



Genève, le 9 décembre 2020

Le Conseil d'Etat

6260-2020

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication DETEC
Madame Simonetta Sommaruga
Présidente de la Confédération
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Concerne : révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances : ouverture de la procédure de consultation

Madame la Présidente de la Confédération,

Notre Conseil a bien reçu votre lettre du 12 août 2020, par laquelle vous nous invitez à nous prononcer dans le cadre de la procédure de consultation citée en titre et il vous en remercie.

Après un examen attentif de l'ensemble des documents transmis, nous vous faisons parvenir ci-joint, le questionnaire concernant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) et de la loi sur les amendes d'ordre (LAO), lequel fait état de diverses observations particulières, ainsi que celui relatif à la révision partielle de huit ordonnances accompagnant la révision de la loi fédérale sur la circulation routière.

Notre Conseil salue de manière générale les modifications législatives proposées, notamment celles en lien avec les nouvelles technologies en matière automobile, la protection de l'environnement et la sécurité routière. Toutefois, notre Conseil estime qu'il n'est pas opportun qu'il existe des différences, voire une absence de conformité, entre les réglementations nationales et européennes. Cette problématique conduirait à de grandes difficultés d'application et ainsi à des complications quotidiennes pour tous les acteurs du système. Le DETEC souligne d'ailleurs dans son rapport explicatif que certains véhicules ne pourraient être utilisés qu'en Suisse, ce qui pourrait constituer un problème significatif pour un canton comme Genève dans lequel les échanges transfrontaliers sont constants.

Par ailleurs, dans le cadre du programme "Via sicura", notre Conseil considère qu'il s'avère primordial de conserver l'esprit ayant mené à l'adoption de ces dispositions légales. Si la quotité de la peine plancher d'une année peut être objectivement critiquée, elle ne devrait toutefois pas disparaître. Une peine minimum de 120 unités pénales semble indiquée et permettrait de marquer la gradation entre les alinéas 2 et 3 de l'article 90. Quant à l'alinéa 4 de cette disposition, il ne doit pas être modifié. Réduire son champ d'application aux seuls rodéos routiers enverrait un très mauvais signal en termes de sécurité routière et ruinerait les efforts entrepris pour que les automobilistes prennent conscience des dangers liés à la vitesse. Le bilan positif du programme, souligné dans le rapport explicatif, pourrait s'inverser avec un tel retour en arrière. Dans la même veine, nous ne sommes pas favorables à la

diminution de la durée minimale de retrait du permis de conduire de 24 à 6 mois pour le délit de chauffard. En effet, cette durée constituerait une mesure administrative insuffisamment dissuasive pour un chauffard, raison pour laquelle il nous paraît opportun d'opter pour une solution intermédiaire de 12 mois.

Ainsi, notre Conseil est favorable aux révisions proposées, sous réserve des modifications évoquées précédemment et développées dans les questionnaires ci-joints.

Nous vous remercions d'ores et déjà de l'attention que vous voudrez bien prêter aux observations de notre Conseil ainsi qu'aux documents annexes et nous vous prions de croire, Madame la Présidente de la Confédération, à l'assurance de notre haute considération.


AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Righetti

La présidente :



Anne Emery-Torracinta



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 : Service administratif du Conseil d'Etat République et Canton de Genève Rue Hôtel-de-Ville 2 1204 Genève |
| 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 : |

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

| | | |
|---|------------------------------|---|
| 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)

OUI

NON

sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

Les Transports publics genevois ("TPG") et l'État de Genève font partie du projet européen AVENUE 2020. Dans ce cadre, des essais de navettes autonomes ont été autorisés et sont actuellement en cours à Meyrin (GE) et Thônex (GE).

Selon l'aide-mémoire de l'OFROU daté du 4 décembre 2018 relatif à la réalisation de projets pilotes, le régime actuel prévoit que la demande d'autorisation de procéder à des essais "n'est acceptable qu'en présence de connaissances nouvelles dont l'acquisition passe obligatoirement par l'utilisation de véhicules automatisés" (mis en évidence par nos soins).

Il est ressorti d'une concertation commune avec les TPG que la durée des essais octroyés sous le régime actuel (deux ou trois ans) est relativement courte au vu des nombreuses nouvelles technologies novatrices déployées lors de ces essais et des contraintes qui y sont associées. Les essais peuvent ainsi arriver à leur terme sans que le potentiel d'acquisition de connaissances nouvelles ne soit épuisé.

