accident résultant d'une négligence grave, car les assureurs n'ont alors aucune obligation de recourir. Le projet vise à réintroduire le droit de recours de manière généralisée en supprimant l'obligation de recourir dans les cas d'incapacité de conduire ou de délit de chauffard. Avec ce droit de recours, les assureurs pourront se retourner contre le responsable de l'accident pour toutes les infractions graves de manière égale.

*routesuisse est favorable à la réintroduction du droit de recours, car elle rendrait les mesures via sicura plus justes et acceptables sans pour autant diminuer la sécurité routière.*

### Ethylomètres anti-démarrage et boîtes noires

Le programme via sicura adopté en 2012 prévoit que les personnes récidivistes dont le permis a été retiré pour une durée indéterminée pour cause de conduite en état d'ébriété ne soient autorisées à conduire que des véhicules équipés d'éthylomètres anti-démarrage durant les 5 ans suivant la restitution du permis. De manière analogue, les personnes dont le permis a été retiré pour douze mois et plus pour cause d'excès de vitesse répétés ne sont autorisées à conduire que des véhicules équipés d'une boîte enregistrant les données du véhicule lors des 5 années suivant la restitution du permis. Cependant, le Conseil fédéral n'a pas encore mis en vigueur ces dispositions et les travaux préliminaires montrent que les coûts de mise en œuvre seraient très élevés en relation avec le nombre restreint de personnes concernées. Par ailleurs, entre temps les accidents dus à la vitesse et à l'alcool ont fortement diminué (de -28%, respectivement -32%). Le but du projet est d'abroger les dispositions concernées qui sont

aujourd'hui obsolètes et sources de coûts exorbitants, qui ne pourraient pas être reportés sur les personnes concernées.

*routesuisse est favorable à l'abrogation de ces dispositions qui ne sont plus nécessaires et seraient sources de coûts disproportionnés.*

#### Exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit

La loi ne donne pas explicitement la compétence au Conseil fédéral pour régler les exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit. Or, l'ordonnance prévoit des exceptions (p.ex. intervention des pompiers, des services sanitaires ou de la protection civile ; transport de denrées périssables ; transport postal ou encore transport de matériel de cirque et circulation de véhicules historiques). Il s'agit donc d'ancrer cette compétence dans la loi.

*routesuisse soutient cette adaptation formelle nécessaire et sans autre incidence.*

#### Aménagement des passages pour piétons

En 2012, le Parlement a imposé l'obligation au Conseil fédéral d'édicter des normes concernant les passages pour piétons, sans procédure de consultation préalable. Mais lors de l'établissement de l'ordonnance, les cantons se sont opposés à toute ingérence de la Confédération dans la souveraineté cantonale. Par conséquent, le Conseil fédéral renonce à cette réglementation et propose de s'en tenir aux normes VSS existantes qui ont fait l'objet d'une révision récente.

*routesuisse estime que l'abrogation est acceptable, dans la mesure où elle ne concerne que les passages pour piétons et que la norme VSS en question permet de garantir leur uniformité en Suisse. Cependant, il convient de relever que la tendance des communes à utiliser une signalisation de moins en moins uniforme pose de plus en plus problème ; notamment concernant les marquages et signalisations utilisés dans les zones 30 et les zones de rencontre. Si la tendance à la singularité des marquages sur les routes se poursuit, une intervention de la Confédération afin de garantir l'uniformité de la signalisation sur les routes aussi au niveau communal pourrait s'avérer nécessaire.*

#### Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

Depuis 2016, les courses de Formule E sont autorisées en Suisse. Cette exemption à l'interdiction des courses sur circuit ayant un caractère public a été décidée par voie d'ordonnance pour une durée de 5 ans. D'autres courses sont également autorisées, telles que les courses de karting p.ex. Le Conseil fédéral propose une exemption durable mais il ne souhaite toutefois pas lever l'interdiction des courses sur circuit pour tous les véhicules. Il estime notamment que les nuisances sonores et climatiques justifient un traitement différencié et souhaite limiter les courses sur la bases de ces critères afin de positionner la Suisse comme pôle en matière de mobilité électrique.

*routesuisse s'oppose à la proposition soumise, car elle aboutirait à soumettre toutes les courses à une autorisation du Conseil fédéral – y compris les courses de karting p.ex., qui sont déjà autorisées actuellement. D'autre part, nous estimons que le Conseil fédéral doit rester neutre technologiquement et veiller à garantir le respect du principe d'égalité de traitement. En conséquence, nous demandons la levée totale de l'interdiction des courses sur circuit, sachant que ces courses sont de toute façon soumises à une autorisation cantonale.*

#### Sanctions pénales en cas d'infraction à bord de véhicules peu puissants / rapides

Depuis 2008, les peines pour les infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales sont très sévères. P.ex. la conduite d'un cyclomoteur sans permis est punissable d'une peine privative de liberté ou d'une peine pécuniaire. Le but à l'époque était de sanctionner la conduite d'un véhicule automobile sans permis aussi sévèrement que la conduite du même véhicule lorsque le permis a été retiré. Toutefois, le législateur n'a pas prêté attention au fait que la disposition adoptée concernerait tous les véhicules, y compris les

cyclomoteurs et autres véhicules peu puissants ou peu rapides. Le but de la modification est de considérer les infractions commises avec des véhicules de faible puissance ou de vitesse minimale (p.ex. les cyclomoteurs, les vélos électriques, les chars à bras pourvus d'un moteur, les monoaxes et les fauteuils roulant motorisés) comme des contraventions, de manière analogue aux véhicules sans moteur (p.ex. vélo). Les véhicules concernés seront précisés dans l'ordonnance.

