



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Courriel : svg@astra.admin.ch

Fribourg, le 14 décembre 2020

Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances : réponse à la consultation

Madame la Conseillère fédérale,

Par courrier du 12 août 2020, vous nous avez consultés sur les objets cités en titre, et nous vous en remercions.

Tout en approuvant de manière générale l'esprit de la révision, un certain nombre de modifications posent problème, que ce soit sous l'angle technique ou sous celui de la compatibilité avec les réglementations européennes. Nous vous invitons ainsi à prendre en considération la prise de position que nous développons dans les deux formulaires ci-joints.

En vous remerciant une nouvelle fois de nous avoir consultés, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Anne-Claude Demierre, Présidente



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

L'original de ce document est établi en version électronique

Annexe

—

Deux formulaires



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 checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Etat de Fribourg Rue des Chanoines 17 1700 Fribourg
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 12.12.2020 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

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^{bis}, du projet LCR)</i>
<input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : L'acceptation est soumise à la condition que les modifications apportées aux prescriptions techniques (dimensions, poids) des véhicules soient conformes aux prescriptions de l'UE.

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 : En principe rien ne s'y oppose. Or, la réglementation légale est fort abstraite, si bien que pour les autorisations concrètes, il sied de déterminer clairement quel type de système d'automatisation est possible dans quel espace et quelles sont les mesures de sécurités qui devront être prises.		

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 checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : En ce qui concerne l'alinéa 3 lit. C, il conviendrait de préciser clairement que les autorités de poursuite pénale (police et ministère public) devront pouvoir obtenir un accès facilité aux données. Il n'est pas très clair ce qu'il faut entendre par «autorités		

	<p>d'exécution», respectivement, cette énumération n'est pas exhaustive.</p> <p>Il manque les directives sur la question de savoir comment et de quelle manière les données pourront être extraites de l'enregistreur de mode de conduite. En l'occurrence, il faut une méthode simple, rapide et peu onéreuse, car à défaut, les autorités de poursuite pénale seront confrontées à d'énormes difficultés dans l'examen d'accidents de la circulation. On doit s'attendre à ce qu'après l'introduction de la conduite automatisée, les conducteurs invoqueront des défaillances de fonctionnement du système et argumenteront ne pouvoir en être tenus responsables. A l'alinéa 3, il devrait être réglé en outre que les données sur les freinages (autonomes ou par le conducteur), l'utilisation des clignotants, etc., soient également enregistrées.</p> <p>La durée de conservation des données n'est pas réglée non plus. Il semble évident que les données ne doivent ni n'ont besoin d'être conservées indéfiniment. Il s'avère cependant utile que les données soient conservées pendant un certain temps (p.ex. un mois), afin que des accidents devant être examinés en cas d'inobservation de l'obligation d'annoncer puissent être éclaircis.</p> <p>Il conviendrait en outre de retenir que les autorités de poursuite pénale pourront utiliser toutes les données enregistrées. Il s'agit là, d'une part, de données enregistrées sans obligation légale, d'autre part de données enregistrées au-delà du délai légal de conservation.</p>
--	---

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 : La formulation « la protection des données doit être garantie » apparaît comme trop générale et ne rend pas compte de l'intention telle que formulée dans le rapport explicatif, à savoir que « la protection des données des systèmes d'automatisation et de l'enregistreur de données doit être conforme à l'état actuel de la science et de la technique ».		

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 : Les essais doivent être autorisés selon des critères uniformes et évalués de manière uniforme en vue de réglementations juridiques ultérieures.		

9. Acceptez-vous que l'OFROU puisse octroyer des contributions pour promouvoir des solutions innovantes ? (art. 105 ^{bis} 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 ^{bis} et 3 ^{bis} , 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 : La suppression du plancher de peine de 12 mois répond aux attentes des Ministères publics, qui y voyaient une incohérence avec d'autres peines minimales (p.ex. en cas		

<p>de viol ou de lésions corporelles graves). Le maintien d'une limite supérieure à 4 ans est une exception dans le droit suisse. En règle générale, puisque le législateur a voulu faire des comportements routiers très dangereux des crimes, une peine menaçant de 5 ans correspondrait à ce qui se fait en la matière. Mais cela demeure théorique.</p>

