



15 décembre 2020

Rapport sur les résultats de la consultation

Initiative cantonale 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! »

Consultation du 5 juin au 30 septembre 2020

Numéro du document : ASTRA-D-983E3401/722



Table des matières

1	Objet de la consultation	4
2	Déroulement de la procédure de consultation.....	5
3	Le projet en détail	6
3.1	Art. 45a, al. 1, du projet LCR (principe)	6
3.2	Art. 45a, al. 2, du projet LCR (délai)	8
3.3	Art. 45a, al. 3, du projet LCR (allègements pour le Valais et la Suisse méridionale)	9
3.4	Art. 45a, al. 4, du projet LCR (extension à d'autres tronçons).....	11
3.5	Art. 45a, al. 5, du projet LCR (dérogations pour certains véhicules).....	12
4	Annexes	14
4.1	Participants à la consultation et abréviations	14
4.2	Liste des autres abréviations	15
4.3	Questionnaire soumis dans le cadre de la consultation	16

Liste des tableaux

Tableau 1	Position de principe envers le projet.....	4
Tableau 2	Aperçu chiffré des prises de position reçues	6
Tableau 3	Prises de position concernant le délai de 5 ans pour satisfaire à l'obligation de rééquipement	8
Tableau 4	Prises de position concernant la dérogation pour la Suisse méridionale et du Valais	9
Tableau 5	Prises de position concernant la possibilité d'étendre l'obligation à d'autres tronçons	11
Tableau 6	Prises de position concernant la possibilité de dérogations pour certains véhicules	12

Survol des résultats

Le projet de mise en œuvre de l'initiative cantonale 17.304 n'a pas fait l'unanimité, puisque 24 participants l'ont accueilli favorablement, tandis que 25 adversaires le rejetaient.

Parmi les cantons, le projet de mise en œuvre de l'initiative cantonale suscite l'opposition d'une légère majorité d'adversaires avec onze avis défavorables (BE, BL, GL, GR, LU, NE, OW, SG, SH, TG, ZG) et 9 avis favorables (AI, AR, FR, NW, SO, TI, UR, VD, VS), cinq cantons renonçant explicitement à prendre position (AG, BS, GE, JU, SZ). Dans sa réponse, le canton de ZH exprime des doutes sur le fait que la proposition de limitation aux routes transalpines apporte un gain de sécurité considérable.

En ce qui concerne les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale qui ont répondu, quatre ont accepté le projet alors que deux le rejetaient (pour : PDC, PVL, PES, PSS ; contre : PLR, UDC).

S'agissant des associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne, le Groupement suisse pour les régions de montagne a approuvé le projet, tandis que l'Union des villes suisses et l'Association des Communes Suisses renonçaient explicitement à prendre position.

Les associations faîtières nationales de l'économie ont rejeté le projet par trois voix contre (ECONS, USP, USAM) et une voix pour (USS).

Quant aux organisations intercantionales et interurbaines, trois d'entre elles approuvent le projet de modification, alors qu'une le refuse (pour : CSSP, CDSVS, SCPVS ; contre : CCCS ; renonciation explicite à une prise de position (PDP) : CCDJP).

Quatre des associations du domaine des transports et de la mobilité actives à l'échelle nationale se sont exprimées en faveur du projet et cinq d'entre elles l'ont rejeté (pour : ALPI, MPS, PROVEL, ATE ; contre : ASTAG, CFS, FMS, FRS, TCS).

Les autres associations et organisations actives à l'échelle nationale suisse ont adopté les positions suivantes : une pour (GREEN) et trois contre (CEPA, SSE, ASETA), tandis que la proposition de limitation aux routes transalpines suscite les doutes du BPA.

La SUVA a approuvé le projet mis en consultation.

L'acceptation ou le refus de principe du projet faisait l'objet de la première question (question de principe). Certains participants à la consultation n'ont pas rempli le questionnaire et n'ont transmis leur prise de position que sous la forme d'un courrier. Leur avis a été repris de ce courrier.

Tableau 1 Position de principe envers le projet

Participants	Pour	Contre	Doutes quant au projet	Renonciation explicite à une PDP	Total des réponses reçues
Cantons	9	11	1	5	26
Partis politiques	4	2			6
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	1			2	3
Associations faîtières de l'économie	1	3			4
Organisations intercantionales et interurbaines	3	1		1	5
Associations des transports et de la mobilité actives à l'échelle nationale suisse	4	5			9
Autres associations et organisations actives à l'échelle nationale suisse	1	3	1		5
Assureurs	1				1
Total	24	25	2	8	59

28 participants (dont 15 cantons) se sont opposés à la possibilité d'une réglementation spéciale (délai plus long) pour la Suisse méridionale et le Valais, qui n'a reçu l'approbation que de 12 participants (dont 5 cantons).