*routesuisse estime que l'allègement des sanctions proposé est acceptable. Compte tenu de la dangerosité moindre de ces véhicules (puissance limitée à 2 kW, vitesse limitée à 30km/h), cette distinction au niveau des peines encourues est pertinente (infractions concernées : conduite sans permis/en cas de retrait de permis, conduite en état d'ébriété ou d'incapacité, entrave aux mesures permettant d'établir l'incapacité de conduire et le vol d'usage).*

#### Habilitation de l'OFROU à accorder des dérogations à certaines dispositions

Dans un arrêt de 2014, le Tribunal fédéral a décidé qu'il n'existe aucune base légale permettant à l'OFROU de rendre des décisions individuelles et concrètes. La loi ne donne que des compétences pour édicter des règles générales et abstraites telles que des ordonnances. Le but est de donner à l'OFROU la possibilité de rendre des décisions concrètes, notamment pour autoriser des dérogations dans certains cas particuliers (p.ex. fermeture imprévue d'un tronçon dans la vallée du Rhin en 2017 qui a mis le trafic marchandises à rude épreuve et aurait pu coûter cher à l'économie suisse).

*routesuisse soutient cet ancrage légal rendant possible une délégation de compétences à l'OFROU (p.ex. décider l'octroi de dérogations) sans forcément passer par une décision du Conseil fédéral.*

#### Traités internationaux concernant le trafic routier

Une harmonisation internationale des prescriptions en matière de circulation routière est particulièrement importante pour la Suisse, du fait de la forte proportion de véhicules étrangers circulant sur nos routes. Le Conseil fédéral souhaite disposer d'une autorisation explicite pour négocier et conclure des accords avec des Etats membres de l'UE et hors de l'UE (Liechtenstein et Royaume-Uni p.ex.) dans le domaine de la circulation routière (échange des permis en cas de changement de domicile, reconnaissance de permis et autres attestations ou formations, immatriculation, transports spéciaux transfrontaliers, échanges de données relatives aux détenteurs des véhicules et exécution des peines en cas d'infraction, reconnaissances des équipements et des expertises de véhicules).

*routesuisse estime que l'octroi de cette compétence est nécessaire pour éviter de ralentir, voire de bloquer politiquement, des traités internationaux qui relèvent davantage de la technique que de la politique.*

#### Extension de la responsabilité du détenteur (loi sur les amendes d'ordre)

Actuellement, les amendes d'ordre peuvent être facturées au détenteur du véhicule si le conducteur du véhicule n'est pas connu ou si son identité n'est pas révélée. Cela s'applique aussi pour les personnes morales détentrices de véhicules, mais elles ne sont pas toutefois pas mentionnées dans la loi. Le but est de compléter la loi, de manière à mentionner explicitement aussi bien les personnes physiques que les personnes morales.

*routesuisse est favorable à cette modification, car un véhicule d'entreprise ne doit en aucun cas procurer un avantage permettant d'éviter des sanctions ni entraîner des coûts supplémentaires pour mener une enquête de police.*

#### Ordonnance sur les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)

La modification vise à introduire une définition des propulsions alternatives et à concrétiser les augmentations des dimensions et du poids des catégories de véhicules équipés de

technologies permettant de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, ainsi que l'obligation d'équiper les vélos électriques dépassant 25 km/h d'un compteur de vitesse.

*routesuisse soutient les modifications proposées et part du principe que les véhicules utilisant des propulsions alternatives seront autorisés pour le transport de marchandises dangereuses et profiteront des adaptations du poids ou des dimensions.*

#### Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR)

La modification vise premièrement à imposer le port du casque aux conducteurs de vélos électriques, de trottinettes ou de gyropodes électriques. Le port du casque obligatoire sera également étendu aux passagers de cyclomoteurs (enfants). Deuxièmement, elle vise à imposer le respect des limitations de vitesse pour ces véhicules, notamment les zones 20 et 30, ainsi que l'obligation de circuler avec des feux de jour. Troisièmement, elle impose que les becquets des véhicules lourds devront être rétractés avant d'entrer dans les zones limitées à 50 km/h et moins.