Par conséquent, au terme de la période initiale, sur requête motivée, il conviendrait de prévoir la possibilité de prolonger les essais pour la même durée et aux mêmes conditions (renouvellement), au moins une fois, idéalement plusieurs. Il en découle que la nécessité de l'acquisition de connaissances nouvelles, prévue sous le régime actuel, devrait être relativisée et assouplie dans ce cas de figure.

Ceci aurait pour effet d'encourager le déroulement d'essais en Suisse sur le long terme et permettrait d'alléger la charge de travail importante, ainsi que les frais conséquents engendrés par le dépôt d'une demande d'autorisation d'essais pour les entreprises concernées.

Une alternative serait de prononcer des autorisations d'une durée initiale plus longue (par exemple pour 48 mois ou plus).

9. Acceptez-vous que l'OFROU puisse octroyer des contributions pour promouvoir des solutions innovantes ?
(art. 105^{bis} du projet LCR)

OUI

NON

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 type="checkbox"/> OUI | <input checked="" type="checkbox"/> NON | <input type="checkbox"/> sans avis / non concerné |
| Remarques / proposition d'amendement : Le canton de Genève considère que l'abaissement de la peine plancher suffit à donner une plus grande marge d'appréciation. L'alinéa 4 ne doit pas être modifié. | | |

| | | |
|---|---|---|
| 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 type="checkbox"/> OUI | <input checked="" type="checkbox"/> NON | <input type="checkbox"/> sans avis / non concerné |
| Remarques / proposition d'amendement : Le canton de Genève préconise une réduction de la peine privative de liberté minimale à 120 unités pénales. | | |

| | | |
|--|---|---|
| 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) | | |
| <input type="checkbox"/> OUI | <input checked="" type="checkbox"/> NON | <input type="checkbox"/> sans avis / non concerné |
| Remarques / proposition d'amendement : Le Canton de Genève propose une durée minimale de retrait de 12 mois. Avec une durée minimale de retrait de 6 mois au lieu de 24 mois après un "délit de chauffard", le délit de chauffard ne se distingue plus aussi clairement des autres catégories d'infractions routières et il est à craindre que la pratique des mesures nettement assouplie qui accompagnera inévitablement la modification proposée aura également un effet beaucoup moins dissuasif sur les conducteurs. En guise de compromis, le Canton de Genève accepterait une durée de retrait minimale de 12 mois après un "délit de chauffard" | | |

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 : | | |

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 : | | |
| Dans la mesure où le législateur propose un abaissement de la peine pour des infractions commises notamment avec des cyclomoteurs, il serait possible envisager un abaissement de la peine également pour les cas d'inaptitudes à la conduite (article 91 LCR). | | |

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 : Il sied de relever qu'une telle possibilité pourrait engendrer une complexification de la réglementation des situations, en particulier pour les domaines relevant de la compétence des cantons (article concerné, <i>in fine</i>). | | |

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 ? (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 : Le canton de Genève s'interroge sur la différence de traitement entre les amendes d'ordre qui pourront être imputées aux personnes morales et les contraventions qui ne le peuvent pas (article 102 alinéa 1 CP), car cet aspect n'est pas réglé par la LCR. | | |



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 : Service administratif du Conseil d'Etat République et Canton de Genève rue Hôtel-de-Ville 2 1204 Genève |
| 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 : Il faut que cela corresponde obligatoirement aux prescriptions du droit de l'UE. | | |