23 participants à la consultation (dont 10 cantons) approuvent la possibilité d'étendre la réglementation à d'autres tronçons, alors que 16 participants (dont 8 cantons) la refusent.

Les avis sont relativement unanimes s'agissant de la possibilité d'exempter certains véhicules de la réglementation. 33 participants à la consultation la soutiennent (dont 16 cantons), alors que 6 participants seulement (dont 4 cantons) s'y opposent.

1 Objet de la consultation

Depuis 2015 environ, les nouveaux bus, camions et tracteurs à sellette ne sont en principe plus admis à la circulation s'ils ne disposent pas au moins des systèmes d'assistance à la conduite suivants :

- système d'assistance au freinage d'urgence (EBAS pour « brake assist system ») : face à un obstacle, le freinage s'engage automatiquement ;
- système électronique de contrôle de la stabilité (ESCS pour « electronic stability control system ») : contribue à stabiliser le véhicule lors de manœuvres critiques ;
- alerte de franchissement de ligne : avertit le conducteur d'un écart involontaire de trajectoire, par exemple en raison d'un bref assoupissement.

Le Conseil fédéral a prescrit cette obligation d'équiper les véhicules dans l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)¹. Les prescriptions et exemptions sont harmonisées avec le droit de l'UE.

¹ RS 741.41

Le 22 mars 2017, le canton du Tessin a déposé l'initiative cantonale [17.304](#) « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! ».

Cette initiative cantonale demande à ce que les poids lourds (à l'exception des transports exceptionnels) qui ne sont pas dotés des systèmes de sécurité définis dans l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) se voient interdire l'accès aux cols et aux tunnels routiers alpins suisses le plus rapidement possible, en tous les cas avant la mise en service du nouveau centre de contrôle du trafic lourd de Giornico/Monteforno (TI). Il s'agira à cet égard d'examiner des solutions administratives et techniques qui ne pénalisent pas les transporteurs des cantons alpins (et, plus généralement, de Suisse).

Tant la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) que celle du Conseil national (CTT-N) ont donné suite à l'initiative cantonale. Durant la session d'hiver 2018, la CTT-N a été chargée d'élaborer un projet (conformément à l'art. 117, al. 1, de la loi du 13 décembre 2002 sur l'Assemblée fédérale²). La majorité des deux commissions est d'avis que, de cette manière, il est possible de réduire le potentiel de risque représenté par le trafic des poids lourds et que le niveau de sécurité élevé sur les routes suisses peut encore être amélioré.

Sur la base d'une proposition de mise en œuvre émanant de la commission, la CTT-N a chargé l'administration de poursuivre les clarifications et d'élaborer un avant-projet. Le 17 février 2020, la commission a pris connaissance des clarifications de l'administration et discuté deux options de mise en œuvre. Le 26 mai 2020, la CTT-N adoptait un avant-projet de modification de la loi fédérale sur la circulation routière³ et elle chargeait l'Office fédéral des routes (OFROU) d'assurer les travaux liés à l'organisation de la consultation.

L'avant-projet prévoit que les véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes doivent être soumis, sur les routes de transit de la région alpine, à des normes minimales concernant l'équipement en systèmes d'assistance visant à réduire les accidents. S'agissant des transports non transfrontaliers d'importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou le Valais, le Conseil fédéral doit pouvoir prévoir un délai plus long.

Tous les documents de la consultation peuvent être téléchargés sur le site Internet du Conseil fédéral dans la rubrique Procédures de consultation terminées 2020 (www.admin.ch > Droit fédéral > Consultations > Procédures de consultation terminées > 2020 > Initiative cantonale 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! »).

2 Déroulement de la procédure de consultation

Le 5 juin 2020, la CTT-N a ouvert une procédure de consultation sur l'avant-projet relatif à la mise en œuvre de l'initiative cantonale 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! ». Cette consultation s'est déroulée jusqu'au 30 septembre 2020.

119 destinataires⁴ ont été invités à participer à la consultation. 52 ont répondu, dont 8 ont explicitement renoncé à prendre position (AG, BS, GE, JU, CCDJP, ACS, UVS, SZ). De plus, 11 organisations ont remis une prise de position sans y avoir été directement invitées.

Au total, 4 prises de position de sous-organisations, de groupements ou de telle ou telle entreprise représentée par une association œuvrant au niveau national ou par une organisation faîtière suisse n'ont pas été prises en considération séparément dans l'évaluation des résultats. Elles sont toutefois présentées au chap. 4 du présent rapport (« Le projet en détail ») et figurent dans le tableau 2 ci-après (« Aperçu chiffré des prises de position reçues »).

² RS 171.10

³ RS 741.01

⁴ La liste des destinataires peut être téléchargée sur www.admin.ch > Droit fédéral > Consultations > Procédures de consultation terminées > 2020 > Initiative cantonale 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! ».