*routesuisse rejette la proposition concernant les becquets rétractables, car celle-ci n'est pas applicable en pratique. Nous sommes cependant favorables à l'obligation de porter un casque afin de mieux protéger les usagers de vélos et trottinettes électriques et soutenons également l'obligation de respecter les limitations de vitesse afin de protéger les piétons et autres usagers souvent victimes d'accident avec ces véhicules. Ces mesures sont à la fois efficaces et proportionnées au regard de l'augmentation du nombre d'accidents graves avec des conducteurs de vélos électriques. Entre 2011 et 2018, le nombre de personnes de victimes d'un accident grave avec un vélo électrique a presque quintuplé ; en 2018, il y avait pratiquement un accident grave par jour avec un vélo électrique (321 conducteurs tués ou blessés : 236 étaient des conducteurs de vélos électriques lents, alors que seuls 85 circulaient avec un vélo électrique rapide).*

#### Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC) et Ordonnance sur la circulation militaire (OCM)

La modification vise à autoriser la conduite de véhicules dépassant le poids en raison d'un système de propulsion à faible émissions de CO<sub>2</sub>.

*routesuisse est favorable à cette proposition, qui est nécessaire et cohérente avec la proposition inscrite dans la loi.*

#### Ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1)

La modification vise à exempter les chauffeurs de véhicules de 3,5 t dépassant le poids en raison d'un système de propulsion à faible émissions de CO<sub>2</sub> des dispositions en matière de durée du travail et de repos.

*routesuisse soutient cette modification nécessaire et cohérente avec la proposition inscrite dans la loi.*

#### Ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL)

La modification vise à exempter de la RPLP les véhicules de livraison de la catégorie N2 équipés d'un système de propulsion alternatif à faible émissions de CO<sub>2</sub> (p.ex. biogaz, etc.).

*routesuisse soutient cette modification nécessaire et cohérente avec la proposition inscrite dans la loi.*

Ordonnance sur la réduction des émissions de CO2

La modification vise à adapter la définition des voitures de livraison à la nouvelle définition formulée dans l'OETV.

*routesuisse soutient cette modification nécessaire et cohérente avec la proposition inscrite dans la loi.*

Ordonnance sur les amendes d'ordre (OAO)

La modification prévoit de nouvelles amendes d'ordre en cas de non-respect des nouvelles règles concernant les cyclomoteurs, vélos et autres engins électriques (port du casque pour le passager : 30 francs / circulation sans feu de jour : 20 francs / dépassement de vitesse : 30 francs / circuler sans compteur de vitesse : 20 francs).

*routesuisse estime que c'est un premier pas dans la bonne direction. Cependant, une amende forfaitaire n'est pas cohérente avec le système de sanctions qui prévaut dans le domaine de la LCR en cas d'excès de vitesse. En effet, l'ordonnance en vigueur prévoit – pour tous les véhicules automobiles – au minimum 40 francs d'amende pour un dépassement de vitesse de 1 km/h en localité et jusqu'à 240 francs pour un dépassement jusqu'à 20 km/h ; les dépassements plus élevés sont sanctionnés de peines pénales et administratives. Pour un excès de vitesse similaire, il serait arbitraire de traiter les vélos électriques de manière plus favorable que des véhicules présentant des risques et caractéristiques similaires, tels que des petites motos et scooters.*

**Remarques conclusives**

routesuisse soutient l'ensemble du projet et propose d'y apporter les correctifs évoqués plus haut. Il convient de relever que la grande majorité des modifications proposées répondent à un besoin concret des acteurs concernés.

\*\*\*\*\*

Nous vous remercions d'avance pour l'attention portée à notre prise de position et vous adressons, Madame la Présidente de la Confédération, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

routesuisse - Fédération routière suisse FRS



Daniel Hofer  
Président



Olivier Fantino  
Directeur



## Questionnaire concernant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

### Auteur de l'avis :

<input type="checkbox"/> Canton <input checked="" type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Routesuisse Wölflistrasse 5 3006 Berne
<b>Important :</b> Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au <b>12.12.2020</b> à l'adresse suivante : <a href="mailto:svg@astra.admin.ch">svg@astra.admin.ch</a>

### 1. Promotion de technologies respectueuses de l'environnement

1. Acceptez-vous l'insertion dans la LCR d'une disposition selon laquelle le Conseil fédéral peut, pour des raisons de protection de l'environnement, autoriser par voie d'ordonnance le dépassement des dimensions et poids maximaux autorisés en vertu de l'art. 9, al. 1, LCR, pour autant que la capacité de transport ne s'en trouve pas augmentée ? <i>(art. 9, al. 2<sup>bis</sup>, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

### 2. Conduite automatisée

2. Approuvez-vous la définition des véhicules équipés d'un système d'automatisation ? <i>(art. 25a, al. 1, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		



3. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse décharger les conducteurs de véhicules équipés d'un système d'automatisation de leur devoir de maîtrise du véhicule visé à l'art. 31, al. 1, LCR ? (art. 25a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4. Acceptez-vous que le Conseil fédéral fixe les conditions d'admission à la circulation afin que les véhicules équipés d'un système d'automatisation et ne nécessitant pas de conducteur puissent être admis à circuler sur certains parcours ? (art. 25a, al. 3, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

5. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25a, al. 4 (sécurité routière, traitement de données externes par des systèmes d'automatisation) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25a, al. 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

6. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25b (enregistreur de mode de conduite) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25b du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :  <i>L'accès aux données privées contenues dans les véhicules ne saurait être donné par voie d'ordonnance à l'administration ou à des tiers sans accord du propriétaire, sans restriction et sans autre condition négociée avec les milieux routiers intéressés.</i>		

7. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25c (protection des données) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25c du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

8. Acceptez-vous que l'Office fédéral des routes (OFROU) puisse autoriser des dérogations aux dispositions en vigueur pour la réalisation d'essais de durée limitée avec des véhicules dotés d'un système d'automatisation ? (art. 25d du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

9. Acceptez-vous que l'OFROU puisse octroyer des contributions pour promouvoir des solutions innovantes ? (art. 105 <sup>bis</sup> du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

### 3. Mise en œuvre d'interventions parlementaires

#### 3.1 Motion 15.3574 – Annulation du permis de conduire à l'essai

10. Acceptez-vous que désormais seules les infractions graves et moyennement graves commises par les titulaires d'un permis de conduire à l'essai entraînent la prolongation de la période d'essai en cas de première infraction et l'annulation du permis de conduire à l'essai en cas de récidive ? (art. 15a, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

### 3.2 Motion 13.3572 – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires

11. Acceptez-vous que le détenteur puisse faire modifier à tout moment le poids total de son véhicule automobile ou de sa remorque (dans la limite du poids garanti) auprès de l'autorité d'exécution cantonale ? (art. 9, al. 2 <sup>bis</sup> et 3 <sup>bis</sup> , du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

### 3.3 Motion 17.3632 – Adaptation du programme Via sicura

#### 3.3.1 Mesures à l'encontre des chauffards

12. Acceptez-vous que les tribunaux pénaux se voient accorder une plus grande marge d'appréciation pour juger les « délits de chauffard » ? (art. 90, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

13. Acceptez-vous que la peine privative de liberté d'un an au minimum, qui s'applique lorsqu'un délit de chauffard a été commis, soit abrogée ? (art. 90, al. 3, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

14. Acceptez-vous que le permis de conduire doive être retiré pour six mois au minimum (et non plus pour 24 mois au minimum) aux personnes qui ont commis un délit de chauffard pour la première fois ? (art. 16c, al. 2, let. a <sup>bis</sup> , du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

### 3.3.2 Recours obligatoire des assureurs RC des véhicules automobiles

15. Acceptez-vous qu'en cas de dommages causés par un conducteur en état d'ébriété ou dans l'incapacité de conduire ou à la suite d'un délit de chauffard, l'assureur ne soit plus tenu de se retourner contre la personne fautive ? (art. 65, al. 3, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

### 3.3.3 Éthylomètres anti-démarrage et enregistreurs de données (« boîtes noires »)

16. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'enregistreurs de données reconnus (« boîtes noires ») après que certains excès de vitesse ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 1, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

17. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'éthylomètres anti-démarrage après que certains délits de conduite en état d'ébriété ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 2, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

## 4. Autres révisions nécessaires

### 4.1 Exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit

18. Acceptez-vous qu'il soit mentionné explicitement que le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ? (art. 2, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

#### 4.2 Aménagement des passages pour piétons

19. Acceptez-vous que l'obligation imposée au Conseil fédéral d'édicter des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons soit abrogée ? (art. 6a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : <i>Si la tendance à la diversité des marquages sur les routes se poursuit, une intervention de la Confédération afin de garantir l'uniformité des routes aussi au niveau communal pourrait s'avérer nécessaire dans un avenir proche.</i>		

#### 4.3 Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

20. Acceptez-vous que la compétence du Conseil fédéral de prévoir des exceptions à l'interdiction des courses sur circuit et à faire de ces dernières des manifestations soumises à autorisation soit étendue ? (art. 52, al. 1 et 2, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : <i>Avec la modification prévue, le Conseil fédéral doit tenir compte de la protection de l'environnement pour chaque exception à l'interdiction des courses sur circuit. Cela entraînerait de facto l'interdiction des courses de kart ou des courses de motos sur gazon utilisant des véhicules avec des moteurs à combustion, ce qui est généralement possible aujourd'hui. L'interdiction des courses sur circuit a été introduite à l'origine pour des raisons de sécurité qui n'étaient pas garanties à l'époque. Cette situation s'est maintenant considérablement améliorée. L'interdiction des courses sur circuit devrait donc être complètement levée. Comme ces événements sont généralement soumis à autorisation, il convient de laisser aux cantons le soin de les approuver. En outre, la neutralité technologique et le principe d'égalité de traitement seraient mis à mal si le Conseil fédéral entend autoriser les courses au cas par cas en fonction de ses préférences technologiques.</i>		