<p>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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement : Si le législateur estimait opportun de maintenir une limite inférieure, une peine de 6 mois paraîtrait adaptée.</p>		
<p>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^{bis}, du projet LCR)</p>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement : L'effet dissuasif d'une sanction repose sur les trois principes que sont la certitude, la célérité et la sévérité de celle-ci. Les bénéfices sécuritaires du programme Via Sicura ayant été démontrés, une durée minimale de 12 mois au moins devrait être maintenue, étant encore souligné que – selon la littérature – le retrait du permis de conduire constitue l'une des mesures les plus efficaces en matière de dissuasion.</p>		

3.3.2 Recours obligatoire des assureurs RC des véhicules automobiles

<p>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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p>		

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

<p>16. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'enregistreurs de données reconnus (« boîtes noires ») après que certains excès</p>

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 type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Dans la perspective d'une réduction continue du nombre de morts et de blessés graves, la mesure – dont l'efficacité a été démontrée à l'étranger (cf. prise de position du bpa), se devrait d'être mise en œuvre, compte tenu notamment des coûts sociétaux des accidents de la route.		

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 type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : La conduite sous l'influence de l'alcool ou de stupéfiants est dans les faits plus dangereuse que les vitesses excessives. Il n'est dès lors pas opportun d'alléger le contrôle légal dans ce domaine.		

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 :		

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

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 :		

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 ^{bis} , du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Ni la disposition légale envisagée, ni les explications rédigées à son sujet ne permettent de déceler à quelles fins et pour quels motifs une telle compétence de l'OFROU soit nécessaire.		

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 ¹ ?		
--	--	--

¹ RS 0.741.531.951.4

<i>(art. 106a, 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 :		

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) <i>(art. 106a, al. 2, du projet LCR)</i>		
<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 ? <i>(art. 7, al. 1, du projet LAO)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

REMARQUE COMPLÉMENTAIRE

Nous relevons que la modification de l'art. 6a 4 LCR (non mentionné dans le formulaire) pose un problème de compréhension. Cet article, nouvellement formulé : « [l]a Confédération et chaque canton nomment un interlocuteur pour toutes les questions liées à la sécurité routière (préposé à la sécurité) » ne reflète pas suffisamment les tâches du préposé à la sécurité. En effet, le Préposé à la sécurité, tel que présenté sur le site astra.admin.ch, doit avant tout mettre en œuvre et coordonner les ISSI dans son domaine de compétence. Il recueille et gère les résultats des divers instruments et est l'interlocuteur des entités administratives concernées, ainsi que des tiers intéressés, pour toutes les questions de sécurité de l'infrastructure. Or, bien que l'article précité soit classé, selon la systématique de la loi, dans le chapitre « sécurité de l'infrastructure routière », le terme « sécurité routière » utilisé dans l'article est trop large et ne reflète pas les tâches du Préposé, ce qui peut prêter à confusion, notamment avec les tâches de la Police. De ce fait, nous considérons qu'il serait plus adapté de reformuler l'article

comme suit : « [!]a Confédération et chaque canton nomment un interlocuteur pour toutes les questions liées à la sécurité de l'infrastructure routière (préposé à la sécurité) ».



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 checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Etat de Fribourg Rue des Chanoines 17 1700 Fribourg
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 12.12.2020 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

A) Mesures visant à réduire les émissions de CO₂ 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 ₂ 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 type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : Les réglementations relatives aux exigences techniques doivent impérativement reprendre les prescriptions correspondantes de l'UE. Ce domaine est très complexe. Des dispositions spécifiques pour la Suisse posent de grandes difficultés de compréhension et d'application.		
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 type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : Cf. réponse ci-dessus.		
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 ^{bis} , projet LCR) ? (Remarque : seuls 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 ₂ 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 : Sans nous y opposer formellement, nous relevons que cela est problématique par rapport aux structures et éléments de tracés qui seraient, par exemple, limitées à un certain tonnage ou à une certaine longueur pour des raisons statiques ou géométriques. En outre, une telle modification ne peut être acceptée que sous réserve de sa compatibilité avec le droit de l'UE		