Tableau 2 Aperçu chiffré des prises de position reçues

Catégories	Invités	Renonciation explicite	Réponses
Cantons	26	5	26
Partis politiques	12		6
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	3	2	3
Associations faîtières de l'économie	8		4
Autres destinataires de la consultation	70	1	13
Prises de position reçues en sus			11
Total	119	8	63

Il est possible de télécharger toutes les prises de position en format PDF sur le site Internet du Conseil fédéral dans la rubrique Procédures de consultation terminées 2020 (www.admin.ch > Droit fédéral > Consultations > Procédures de consultation terminées > 2020 > Initiative cantonale 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! »).

Une liste des cantons, partis et organisations qui ont pris part à la consultation ainsi que les abréviations les désignant dans ce rapport figurent en annexe du présent document.

3 Le projet en détail

3.1 Art. 45a, al. 1, du projet LCR (principe)

Questionnaire, question 1 : Acceptez-vous que des exigences particulières concernant les systèmes d'assistance s'appliquent aux véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes sur les routes de transit dans la région alpine au sens de l'art. 2 de la loi fédérale du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine ?

Certains participants à la consultation ont uniquement envoyé un courrier en guise de réponse, sans remplir le questionnaire. C'est pourquoi les prises de position comprises dans ces courriers sont aussi mentionnées ci-dessous.

Les prises de position sont présentées cumulativement dans le résumé des résultats (« Survol des résultats ») au début du présent rapport. Ce résumé comprend un tableau récapitulatif (tableau 1, page 4).

Question 1 du questionnaire :

Pour : 21 (dont 8 cantons)

AI, FR, NW, SO, TI, UR, VD, VS ; PES, PVL, PSS ; SAGB ; USS ; CSSP, CDSVS ; ALPI, MPS, PROVEL, ATE ; GREEN ; SUVA.

3 participants déjà représentés par des organisations de rang supérieur ne sont pas pris en considération (DTC, FWIUR, ECAB).

Autres prises de position positives comprises dans les courriers des participants à la consultation qui n'ont pas rempli le formulaire :

3 pour (dont 1 canton)

AR ; PDC ; SCPVS.

Remarques des intervenants favorables :

- USS déplore que le texte de loi soit formulé de manière très générale. Il faudrait pour commencer davantage de clarté quant aux systèmes d'assistance considérés.
- NW note que l'UE prescrira dès 2022 nombre de nouveaux systèmes de sécurité. On pourrait éventuellement différer la mise en vigueur du projet à 2022 ou y renoncer complètement.

- ALPI, GREEN et ATE soulignent qu'il s'agit d'appliquer un instrument politique existant : la France et l'Autriche connaissent des interdictions semblables pour les anciens poids lourds. Les poids lourds vétustes représentent le risque sécuritaire le plus important. Il ne s'agit que d'un nombre limité de véhicules et une mise en œuvre conforme aux accords bilatéraux entre la Suisse et l'UE est en principe possible.
- ALPI, GREEN, PSS et ATE signalent que le trafic des poids lourds entraîne des coûts externes importants dans le domaine des accidents et que la mortalité liée aux accidents est beaucoup plus élevée lorsqu'il s'agit des poids lourds que des autres catégories de véhicules.
- ALPI, GREEN, PSS et ATE soutiennent aussi la solution proposée, car elle devrait être bénéfique pour l'environnement (les nouvelles exigences minimales envers le trafic transalpin devraient tendre à encourager la modernisation des véhicules ou le transfert de la route au rail).

Question 1 du questionnaire :

Contre : 19 (dont 11 cantons)

BE, BL, GL, GR, LU, NE, OW, SG, SH, TG, ZG ; ECONS, USAM ; CCCS ; ASTAG, CFS, FMS, TCS ; ASETA.

1 participant déjà représenté par des organisations de rang supérieur n'est pas pris en considération (KAPOW).

Autres prises de position négatives dans les courriers des participants à la consultation qui n'ont pas rempli le questionnaire :

Contre : 6 (dont 0 canton)

PLR, UDC ; USP ; FRS ; CEPA, SSE.

Remarques des opposants :