#### 4.4 Sanctions pénales en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales

21. Acceptez-vous que la peine prononçable en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales ne soit désormais plus qu'une amende (jusqu'à 10 000 CHF) et non plus une peine pécuniaire ou une peine privative de liberté ? (art. 99 du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : <i>Compte tenu de la dangerosité moindre de ces véhicules (puissance limitée à 2 kW, vitesse limitée à 30km/h), cette distinction au niveau des peines encourues est pertinente (infractions concernées : conduite sans permis/en cas de retrait de permis, conduite en état d'ébriété ou d'incapacité, entrave aux mesures permettant d'établir l'incapacité de conduire et le vol d'usage).</i>		

#### 4.5 Habilitation de l'Office fédéral des routes (OFROU) à accorder au cas par cas des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance

22. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse, par voie d'ordonnance, autoriser l'OFROU à accorder des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance dans des cas particuliers ? (art. 106, al. 2 <sup>bis</sup> , du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

#### 4.6 Habilitation du Conseil fédéral à conclure des traités internationaux

23. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse conclure avec d'autres États (par ex. le Royaume-Uni) des traités semblables à ceux signés avec la Principauté du Liechtenstein <sup>1</sup> ? (art. 106a, al. 1, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

24. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse approuver ou proposer des amendements à certains accords internationaux énumérés dans la LCR et conclure des traités internationaux relatifs à la circulation automobile internationale ? La compétence de conclure de tels traités couvre les objets que le Conseil fédéral est autorisé à régler lui-même par voie d'ordonnance (au niveau national) (art. 106a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

#### 4.7 Extension de la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre aux personnes morales (modification de la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre)

25. Acceptez-vous que la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre soit étendue aux personnes morales ? (art. 7, al. 1, du projet LAO)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

<sup>1</sup> RS 0.741.531.951.4



## Questionnaire relatif à la révision partielle de huit ordonnances accompagnant la révision de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR)

### Auteur de l'avis :

<input type="checkbox"/> Canton <input checked="" type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Routesuisse Wölflistrasse 5 3006 Berne
<b>Important :</b> Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au <b>12.12.2020</b> à l'adresse suivante : <a href="mailto:svg@astra.admin.ch">svg@astra.admin.ch</a>

## A) Mesures visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules routiers

### 1. Accord de principe

1. Acceptez-vous le principe de la reprise des prescriptions de l'UE visant à réduire les émissions de CO <sub>2</sub> et à accroître la sécurité des véhicules utilitaires lourds (nouvelles cabines optimisées, becquets allongés et compensation du poids des systèmes de propulsion alternative et non polluante pour les véhicules automobiles jusqu'à trois essieux ainsi que les trains routiers formés à partir de ceux-ci) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

2. Acceptez-vous qu'il soit également possible, en Suisse, de compenser le surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative (max. 1 tonne ou 2 tonnes en cas de propulsion non polluante) pour les camions à quatre et cinq essieux, contrairement à ce que prévoit l'UE ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

3. Acceptez-vous qu'il soit en outre possible, en Suisse, de compenser la longueur excédentaire du réservoir d'hydrogène des camions, des tracteurs à sellette et des semi-remorques fonctionnant à l'hydrogène, contrairement à ce que prévoit l'UE ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		
<p>Quelle est la situation des véhicules à hydrogène en ce qui concerne la longueur excédentaire due aux spoilers arrière ou aux cabines de conduite modifiées ? Cet équipement est-il ajouté à la mesure de la longueur, c'est-à-dire les véhicules peuvent-ils être plus longs que les camions diesel "normaux" dotés de composants aérodynamiques ?</p> <p>Proposition : Clarification dans le texte de l'ordonnance (par analogie, que les camions à hydrogène peuvent également être équipés de fixations aérodynamiques qui entraînent une longueur excédentaire).</p>		

4. Acceptez-vous que le Conseil fédéral relève les poids maximaux légalement admis pour le transport combiné (40 ou 44 tonnes) et la longueur maximale de 18,75 m dans une réglementation temporaire conforme à l'art. 106, al. 5, LCR, avant même que soit adoptée la proposition de modification de loi qui lui confèrera la compétence de mettre en place des réglementations de durée illimitée (cf. art. 9, al. 2 <sup>bis</sup> , projet LCR) ? (Remarque : seul le surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative et la longueur excédentaire des éléments aérodynamiques visant à réduire les émissions de CO <sub>2</sub> peuvent être compensés, pour autant que la capacité de chargement ne s'en trouve pas augmentée).		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

5. Acceptez-vous que les camions dotés d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes ne soient plus considérés à l'avenir comme des poids lourds, mais comme des voitures de livraison (voitures automobiles légères) et, partant, que l'ensemble des règles en vigueur concernant l'utilisation des voitures de livraison leur soient appliquées (promotion des systèmes de propulsion alternative en vue de réduire les émissions de CO <sub>2</sub> ) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		