<p>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 CO₂) ?</p>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification :</p> <p>L'objectif est compréhensible sur le principe, mais il doit être compatible avec les dispositions de l'UE. Une acceptation ne serait envisageable qu'en cas de règlement international correspondant.</p> <p>Nous soulignons les points critiques suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La création d'une inscription appropriée sur le permis de circulation concernant l'autorisation de conduire est contraire au système actuellement en vigueur. Celui-ci précise quels véhicules peuvent être conduits avec quelle catégorie de permis de conduire. Une telle inscription n'apporte aucune plus-value mais crée au contraire de nouvelles incertitudes. - De nombreuses lois cantonales sur la redevance sur le trafic utilisent le poids comme facteur de calcul ; des ajustements sont probablement indispensables. - Les systèmes informatiques cantonaux doivent être adaptés. - Les interfaces avec le système fédéral d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC), la Direction générale des douanes ainsi que les compagnies d'assurance doivent être adaptées 		

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

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 ^{er} , let. a, du projet OETV et 65, al. 5 et 6, du projet OCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

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

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 ₂ ? (art. 38, al. 1, let. s, et al. 1 ^{bis} , let. o, du projet OETV)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

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

8. Acceptez-vous que les becquets visant à réduire les émissions de CO ₂ 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)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

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^{er}, let. b, du projet OETV et art. 65, al. 5 et 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 : Tel ne devrait être le cas que si les modifications apportées aux prescriptions techniques des véhicules sont conformes aux prescriptions de l'UE.</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^{bis} et 1^{er}, du projet OETV et art. 67, al. 1^{er} et 1^{quater}, 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 : Cf réponse ci-dessus. Cette réglementation devrait être valable uniquement jusqu'au poids total maximum en vigueur de 40 ou 44 tonnes.</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^{bis} et 1^{er}, du projet OETV, et art. 67, al. 1^{er} et 1^{quater}, 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>		

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

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 ? <i>(art. 4, al. 5, let. f, ch. 2, et h, du projet OAC)</i>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : cf. réponse à la question 5. La conformité au droit de l'UE est une condition d'acceptabilité de telles réglementations.		

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 ₂) ? <i>(art. 4, al. 5, let. f, ch. 2, et h, du projet OAC)</i>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : Cf. ci-dessus.		

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

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 ? <i>(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)</i>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : La compatibilité avec le droit de l'UE fait défaut. Or elle est pour nous une condition à l'acceptabilité de telles exceptions.		

<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 type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	<p>Remarques / Proposition de modification : Tous les véhicules dotés d'un système de propulsion alternative devraient être couverts, et pas seulement les voitures de livraison (p. ex. minibus). En outre, on ne devrait pas introduire sans nécessité des réglementations différentes par rapport au droit de l'UE relatif à la catégorisation ou encore à la classification des véhicules.</p>		
<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
	<p>Remarques / Proposition de modification :</p>		
<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 type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	<p>Remarques / Proposition de modification :</p>		

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 ? <i>(art. 3, al. 1, let. n, projet ORPL)</i>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" 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 :					

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 checked="" type="checkbox"/>	OUI	<input type="checkbox"/>	NON	<input type="checkbox"/>	Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : Afin de réduire les risques de blessure grave à la tête, une obligation générale de porter le casque devrait être introduite. Une telle mesure serait en outre cohérente avec les modifications proposées à l'égard des conducteurs de cyclomoteurs et favoriserait l'adoption du casque (processus d'imitation).					

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 :		

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 : La proposition permet d'accroître la sécurité des piétons, en particulier dans les zones de rencontre et les zones 30.		

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 ? (art. 178b, al. 3, du projet OETV)		
<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 ? (art. 222q, al. 1, du projet OETV)		
<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 ? (annexe 1, ch. 800.3, du projet OAO)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : Les passagers seront souvent des enfants. De ce fait il ne peut être infligé des amendes d'ordre. L'amende devrait être infligée au conducteur du cyclomoteur, comme cela est du reste prévu au ch. 601.2 du projet OAO.		

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 :		

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 ? <i>(annexe 1, ch. 703.4, du projet OAO)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		