



2 avril 2025

Rapport sur les résultats de la consultation

Adaptation de l'ordonnance sur la signalisation routière et de l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière

en vue de la mise en œuvre de l'initiative cantonale 17.304 (« Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! »)

Consultation menée du 14 février 2024 au 22 mai 2024

Numéro du document : ASTRA-D-86DA3401/290



Table des matières

1	Résumé	3
2	Objet de la consultation	3
3	Déroulement de la procédure de consultation.....	3
4	Avis de principe sur le projet.....	5
5	Le projet en détail	7
6	Annexes	19
6.1	Participants à la consultation et abréviations utilisées pour les désigner	19
6.2	Autres abréviations utilisées	20
6.3	Catalogue des questions soumis en consultation	21

Index des tableaux

Tableau 1	Position de principe concernant le projet (voir question 1 du catalogue des questions)	3
Tableau 2	Aperçu synoptique des réponses sous forme chiffrée	4
Tableau 3	Avis exprimés au sujet de la question 1 du catalogue de questions	7
Tableau 4	Avis exprimés au sujet de la question 2 du catalogue de questions	8
Tableau 5	Avis exprimés au sujet de la question 3 du catalogue de questions	12
Tableau 6	Avis exprimés au sujet de la question 4 du catalogue de questions	14
Tableau 7	Avis exprimés au sujet de la question 5 du catalogue de questions	15
Tableau 8	Avis exprimés au sujet de la question 6 du catalogue de questions	17

1 Résumé

L'approbation ou le rejet du projet ressort de la réponse à la question ad hoc du questionnaire. Certains participants à la consultation n'ont pas rempli le questionnaire, préférant exprimer leur avis uniquement dans une lettre ; ce sont les déclarations faites dans la cette dernière qui ont servi de base à l'appréciation.

Trois quarts des cantons (75 %) approuvent les modifications proposées.

Parmi les quatre cantons (GR, TI, UR, VS) directement concernés par les réglementations proposées, les Grisons et le Valais sont favorables au projet. Les cantons de l'Axe du St-Gothard, Uri et Tessin (ce dernier a lancé l'initiative), rejettent la mise en œuvre proposée.

Parmi les associations, les partis politiques et les organisations, treize au total ont globalement approuvé le projet de révision, tandis que douze l'ont rejeté et trois n'ont pas pris position.

Participants	Pour	Contre	Renonce à se prononcer
Cantons	15	5	4
Associations, partis, organisations	13	12	3
Particuliers, PME	0	0	0

Tableau 1 Position de principe concernant le projet (voir question 1 du catalogue des questions)

2 Objet de la consultation

La procédure de consultation 2023/108 « Adaptation de l'ordonnance sur la signalisation routière et de l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière en vue de la mise en œuvre de l'initiative cantonale [17.304](#) (« Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! ») »¹ portait sur la mise en œuvre et la mise en vigueur de l'art. 45a² de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR)³. Si l'adoption de cet article par l'Assemblée fédérale le 1^{er} octobre 2021 a signifié la mise en œuvre dans la loi de l'initiative du canton du Tessin, la disposition n'est cependant pas encore en vigueur. Le projet de révision soumis en consultation prévoit l'introduction des dispositions d'exécution de l'initiative tessinoise à l'échelon de l'ordonnance ainsi que la mise en vigueur de l'art. 45a LCR.

3 Déroulement de la procédure de consultation

Le Conseil fédéral a mis en consultation, le 14 février 2024, le projet « Adaptation de l'ordonnance sur la signalisation routière ⁴et de l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière »⁵ dans le but de mettre en œuvre l'initiative cantonale 17.304 (« Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! »). La procédure a duré jusqu'au 22 mai 2024.

Un total de [112 destinataires](#) ont été invités à participer à la procédure de consultation, dont tous les cantons, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne œuvrant au niveau national, les associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national ainsi que d'autres organisations et milieux intéressés. Parmi les destinataires invités, 48 ont envoyé une réponse, dont sept ont déclaré renoncer d'une manière générale à exprimer un avis sur l'ensemble du projet. Par ailleurs, quatre associations ou entités ont pris position sans avoir été directement invitées à le faire.

¹ https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2023/108/cons_1

² FF 2021 2322

³ Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS **741.01**).