- CCCS, BE, GL, GR, LU, SG et SH argumentent que les normes minimales exigées seront automatiquement atteintes en raison des kilométrages élevés et du renouvellement rapide du parc de véhicules qui en découle. ZH, qui a également exprimé cet avis, s'est abstenu de répondre à la question 1.
- SSE craint que les véhicules non équipés des systèmes d'assistance requis ne contournent la difficulté en passant par les routes cantonales.
- ASTAG, FMS, FRS et USAM font valoir que de nombreux systèmes sont exigés, qui n'influencent en rien la sécurité sur les tronçons de transit concernés.
- ASTAG, ECONS, USAM et ASETA soulignent que la nécessité de légiférer est insuffisamment justifiée. D'une part, on ne dispose pas d'études montrant une fréquence particulière d'accidents dans le trafic transalpin des poids lourds. D'autre part, on n'a pas apporté de preuve suffisante que les mesures techniques proposées amélioreraient effectivement la sécurité routière.
- ASTAG, ECONS et FMS critiquent l'absence d'une évaluation de l'impact de la réglementation. La modification proposée de la LCR serait potentiellement lourde de conséquences pour les entreprises concernées.
- FRS et USAM avancent que le principe de proportionnalité / un rapport coûts-utilité raisonnable n'apparaît pas.
- ASTAG, BE, GL, SSE, ASETA et TCS relèvent qu'il ne serait guère proportionné pour les entreprises de transport, tant du point de vue technique que sous l'angle économique, de rééquiper les véhicules.
- ASTAG, CFS, ECONS, FMS, FRS, USAM, SSE et ASETA affirment que la sécurité routière bénéficierait davantage d'une amélioration de l'infrastructure routière, notamment de la réalisation aussi rapide que possible du projet de réfection du tunnel routier du Gothard.

Question 1 du questionnaire :

Renonciation explicite à une PDP : 2 (dont 2 cantons)

AG, GE.

Autres abstentions dans les courriers de participants à la consultation qui n'ont pas rempli le questionnaire

Renonciation explicite à une PDP : 6 (dont 3 cantons)

BS, JU, SZ ; ACS, UVS ; CCDJP.

Autres remarques :

- CCCS, BE, BL, GR, CDSVS, LU, NE, OW, SG, USS, SH et TG demandent que l'obligation d'équiper les véhicules avec de nouveaux types de système d'assistance ne doive pas se limiter aux routes transalpines visées, mais qu'elle doive s'appliquer à toutes les routes suisses.
- ZH doute que la proposition de limiter les mesures aux routes transalpines puisse conduire à un gain considérable de sécurité. Une amélioration de la sécurité serait beaucoup plus probable si l'obligation d'équiper les véhicules s'étendait à toutes les routes suisses.
- CCCS, BE, BL, GE, GR, LU, NE, OW, SH et VD sont d'avis qu'une réglementation spéciale pour les trajets limités au territoire national contredit l'esprit de sécurité routière et le principe d'égalité de traitement.
- CCCS, BE, BL, ECONS, GR, LU, NE, USS et SH signalent que la proposition de mise en œuvre est contraire au droit européen (violation du principe de non-discrimination).
- CCCS, BE, BL, GL, LU, OW, SG, SH et UR notent que les organes de police devraient forcément assumer une grande charge de travail pour contrôler que les dispositions plus sévères sont respectées.
- CSSP, BL, GR, NW et OW demandent que les véhicules d'intervention des services d'urgence fassent l'objet d'une dérogation (cf. remarques ad art. 45a, al. 5, du projet LCR, point 4.5).

3.2 Art. 45a, al. 2, du projet LCR (délai)

Question 2 du questionnaire : Acceptez-vous que les véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes pour lesquels un système d'assistance n'était pas encore obligatoire lors de la réception par type ou du premier contrôle des véhicules puissent continuer à circuler sans système d'assistance sur les routes de transit de la région alpine pendant seulement cinq ans à compter de la date à laquelle un tel système est devenu obligatoire pour la première fois pour la délivrance de la réception par type correspondante ?

Tableau 3 Prises de position concernant le délai de 5 ans pour satisfaire à l'obligation de rééquipement

	Pour	Contre	Renonciation explicite à une PDP	Total
Cantons	8	11	2	21
Autres	12	8	1	21
Total	20	19	3	42

Pour : 20 (dont 8 cantons)

AI, FR, NW, SO, TI, UR, VD, VS ; PVL, PES, PSS ; SAGB ; CSSP, CDSVS ; ALPI, MPS, PROVEL, ATE ; GREEN ; SUVA.

3 participants déjà représentés par des organisations de rang supérieur ne sont pas pris en considération (DTC, FWIUR, ECAB).

- ALPI, MPS, GREEN, PROVEL, PSS et ATE proposent d'apporter la modification suivante : dans certains cas, le Conseil fédéral doit être habilité à déclarer obligatoires des systèmes d'assistance importants pour la sécurité avant même l'échéance du délai de cinq ans. Dans les cas où les systèmes d'assistance apportent un important gain de sécurité, ils pourraient s'avérer très précieux à l'avenir pour la sécurité routière.
- La CDSVS trouve qu'un délai transitoire plus bref serait souhaitable pour les rééquipements avec des systèmes d'assistance peu coûteux (par ex. système de surveillance de l'angle mort).

Contre : 19 (dont 11 cantons)

BE, BL, GL, GR, LU, NE, OW, SG, SH, TG, ZG ; ECONS, USAM ; CCCS ; ASTAG, CFS, FMS, TCS, ASETA ;

1 participant déjà représenté par des organisations de rang supérieur n'est pas pris en considération (KAPOW).