## 2. Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)

### Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR)

#### 2.1. Cabines aérodynamiques allongées

<p>6. Acceptez-vous que les cabines des poids lourds et des tracteurs à sellette qui sont optimisées du point de vue de l'aérodynamique et de la sécurité dépassent la longueur admise ? (art. 94, al. 1<sup>er</sup>, let. a, du projet OETV et 65, al. 5 et 6, du projet OCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification :</p> <p>Qu'en est-il des véhicules à hydrogène ? Les valeurs de la réglementation suisse (25,00 m/10,60 m) sont le double des valeurs de la réglementation européenne (12,50 m/5,30 m). Les véhicules à extension aérodynamique respectent-ils la règle suisse selon l'art. 65a OCR dans la même mesure que la règle européenne ? <u>Proposition</u> : clarification des conditions de conduite circulaire de sorte que la règle suisse corresponde au moins à la règle européenne, ou qu'elle ne soit pas plus stricte.</p> <p>Le dépassement de la longueur (&gt;12,00 m) n'est autorisé pour les véhicules automobiles lourds à cabine de conduite aérodynamique ou à réservoir d'hydrogène que si la surface de chargement derrière la cabine n'est pas supérieure à 10,5 m. Comment cette valeur (10,50 m) est-elle obtenue ? Quelle est la situation des camions articulés ? Le rapport explicatif ne contient aucune autre explication à cet égard, ce qui explique l'ambiguïté de la disposition. <u>Proposition</u> : clarifier l'article 94, al. 1<sup>er</sup> OETV, ou bien supprimer la valeur 10,50 m.</p>		

#### 2.2. Becquets dépassant à l'arrière des véhicules utilitaires lourds

<p>7. Acceptez-vous que les véhicules utilitaires lourds puissent être dotés de becquets allongés aux fins d'optimisation de l'aérodynamisme et de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ? (art. 38, al. 1, let. s, et al. 1<sup>bis</sup>, let. o, du projet OETV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification :</p> <p>Dans les explications (voir page 3), il est fait mention de "spoilers arrière en matériaux souples". Comme le texte du règlement ne mentionne nulle part les matériaux souples, nous supposons qu'il s'agit d'une exigence du droit européen. <u>Proposition</u> : Clarifier directement dans l'ordonnance si nécessaire.</p> <p>Même en vertu de la législation actuelle, les spoilers sont autorisés si la longueur maximale autorisée du véhicule à l'arrière est dépassée de 50 cm et la largeur maximale autorisée de 5 cm. Par conséquent, les véhicules à carrosserie réfrigérée (pour le transport de marchandises à température contrôlée), y compris les spoilers, peuvent avoir jusqu'à 2,65 m de large aujourd'hui. Toutefois, le nouveau règlement vise à limiter la largeur maximale autorisée à un maximum de 2,60 m, conformément à la nouvelle législation européenne</p> <p><u>Proposition</u> : En transport intérieur, une largeur maximale de 2,65 m devrait être autorisée (comme auparavant) même pour les véhicules frigorifiques équipés de spoilers arrière.</p>		

### 2.3. Règles d'utilisation relatives aux becquets allongés rétractables à l'arrière des poids lourds et des tracteurs à sellette

<p>8. Acceptez-vous que les becquets visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et dépassant à l'arrière la longueur maximale admise du véhicule ne puissent être déployés ou sortis que sur les routes où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h (protection des usagers de la route vulnérables dans les agglomérations) ? (art. 58, al. 6, du projet OCR)</p>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification : Le règlement ne peut être mis en œuvre dans la pratique, c'est pourquoi nous le rejetons. Non seulement dans la circulation routière, mais aussi lors des manœuvres ou du chargement/déchargement, nous considérons que ce devoir est irréalisable. L'une des tâches évidentes d'un chauffeur professionnel est d'effectuer chaque manœuvre de conduite en respectant les règles de sécurité routière et de prendre les précautions indiquées dans chaque cas (par exemple, faire marche arrière sur la rampe de chargement - naturellement sans déplier le spoiler arrière).</p>		

### 2.4. Compensation de la longueur du réservoir d'hydrogène

<p>9. Acceptez-vous que la longueur du réservoir d'hydrogène des poids lourds et tracteurs à sellette fonctionnant à l'hydrogène ainsi que des trains routiers formés à partir de ces véhicules puisse être compensée en Suisse et que ces véhicules et trains routiers puissent dépasser la longueur admise en conséquence ? (art. 94, al. 1<sup>er</sup>, let. b, du projet OETV et art. 65, al. 5 et 6, du projet OCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification :</p>		