⁴ Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR ; RS **741.21**)

⁵ Ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (OCCR ; RS **741.013**)

Catégories	Invités	Prises de position soumises
Cantons	26	24
Partis politiques	10	3
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	3	1
Associations faîtières de l'économie	8	2
Autres milieux consultés	65	18
Avis reçus en plus		4
Total	122	52

Tableau 2 Aperçu synoptique des réponses sous forme chiffrée

Toutes les [prises de position](#) sont consultables sur la plateforme de publication du droit fédéral – Fedlex, dans la rubrique des procédures de consultation terminées 2024.

L'annexe du présent rapport comprend une liste des cantons, des partis et des organisations qui ont pris part à la consultation ainsi qu'une liste des abréviations utilisées pour les désigner.

4 Avis de principe sur le projet

La liste ci-dessous reprend des citations choisies des lettres d'accompagnement se rapportant au projet en général. Elles complètent les explications attribuées aux questions spécifiques dans le chapitre 5 ou sont tirées des motifs avancés pour la renonciation à une prise de position.

Qui	Citation
BS	[...] Nous nous permettons toutefois de faire remarquer que, de l'avis du canton de Bâle-Ville, les modifications proposées ne correspondent plus à la situation et aux besoins actuels, vu l'évolution technique intervenue depuis que l'initiative « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! » a été déposée en 2017.
GE	Toutefois, le Conseil d'Etat relève que l'adaptation des ordonnances permet de mettre en œuvre l'article 45a de la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) qui engendre une meilleure sécurité routière sur les tronçons concernés et une incitation à moderniser les flottes de véhicules circulant dans le pays. Indirectement, cela entraînera des avantages en termes de sécurité et de réduction des nuisances sur l'ensemble du réseau routier suisse.
GR	Dans sa réponse à la consultation adressée à la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national, le gouvernement s'était prononcé contre le projet de l'époque en réponse à la l'initiative cantonale 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! » (décision du gouvernement du 24 août 2020, PV n° 704/2020). [...]
SO	[...] Les réglementations légales doivent être précises et intelligibles. Nous proposons de formuler les dispositions de manière plus précise et plus explicite, et de ne pas créer de nouvelles catégories de véhicules qui ne sont pas définies dans la loi.
UR	[...] Le Conseil d'Etat est sceptique au sujet de certaines dérogations prévues, car elles passent à côté des principaux objectifs de l'initiative « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! » et ne contribuent donc pas à améliorer la sécurité routière.
VERTS	Enfin, LES VERT·E·S suggèrent de prévoir la possibilité, lors de l'élaboration détaillée du projet, d'étendre ultérieurement le champ d'application à d'autres tronçons tels que les routes dans les agglomérations et les villes. Le risque d'accident est considérable dans le trafic mixte incluant les cyclistes et les piétons. Les systèmes d'assistance peuvent réduire les risques.
UDC	L'UDC avait déjà rejeté les modifications de la loi sur la circulation routière sous-tendant le projet soumis en consultation. Elle estime qu'il s'agit d'entraves politiques inutiles, qui se font principalement aux dépens des commerçants suisses. Elle maintient cette position de principe.
PSS	[...] Il faut en outre partir du principe que les mesures apporteront également des améliorations de la qualité de l'environnement et de la pollution sonore, car les exigences minimales fixées pour le trafic transalpin tendront à favoriser l'utilisation de véhicules plus modernes ou un transfert vers le rail.
ECOS	La sécurité routière constitue une préoccupation de premier plan pour l'économie également. economiesuisse s'est néanmoins prononcée clairement contre l'initiative cantonale 17.304 dans le cadre de la procédure parlementaire. [...] Il reste également des doutes concernant le rapport coût-bénéfice du projet. Ce dernier n'a jamais été examiné dans le cadre d'une analyse d'impact de la réglementation. Il n'existe donc pas vraiment de bases de décision permettant de connaître la charge financière et le gain en sécurité découlant des mesures prévues. [...] Il faut des informations supplémentaires indiquant exactement quels systèmes d'assistance peuvent effectivement améliorer la sécurité et quels en seraient les conséquences économiques. [...]