- CCCS et BE relèvent que les dispositions et délais d'introduction sont très complexes. Une vérification sur le terrain n'est pas possible pour les organes de contrôle. Les indications nécessaires ne se trouvent pas dans le permis de circulation (par ex. la date d'importation).
- CCCS, BE, BL, LU, SG et SH soulignent qu'il n'est souvent pas possible techniquement de procéder à un rééquipement ou qu'une mise à niveau implique des ressources ou des coûts disproportionnés.
- CCCS, BE, BL, LU, NE, SG et SH font valoir qu'après six ans, seulement près de la moitié des véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes sont remplacés (env. 8 % par an).
- ASTAG, ECONS, GL, NE, USAM et TCS pensent que le délai de cinq ans paraît arbitraire, qu'il ne se réfère pas au parc de véhicules actuel en Suisse et à l'étranger ni aux cycles d'investissement usuels dans la branche.
- OW est d'avis que les véhicules nouvellement mis en circulation correspondent d'ores et déjà à un très haut niveau de sécurité. Comme de tels systèmes d'assistance de sécurité seront couramment introduits ces prochaines années, il est incompréhensible que des véhicules neufs doivent être retirés de la circulation après cinq ans déjà.
- ECONS note que, selon le droit de l'UE, les exigences techniques lors de la première immatriculation d'un véhicule sont déterminantes. En principe, des rééquipements ne sont pas prévus. Il n'y a pas de raison de s'écarter de cette pratique pour assurer un « Swiss finish ».

Renonciation explicite à une PDP : 3 (dont 2 cantons)

AG, GE ; USS

- L'USS demande que le délai soit ramené à 3 ans.

Autres remarques :

- BL, GR et CSSP demandent une dérogation pour les véhicules d'intervention des services d'urgence, en particulier pour les sapeurs-pompier.

3.3 Art. 45a, al. 3, du projet LCR (allègements pour le Valais et la Suisse méridionale)

Question 3 du questionnaire : Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir un allongement de délai pour les transports non transfrontaliers à travers les Alpes présentant une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais ainsi que pour les courses à vide ayant un rapport direct avec lesdits transports ?

Tableau 4 Prises de position concernant la dérogation pour la Suisse méridionale et du Valais

	Pour	Contre	Renonciation explicite à une PDP	Total
Cantons	5	15	1	21
Autres	7	13	1	21
Total	12	28	2	42

Pour : 12 (dont 5 cantons)

AI, FR, NW, TI, VS ; SAGB ; ECONS, USAM ; ASTAG ; CFS, ASETA ; SUVA.

1 participant déjà représenté par des organisations de rang supérieur n'est pas pris en considération (DTC).

- NW avance l'argument que ces transports purement intérieurs assurent l'approvisionnement des régions de montagne. Sans ce régime spécial pour les transports intérieurs, les entreprises suisses pourraient être légèrement plus affectées par la mesure introduite que les entreprises étrangères. Les entreprises engagées dans l'approvisionnement intérieur couvrant souvent des distances plus courtes, leurs véhicules doivent être moins rapidement remplacés. De ce fait, les transporteurs indigènes pourraient être amenés à remplacer, une fois échu le délai de cinq ans, des véhicules qui ne seront pas encore arrivés au bout de leur durée de vie.

- SAGB conditionne son acceptation du projet à la mise en place d'un régime spécial.
- SAGB et VS font référence, à titre de parallèle, à la dérogation introduite il y a longtemps déjà en faveur du Tessin pour le trafic S.
- SAGB est d'avis que le trafic purement intérieur n'est pas visé par les dispositions de l'accord sur les transports terrestres. Certains pays membres de l'UE, comme la France et l'Italie au Mont-Blanc, ont eux aussi introduit des régimes spéciaux. Le droit européen n'exclut pas fondamentalement les dispositions spécifiques aux tronçons.

Contre : 28 (dont 15 cantons)

BE, BL, GE, GL, GR, LU, NE, OW, SG, SH, SO, TG, UR, VD, ZG ; PVL, PES, PSS ; USS ; CCCS, CDSVS ; ALPI, FMS, MPS, PROVEL, TCS, ATE ; GREEN.