### 2.5. Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative

<p>10. Acceptez-vous que le poids des ensembles de véhicules dotés d'un système de propulsion alternative puisse être relevé dans la limite d'une tonne ? (Remarque : afin de protéger les routes, aucune augmentation des charges par essieu ne sera admise.) (art. 95, al. 1<sup>bis</sup> et 1<sup>er</sup>, du projet OETV et art. 67, al. 1<sup>er</sup> et 1<sup>quater</sup>, du projet OCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification : Nous partons du principe que les véhicules et les ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses peuvent également être équipés de tous les systèmes d'entraînement alternatifs et peuvent donc bénéficier du poids supplémentaire correspondant. Proposition : Clarification dans l'ordonnance. Si les véhicules de transport de marchandises dangereuses sont exclus, nous demandons qu'ils soient inclus et explicitement mentionnés.</p>		

## 2.6. Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion non polluante

<p>11. Acceptez-vous que le poids des véhicules et ensembles de véhicules dotés d'un système de propulsion non polluante puisse être relevé dans la limite de deux tonnes ? (Remarque : afin de protéger les routes, aucune augmentation des charges par essieu ne sera admise.) (art. 95, al. 1<sup>bis</sup> et 1<sup>ter</sup>, du projet OETV, et art. 67, al. 1<sup>ter</sup> et 1<sup>quater</sup>, du projet OCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification :                  Nous partons du principe que les véhicules et les ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses peuvent également être équipés de tous les systèmes d'entraînement alternatifs et peuvent donc bénéficier du poids supplémentaire correspondant.                  Proposition : Clarification dans l'ordonnance. Si les véhicules de transport de marchandises dangereuses sont exclus, nous demandons qu'ils soient inclus et explicitement mentionnés.</p>		

## 3. Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC)

### 3.1. Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative pour les voitures de livraison et les camping-cars qui dépassent la limite de 3,5 tonnes uniquement en raison dudit surplus de poids

<p>12. Acceptez-vous que le permis de conduire de la catégorie B ou BE autorise la conduite des voitures de livraison dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total dépasse 3,50 tonnes, mais pas 4,25 tonnes, ainsi que des trains routiers correspondants ? (art. 4, al. 5, let. f, ch. 2, et h, du projet OAC)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification :</p>		

<p>13. Acceptez-vous que le permis de conduire de la catégorie B ou BE autorise à l'avenir la conduite de voitures d'habitation lourdes dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total dépasse 3,50 tonnes, mais pas 4,25 tonnes, ainsi que des trains routiers correspondants (promotion des systèmes de propulsion alternative visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>) ? (art. 4, al. 5, let. f, ch. 2, et h, du projet OAC)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification :</p>		

**4. Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)**

**Ordonnance du 19 juin 1995 sur les chauffeurs (OTR 1)**

**4.1. Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative pour les voitures de livraison et les camping-cars qui dépassent la limite de 3,5 tonnes uniquement en raison dudit surplus de poids**

<p>14. Acceptez-vous que les exceptions relatives à la durée du travail et du repos des chauffeurs soient accordées aux conducteurs des voitures de livraison dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total dépasse 3,50 tonnes, mais pas 4,25 tonnes, ainsi que des trains routiers formés à partir de ces véhicules ? (art. 4, al. 2, let. j, du projet OTR 1 ; l'exception à l'obligation d'équiper le véhicule d'un tachygraphe découle du texte de l'OTR 1)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

<p>15. Acceptez-vous que la définition des voitures automobiles légères soit modifiée de manière à pouvoir être appliquée aux voitures de livraison dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes ? (Remarque : les règles de circulation et la signalisation concernant spécifiquement les « voitures automobiles lourdes » ne seraient donc plus valables pour les véhicules conformes à la nouvelle définition.) (art. 10, al. 2, let. b, du projet OETV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

<p>16. Acceptez-vous que les voitures de livraison mentionnées (dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes) ne soient pas soumises à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ? (En raison de l'art. 10, al. 2, let. b, et 3, du projet OETV, l'art. 91, al. 3, let. a, OCR ne s'applique plus.)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

<p>17. Acceptez-vous que l'obligation de munir le véhicule d'un limiteur de vitesse ne s'applique pas aux voitures de livraison dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes ? (art. 99, al. 2, let. e, du projet OETV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

## 5. Ordonnance du 6 mars 2000 relative à une redevance sur les poids lourds (ORPL)

### 5.1. Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative pour les voitures de livraison et les camping-cars qui dépassent la limite de 3,5 tonnes uniquement en raison dudit surplus de poids

18. Acceptez-vous que les voitures de livraison mentionnées (dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes) ne soient pas soumises à la redevance sur le trafic des poids lourds ? (art. 3, al. 1, let. n, projet ORPL)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

## B) Mesures visant à accroître la sécurité routière pour les vélos électriques

### 1. Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR)

#### 1.1. Port du casque

19. Acceptez-vous qu'à l'avenir, les passagers de cyclomoteurs soient eux aussi tenus de porter un casque ? (art. 3b, al. 1, du projet OCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : Les conducteurs de cyclomoteurs et de e-bikes rapides doivent porter le casque ; il fait donc sens de protéger également les passagers.		