- USAM, Elle [l'association] attire l'attention sur le fait qu'elle avait déjà rejeté les modifications
VFAS préalables de la loi sur la circulation routière. [...] Elle [l'association] revendique bien plus que l'infrastructure routière soit améliorée en conséquence et adaptée à la forte augmentation de la demande. [...]
- ALPI, [...] 3. Songer à la possibilité d'étendre la réglementation à d'autres tronçons lors de la
ATE mise en œuvre : il serait souhaitable que l'exécution soit conçue de manière qu'une extension du champ d'application à d'autres tronçons puisse se faire aisément. Il y a par exemple les tronçons dans les villes et les agglomérations (trafic mixte incluant cyclistes et piétons) comportant de nombreux risques d'accident ; il pourrait être intéressant de les inclure, à condition que la réglementation soit révisée en conséquence.
- BPA Le BPA [...] renonce toutefois à rédiger une réponse concernant la mise en œuvre. Il renvoie aux commentaires qu'il avait émis à l'occasion de la consultation du 8 septembre 2020 relative à l'art. 45a LCR. Tout comme à l'époque, le BPA approuve le recours aux systèmes d'assistance aux chauffeurs prévenant les accidents, tout en préférant d'autres approches.
- ASTAG, Il n'y a évidemment rien à objecter au but primordial du projet, à savoir l'amélioration de la
STRAS sécurité routière. Mais les exigences techniques s'appliquant aux véhicules motorisés lourds évoluent depuis des années pour répondre aux dispositions contraignantes du droit européen et suisse. Ainsi, l'installation obligatoire de systèmes d'assistance est un pilier reconnu et établi de longue date, faisant de ce projet rien de plus qu'une coquille vide [...].
- La proposition d'exécution part donc dans le vide : elle n'améliore pas la sécurité routière, mais engendre une bureaucratie inutile et coûte de l'argent au contribuable. Si l'on considère les piliers envisagés sobrement, il semble que la Confédération ne soit pas sérieusement intéressée par la mise en œuvre. Nous demandons en conséquence qu'il soit renoncé à celle-ci sans contrepartie.
- CNA [...] Les systèmes d'assistance réduisent le risque d'accident et améliorent la sécurité routière. [...]
- POSTE [...] En sa qualité d'entreprise de transport public, PostAuto circule sur les routes de transit des Alpes suisses qui sont visées dans le projet, notamment sur la route du San Bernardino (entre Thusis et Bellinzone) ainsi que sur le col du Simplon. Étant donné que l'équipement des cars postaux engendrerait des coûts et des charges considérables, il semble judicieux, d'un point de vue économique, d'exclure nos véhicules de l'obligation d'équipement, comme vous le proposez à l'art. 29a, al. 2, let. c. En outre, il existe un intérêt public prépondérant à ce que nos véhicules puissent continuer à circuler sur ces axes routiers. [...]

5 Le projet en détail

Ci-après, les différentes modifications sont résumées dans l'ordre de la liste figurant dans le rapport explicatif, avec les résultats correspondants tirés des réponses au questionnaire.

Question 1 du questionnaire : Approuvez-vous sur le principe la proposition de modification de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.21) ?

Catégories	Oui	Non	Pas de PdP
Cantons	15	5	4
Cantons concernés par les axes de transit visés	2	2	0
Associations et organisations	13	12	3

Tableau 3 Avis exprimés au sujet de la question 1 du catalogue de questions

Avis favorables :

Cantons : AI, BE, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS et ZG.

Associations, partis et organisations : VERTS, PSS, CCCS, CSSP, ALPI, AUTOS, VSS, ATE, ROADC, UTP, ROUTS, CNA et POSTE.

Avis défavorables :

Cantons : NW, OW, SO, TI et UR.

Associations, partis et organisations : UDC, SAB, ECOS, USAM, BPA, ASTAG, VFAS, STRAS, ASETA, AGRO, AGBLU et KAPOW.

Pas de PdP :

Cantons : AG, AR, BL et BS.

Associations, partis et organisations : CCDJP, SCPVS et NGF.

Remarques des participants favorables au projet :

- Le canton de Berne indique que, dans le cas de la mise en œuvre, la Confédération doit prévoir une indemnisation des cantons pour les charges supplémentaires leur incombant.
- Le canton de Fribourg voit un problème dans les coûts liés à l'achat des équipements nécessaires pour les contrôles et à la formation du personnel.