1 participant déjà représenté par des organisations de rang supérieur n'est pas pris en considération (KAPOW)

- BE, LU et OW estiment qu'au regard de la sécurité routière et de l'égalité de droit, la modification de la loi doit s'appliquer à tous les véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes (BE et LU : y compris les minibus avec remorque).
- LU est d'avis qu'une mise en œuvre différenciée uniquement pour la Suisse méridionale et le Valais induit des distorsions de marché.
- ALPI, CCCS, GREEN, MPS, PSS, PVL, TCS, BL, GL, GR, NE, SG, SO, SH, TG, UR et VD arguent que le régime spécial contredit la notion de sécurité routière.
- PVL, BL, GR, NE, SG, SH, TG et UR font valoir que le régime spécial permettant au Conseil fédéral de prévoir des dispositions spécifiques pour les trajets intérieurs est contraire au principe d'égalité de traitement.
- PVL, PES, BL, SH, TG et UR déplorent que le régime spécial ne soit pas compatible avec les obligations internationales de la Suisse (accord sur les transports terrestres conclu entre la Suisse et l'UE).
- GE invoque, pour des raisons d'égalité, de cohérence et de concurrence, qu'il n'est pas adéquat de poser des exigences de sécurité plus sévères aux véhicules étrangers qu'aux véhicules indigènes.
- ALPI, GREEN, PROVEL, PSS et ATE rejettent le traitement spécial, car il contredit jusqu'à un certain point l'objectif du projet de loi, mais ces intervenants préféreraient toutefois le traitement spécial au statu quo.
- SO relève la charge de contrôle supplémentaire qu'entraînerait la différenciation pour les autorités d'exécution.

Renonciation explicite à une PDP : 2 (dont 1 canton)

AG, CSSP.

2 participants déjà représentés par des organisations de rang supérieur ne sont pas pris en considération (FWUIR, ECAB).

Autres remarques :

- ASTAG, ECONS, FMS, USAM, ASETA et TCS rejettent le projet tout en étant d'avis qu'une dérogation est nécessaire au cas où la commission poursuivrait effectivement le projet. ECONS, USAM, ASTAG et FMS sont favorables dans ce cas à un délai nettement plus long ou éventuellement à un régime spécial de durée illimitée.

3.4 Art. 45a, al. 4, du projet LCR (extension à d'autres tronçons)

Question 4 du questionnaire : Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse étendre l'obligation d'équipement à d'autres tronçons pour des raisons de sécurité, après avoir entendu les cantons concernés?

Tableau 5 Prises de position concernant la possibilité d'étendre l'obligation à d'autres tronçons

	Pour	Contre	Renonciation explicite à une PDP	Total
Cantons	10	8	3	21
Autres	13	8		21
Total	23	16	3	42

Pour : 23 (dont 10 cantons)

AI, FR, GE, NW, OW, TG, TI, UR, VD, VS ; PVL, PES, PSS ; SAGB ; USS ; CSSP, CDSVS ; ALPI, MPS, PROVEL, ATE ; GREEN ; SUVA.

3 participants déjà représentés par des organisations de rang supérieur ne sont pas pris en considération (DTC, FWIUR, ECAB).

- ALPI, MPS, GREEN, PROVEL, PSS et ATE approuvent la possibilité de poser des exigences plus élevées au trafic lourd également sur les tronçons des villes et des agglomérations où s'observe un important trafic mixte (notamment avec l'installation de systèmes d'assistance au changement de direction destinés à protéger les cyclistes et les piétons)
- Selon la CDSVS, il est indiqué de rendre obligatoires sur l'ensemble du territoire suisse les systèmes d'assistance tels que les équipements de surveillance des angles morts.

Contre : 16 (dont 8 cantons)

BE, GL, GR, LU, NE, SH, SO, ZG ; ECONS, USAM ; CCCS ; ASTAG, CFS, FMS, TCS ; ASETA.

- GL est d'avis que la norme de délégation est trop générale. Si l'obligation d'équiper les véhicules sur les routes de transit alpin est ancrée dans une loi formelle, cette obligation doit aussi s'appliquer aux autres tronçons ou alors les critères y relatifs doivent être à tout le moins précisés dans la loi.
- SO veut que les autres tronçons soient déterminés de manière exhaustive dès le début.
- SH et SO notent qu'une extension constante entraînerait une charge administrative récurrente et disproportionnellement élevée.
- Selon CCCS, BE et SO, jusqu'à ce que d'autres tronçons soient déterminés avec le délai imposé par l'audition des cantons, l'utilité additionnelle de cette extension ne serait plus guère perceptible compte tenu de la mise en circulation, dans l'intervalle, de véhicules équipés de systèmes d'assistance supplémentaires visant à réduire les accidents.
- LU argue que des dispositions spécifiques à des tronçons n'ont pas de sens du point de vue de la sécurité routière et qu'il faut les rejeter pour un pays aussi petit que la Suisse.
- Aux yeux d'ECONS, rien n'indique la raison pour laquelle le Conseil fédéral devrait recevoir, sous forme d'une norme de délégation, une compétence réglementaire aussi importante. Les objections alléguées pour le trafic transalpin de marchandises s'appliqueraient a fortiori à d'autres tronçons.
- ASTAG, FMS, USAM et TCS font valoir que les véhicules utilisés dans les transports locaux, dont le kilométrage est faible, restent plus longtemps en circulation (normalement plus de 10 ans) que les véhicules de transport longue distance (>100 000 km). Une interdiction de circuler visant les véhicules de transport local entraînerait une charge économique importante.
- ASTAG, FMS et USAM soulignent que l'installation ultérieure de systèmes d'assistance n'est généralement pas possible, car la technologie se greffe profondément dans l'architecture du véhicule et qu'elle n'est souvent disponible qu'à sa sortie d'usine.