20. Acceptez-vous qu'à l'avenir, les conducteurs de tous les cyclomoteurs soient tenus de porter un casque (désormais obligatoire aussi sur les vélos électriques lents et les trottinettes électriques notamment ; seule exception : fauteuils roulants motorisés) ? (art. 3b, al. 2, let. e, du projet OCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

21. Seriez-vous favorable à un port du casque obligatoire pour les enfants jusqu'à seize ans sur les vélos non motorisés ? (Question indépendante des modifications proposées)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : La responsabilité incomberait aux parents, qui ne peuvent pas toujours surveiller leurs enfants.		

## 1.2. Usage diurne obligatoire des phares

22. Acceptez-vous qu'à l'avenir, les conducteurs de cyclomoteurs ainsi que de quadricycles légers à moteur, de quadricycles à moteur et de tricycles à moteur soient eux aussi tenus de rouler de jour avec les phares allumés ? (art. 30, al. 2, du projet OCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : <i>L'usage des feux diurnes a fait ses preuves en matière de sécurité routière. Il est judicieux d'étendre cette obligation aux conducteurs d'e-bikes lents et rapides, qui sont des usagers vulnérables dans le trafic. En revanche, le cas des e-mountain-bikes utilisés en dehors de la route) devrait à notre avis être à nouveau examiné de manière critique.</i>		

23. Acceptez-vous les exceptions à l'obligation de rouler de jour avec les phares allumés (notamment pour les véhicules jusqu'à 10 km/h, par ex. les fauteuils roulants motorisés) ? (art. 30, al. 2, let. a à c, du projet OCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

## 1.3. Respect des limitations générales de vitesse et des vitesses maximales signalées

24. Acceptez-vous que les conducteurs de cyclomoteurs ainsi que de vélos-taxis dont la largeur ne dépasse pas 1,00 m doivent à l'avenir respecter les limitations générales de vitesse et les vitesses maximales signalées ? (art. 42, al. 4, du projet OCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

## 2. Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)

### 2.1. Obligation d'équiper les véhicules d'un compteur de vitesse

25. Acceptez-vous que les cyclomoteurs pouvant atteindre plus de 20 km/h par la seule force du moteur ou dotés d'une assistance au pédalage active au-delà de 25 km/h doivent être équipés d'un compteur de vitesse ? <i>(art. 178b, al. 3, du projet OETV)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

### 2.2. Obligation d'équiper rétroactivement les véhicules d'un compteur de vitesse

26. Acceptez-vous que les cyclomoteurs déjà en circulation au moment de l'entrée en vigueur de l'obligation d'équipement ci-dessus doivent eux aussi être dotés d'un compteur de vitesse au sens de l'art. 178b, al. 3, du projet OETV, au plus tard dans un délai de cinq ans ? <i>(art. 222q, al. 1, du projet OETV)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

## 3. Ordonnance du 16 janvier 2019 sur les amendes d'ordre (OAO)

### 3.1. Être passager sur un cyclomoteur sans porter le casque

27. Acceptez-vous que les passagers qui ne portent pas le casque sur les cyclomoteurs puissent à l'avenir être sanctionnés d'une amende d'ordre de 30 francs ? <i>(annexe 1, ch. 800.3, du projet OAO)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

### 3.2. Transporter un enfant de moins de douze ans ne portant pas le casque

28. Acceptez-vous que les personnes qui transportent des enfants âgés de moins de douze ans ne portant pas le casque puissent à l'avenir être sanctionnées d'une amende d'ordre de 30 francs ? (annexe 1, ch. 601.2, du projet OAO)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

### 3.3. Circuler sans feu

29. Acceptez-vous que les personnes qui circulent de jour sans feu sur des cyclomoteurs puissent à l'avenir être sanctionnées d'une amende d'ordre de 20 francs ? (annexe 1, ch. 604.4, du projet OAO)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

### 3.4. Dépasser la limitation générale de vitesse ou la vitesse maximale signalée

30. Acceptez-vous que les personnes qui ne respectent pas, avec un cyclomoteur, la limitation générale de vitesse ou la vitesse maximale signalée soient passibles à l'avenir d'une amende de 30 francs ? (annexe 1, ch. 625, du projet OAO)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : <i>C'est un premier pas dans la bonne direction. Cependant, une amende forfaitaire n'est pas cohérente avec le système de sanctions qui prévaut dans le domaine de la LCR en cas d'excès de vitesse. Pour une infraction similaire, il est en effet arbitraire de traiter les vélos électriques différemment des petites motos et scooters.</i>		

### 3.5. Circuler sans le compteur de vitesse prescrit

31. Acceptez-vous que les conducteurs de cyclomoteurs pouvant atteindre plus de 20 km/h par la seule force du moteur ou dotés d'une assistance électrique au pédalage active au-delà de 25 km/h puissent à l'avenir être sanctionnés d'une amende de 20 francs s'ils circulent sans compteur de vitesse ? (annexe 1, ch. 703.4, du projet OAO)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		