| | | |
|--|---|---|
| 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 : Nous sommes opposés aux réglementations des exigences techniques qui s'écartent des prescriptions correspondantes de l'UE. Les prescriptions techniques du droit suisse qui s'écartent des prescriptions de l'UE entraînent des problèmes ultérieurs, notamment des incertitudes dans l'application des réglementations. | | |
| 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 à la question 2. | | |
| 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 : Cette disposition peut être acceptée sous réserve expresse 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'orientation du règlement est compréhensible sur le principe mais devrait être conforme aux dispositions du droit de l'UE. Par conséquent, une acceptation ne serait envisageable que s'il y avait un règlement international correspondant.</p> <p>En outre, le règlement prévu semble être truffé de problèmes qui rendent nécessaire une révision fondamentale de la question. Nous voulons souligner les points suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les systèmes informatiques cantonaux doivent être adaptés ; - Les interfaces avec le SIAC, la DGD ainsi que les compagnies d'assurance doivent être adaptées ; - De nombreuses lois cantonales sur la redevance sur le trafic utilisent le poids comme facteur de calcul ; là aussi, des ajustements sont probablement indispensables ; - Comment doit-on indiquer le poids supplémentaire pour la propulsion alternative ? Cela sera-t-il visible dans le certificat de type ou le certificat de conformité (COC) ? - Le système du contrôle garage limité aujourd'hui à 3,5 tonnes devrait être adapté ; - La création prévue d'une inscription appropriée sur le permis de circulation concernant l'autorisation de conduire est diamétralement opposée au système actuellement en vigueur qui précise exactement quels véhicules peuvent être conduits dans quelle catégorie. À notre avis, une telle inscription n'apporte aucune utilité, mais crée au contraire de nouvelles incertitudes. | | |

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 vulnérable 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 : L'acceptation ne peut être donnée 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 à la question 9. Cette réglementation devrait être valable uniquement jusqu'au poids total maximum en vigueur de 40 ou 44 tonnes. Il faut ajouter que les véhicules à moteur à quatre ou cinq essieux ne sont pas conformes au droit de l'UE.</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 : Cf. réponse aux questions 9 et 10.</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 type="checkbox"/> OUI | <input checked="" type="checkbox"/> NON | <input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné |
| <p>Remarques / Proposition de modification : Cf. réponse à la question 5.</p> <p>Par ailleurs, nous souhaitons mentionner que d'ores et déjà le droit en vigueur offre des possibilités de conduire de tels véhicules (C1 et D1). Ce qui n'est pas clair, c'est la façon dont cette extension des catégories B ou BE serait mise en œuvre au plan international, il faut là encore exiger que de telles réglementations soient conformes au droit de l'UE.</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 CO₂) ? (art. 4, al. 5, let. f, ch. 2, et h, du projet OAC)</p> | | |
| <input type="checkbox"/> OUI | <input checked="" type="checkbox"/> NON | <input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné |
| <p>Remarques / Proposition de modification : Cf. réponse à la question 12.</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 type="checkbox"/> OUI | <input checked="" type="checkbox"/> NON | <input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné |
| Remarques / Proposition de modification : Aucune compatibilité avec le droit de l'UE. Un consentement ne serait envisageable que si les prescriptions étaient conformes à celles de l'UE. | | |

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)

| | | |
|--|---|---|
| <input type="checkbox"/> OUI | <input checked="" type="checkbox"/> NON | <input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné |
| Remarques / Proposition de modification : Nous sommes d'avis que tous les véhicules dotés d'un système de propulsion alternative devraient être couverts par l'ordonnance et pas seulement les voitures de livraison. En outre, on ne devrait pas introduire sans nécessité des réglementations différentes par rapport au droit de l'UE lors de la catégorisation ou de la classification des véhicules. | | |

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.)

| | | |
|---|------------------------------|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> OUI | <input type="checkbox"/> NON | <input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné |
| Remarques / Proposition de modification : | | |

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)

| | | |
|--|---|---|
| <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 15. | | |

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 : | | |
| | | |
| 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 : | | |
| | | |

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 : Oui, uniquement pour les cyclomoteurs conformes à l'article 18a de l'OETV, qui doivent être équipés d'un compteur de vitesse (en raison des dispositions transitoires de l'article 222q de l'OETV, qui prévoit une mise à niveau dans les 5 ans). Les cyclomoteurs qui ne doivent pas être équipés d'un compteur de vitesse ne devraient pas avoir à respecter les valeurs limites. | | |

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 type="checkbox"/> OUI | <input checked="" type="checkbox"/> NON | <input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné |
| Remarques / Proposition de modification : | | |
| <p>Nous ne savons pas quels cyclomoteurs sont équipés d'un compteur de vitesse. L'équipement rétroactif dans les délais devrait donc relever de la responsabilité du détenteur. Celui-ci devrait être obligé d'équiper rétroactivement le véhicule dans un certain délai. Nous avons de sérieux doutes quant à la possibilité de mettre en œuvre et de contrôler une telle obligation d'équipement rétroactif. D'autant plus que nous doutons également de la possibilité technique d'équiper tous les cyclomoteurs d'un compteur de vitesse.</p> | | |

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 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 : | | |

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 : | | |