Renonciation explicite à une PDP : 3 (dont 3 cantons)

AG, BL, SG.

1 participant déjà représenté par des organisations de rang supérieur n'est pas pris en considération (KAPOW).

Autres remarques :

- BL, GR et CSSP demandent une dérogation pour les véhicules d'intervention des services d'urgence.

3.5 Art. 45a, al. 5, du projet LCR (dérogations pour certains véhicules)

Question 5 du questionnaire : Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir des dérogations à l'obligation d'équipement pour certains véhicules ?

Tableau 6 Prises de position concernant la possibilité de dérogations pour certains véhicules

	Pour	Contre	Renonciation explicite à une PDP	Total
Cantons	16	4	1	21
Autres	17	2	2	21
Total	33	6	3	42

Pour : 33 (dont 16 cantons)

AI, BE, BL, FR, GE, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SO, TI, UR, VD, VS ; PVL, PSS ; SAGB ; ECONS, USS ; CCCS, CSSP, CDSVS, ALPI, ASTAG, CFS, MPS, PROVEL, ATE ; GREEN, ASETA ; SUVA.

4 participants déjà représentés par des organisations de rang supérieur ne sont pas pris en considération (DTC, FWIUR, KAPOW, ECAB).

- CSSP, BL, GL, GR, NW et OW demandent que la disposition dérogatoire soit formulée plus clairement déjà au niveau de la LCR (par ex. en mentionnant le cercle des personnes visées par le régime spécial, notamment les services du feu, la police, la douane, les services de santé et la protection civile).
- ASTAG, CFS, ECONS, FMS, USAM et ASETA rejettent le projet dans son ensemble. Mais si la commission poursuit le projet, des dérogations seront inévitables, car certains véhicules ne sauraient entrer dans la catégorie visée par le régulateur en raison de leur domaine d'utilisation et de leurs propriétés (par ex. chasse-neige).

Contre : 6 (dont 4 cantons)

GL, SG, TG, ZG ; USAM ; FMS.

Remarque : outre leur « oui », ASTAG et CFS ont également dit « non » à cette question dans le cadre de leur refus intégral du projet. Ce rejet de principe n'a pas été recensé en l'occurrence, puisqu'il l'a déjà été dans le cadre des réponses à la question 1.

- TG note qu'une telle disposition accroîtra encore la charge supplémentaire des cantons pour assurer l'exécution.

Renonciation explicite à une PDP : 3 (dont 1 canton)

AG, PES, TCS.

Autres remarques :

- CSSP, BL, GR, NW, OW et SO demandent une dérogation pour les véhicules d'intervention des services d'urgence. BL, GL, NW, OW soulignent que, eu égard à la grande longévité et au faible kilométrage de ces véhicules, une obligation de rééquipement s'avère disproportionnée et que dans certains cas, elle ne pourrait pas être mise en place efficacement sur le plan technique. La priorité est de garantir que les opérations de secours puissent se dérouler sans restriction.
- BE, GR, LU, NE, SG, SH, ALPI, MPS, GREEN, PROVEL, USS, PSS et ATE sont d'avis que les dérogations devraient être traitées de manière restrictive. Sont mentionnés à titre d'exemple les véhicules vétérans (NE, SO, GREEN, SAGB, PSS et ATE), les véhicules de l'armée (ALPI, GREEN, POVEL, SAGB, PSS et ATE) et les véhicules des services du feu (ATE).
- SG refuse une dérogation en faveur des véhicules de l'armée, car ils sont régulièrement impliqués dans des accidents.
- Selon PVL, il faut considérer les véhicules de l'armée de manière différenciée (par ex., les mêmes conditions doivent s'appliquer aux véhicules conventionnels destinés au transport de personnes qu'aux véhicules civils).

4 Annexes

4.1 Participants à la consultation et abréviations

Abréviation	Nom
ACS	Association des Communes Suisses
AG	Chancellerie d'État du canton d'Argovie
AI	Chancellerie d'État du canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures
ALPI	Initiative des Alpes
AR	Chancellerie d'État du canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures
ASETA	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ATE	Association Transports et Environnement
BE	Chancellerie d'État du canton de Berne
BL	Chancellerie d'État du canton de Bâle-Campagne
BPA	Bureau suisse de prévention des accidents
BS	Chancellerie d'État du canton de Bâle-Ville
CCCS	Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de la Suisse et de la Principauté du Liechtenstein
CCDJP	Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police
CDSVS	Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses
CEPA	Centre Patronal
CFS	Cargo Forum Suisse
CSSP	Coordination suisse des sapeurs-pompiers
DTC	DTC Dynamic Test Center AG
ECAB	Établissement cantonal d'assurance des bâtiments du canton de Fribourg
ECONS	economiesuisse
FMS	Fédération Motocycliste Suisse
FR	Chancellerie d'État du canton de Fribourg
FRS	Routesuisse – Fédération routière suisse
FWIUR	Feuerwehrinspektorat Uri
GE	Chancellerie d'État du canton de Genève
GL	Chancellerie d'État du canton de Glaris
GR	Chancellerie d'État du canton des Grisons
GREEN	Greenpeace Suisse
JU	Chancellerie d'État du canton du Jura
KAPOW	Police cantonale obwaldoise
LU	Chancellerie d'État du canton de Lucerne
MPS	Mobilité piétonne Suisse
NE	Chancellerie d'État du Canton de Neuchâtel
NW	Chancellerie d'État du canton de Nidwald
OW	Chancellerie d'État du canton d'Obwald
PDC	Parti démocrate-chrétien suisse

PES	Parti écologiste suisse
PLR	Parti libéral-radical suisse
PROVEL	PRO VELO Suisse
PSS	Parti socialiste suisse
PVL	Parti vert/libéral suisse
SAGB	Groupement suisse pour les régions de montagne
SCPVS	Société des Chefs de Police des Villes de Suisse
SG	Chancellerie d'État du canton de St-Gall
SH	Chancellerie d'État du canton de Schaffhouse
SO	Chancellerie d'État du canton de Soleure
SSE	Société Suisse des Entrepreneurs
SUVA	Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accident
SZ	Chancellerie d'État du canton de Schwyz
TCS	Touring Club Suisse
TG	Chancellerie d'État du canton de Thurgovie
TI	Chancellerie d'État du canton du Tessin
UDC	Union démocratique du centre
UR	Chancellerie d'État du canton d'Uri
USAM	Union suisse des arts et métiers
USP	Union suisse des paysans
USS	Union syndicale suisse
UVS	Union des villes suisses
VD	Chancellerie d'État du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'État du Canton du Valais
ZG	Chancellerie d'État du canton de Zoug
ZH	Chancellerie d'État du canton de Zurich

4.2 Liste des autres abréviations

EBAS	Système d'assistance au freinage d'urgence (EBAS pour « emergency brake assist system ») : face à un obstacle, le véhicule freine automatiquement
OFROU	Office fédéral des routes
ESP	Système électronique de contrôle de la stabilité (ESCS pour « electronic stability control system ») : contribue à stabiliser le véhicule lors de manœuvres critiques
Projet LCR	Projet de modification de la loi fédérale sur la circulation routière
UE	Union européenne
PME	Petites et moyennes entreprises
CTT-N	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-E	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États
PDP	Prise de position
LCR	Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (RS 741.01)
VTS	Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (RS 741.41)

4.3 Questionnaire soumis dans le cadre de la consultation

Mise en œuvre de l'initiative du canton du Tessin 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! » Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière

Auteur de l'avis :

☐ Canton ☐ Association ☐ Organisation ☐ Autre
Expéditeur :
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 19 septembre 2020 à l'adresse suivante : VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Acceptez-vous que des exigences particulières concernant les systèmes d'assistance s'appliquent aux véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes sur les routes de transit dans la région alpine au sens de l'art. 2 de la loi fédérale du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine ⁴ ? (art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)			
☐ OUI	☐ NON	☐ sans avis / non concerné	
Remarques / Proposition d'amendement :			

2. Acceptez-vous que les véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes pour lesquels un système d'assistance n'était pas encore obligatoire lors de la réception par type ou du premier contrôle des véhicules puissent continuer à circuler sans système d'assistance sur les routes de transit de la région alpine pendant seulement cinq ans à compter de la date à laquelle un tel système est devenu obligatoire pour la première fois pour la délivrance de la réception par type correspondante ? (art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)			
☐ OUI	☐ NON	☐ sans avis / non concerné	
Remarques / Proposition d'amendement :			

--	--

3. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir un allongement de délai pour les transports non transfrontaliers à travers les Alpes présentant une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais ainsi que pour les courses à vide ayant un rapport direct avec lesdits transports ? (art. 45a al. 3 du projet LCR)			
	☐ OUI	☐ NON	☐ sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement :		

4. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse étendre l'obligation d'équipement à d'autres tronçons pour des raisons de sécurité, après avoir entendu les cantons concernés? (art. 45a al. 4 du projet LCR)			
	☐ OUI	☐ NON	☐ sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement :		

5. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir des dérogations à l'obligation d'équipement pour certains véhicules ? (art. 45a al. 5 du projet LCR)			
	☐ OUI	☐ NON	☐ sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement :		

--	--