Remarques émanant de participants aussi bien favorables que défavorables au projet :

- Cinq cantons (BE, NW, OW, UR, SO) et six partis, organisations et associations (UDC, CCCS, ECOS, l'ASTAG, KPOW, STRAS) relèvent que la réglementation prévoit une mise en œuvre qui, du fait de la reprise de dispositions européennes par la Suisse, a déjà été en grande partie réalisée ou est en cours de l'être. Ils précisent que même sans cette nouvelle réglementation presque tous les véhicules motorisés lourds servant au transport transalpin seront équipés de systèmes de sécurité d'ici à 2027. Il est possible d'assurer la mise en œuvre dans le cadre de l'admission, par le biais de cycles technologiques et de développements internationaux.
- Trois cantons (NW, OW, UR), la CCCS et la KPOW attirent l'attention sur le système suisse de la RPLP, grâce auquel le trafic de transit est presque exclusivement assuré par des véhicules récents, qui n'ont généralement pas plus de 5 à 7 ans. Il est ainsi garanti que les véhicules circulant sur l'ensemble du réseau routier sont équipés de systèmes d'assistance répondant aux prescriptions les plus récentes.
- Quatre cantons (BE, NW, OW, UR), la CCCS et la KPOW font en outre remarquer que les mesures proposées ne devraient pas s'appliquer uniquement à certains tronçons des axes de transit dans la région alpine. Les systèmes d'assistance devraient améliorer la sécurité routière sur l'ensemble du réseau routier suisse.
- Les cantons de Berne et de Soleure, le SAB, STRAS et l'ASTAG approuvent les mesures en faveur de la sécurité routière. Les préoccupations poursuivies par l'initiative tessinoise et les besoins des cantons alpins, à savoir augmenter la sécurité routière surtout au franchissement des Alpes, tombent également sous le sens.

- Les cantons de Berne et de Soleure et l'ASTAG soulignent que d'aucuns ne connaissent pas suffisamment bien les systèmes d'assistance dont sont équipés leurs véhicules, ce qui engendre un manque de clarté et des incertitudes.
- Les cantons de Berne et de Soleure indiquent que, en dépit du bien-fondé de la revendication, le contrôle sur place de la conformité des équipements serait complexe et généralement irréalisable sans spécialistes, ce qui rendrait l'obligation de contrôle difficile. Et d'ajouter que l'exécution par les polices cantonales et l'OFDF soulèverait dès lors des problèmes.

Remarques des participants défavorables au projet :

- Le canton de Soleure, ECOS, l'ACS, l'ASTAG, STRAS et la VFAS reprochent à la réglementation de l'art. 45a LCR de ne pas augmenter la sécurité.
- Le canton du Tessin critique la réglementation prévue, affirmant qu'elle entraînerait une réduction de la sécurité routière et une augmentation de la pollution en raison du contournement, par les routes du réseau subordonné, des tronçons frappés des interdictions.
- Le Tessin et STRAS indiquent que la réglementation entraîne une charge supplémentaire pour les transporteurs du trafic interne, spécialement pour ceux qui travaillent sur les tronçons visés.
- Le canton de Soleure, l'UDC, ECOS, l'USAM, l'ASTAG, STRAS, la VFAS, l'ASETA et l'AGRO estiment que la réglementation est problématique quant à la clarté, à l'absence d'arbitraire et à la proportionnalité, ce qui compromet le principe constitutionnel de la sécurité du droit.
- L'ASTAG et STRAS ne voient aucune autre solution que de renoncer entièrement à la mise en œuvre de l'art. 45a LCR à l'échelon de l'ordonnance.
- Les deux organisations considèrent que la réglementation entraînerait une bureaucratie injustifiable.
- ECOS demande que la marge de manœuvre offerte par l'art. 45a, al. 5, LCR soit mieux exploitée.
- Vu que la fréquence des accidents n'est pas démontrée, le canton de Soleure, l'UDC et ECOS regrettent qu'il n'y ait aucune remarque concernant la nécessité de la mesure.
- L'USAM et la VFAS critiquent l'obligation prévue d'équiper les véhicules avec des systèmes d'assistance, car cette mesure engendre des frais supplémentaires considérables.
- De l'avis de l'ASTAG, les informations officielles de l'OFROU ne suffisent pas au vu des biens juridiques concernés et de la menace de peine découlant du projet.
- L'USAM, la VFAS, ECOS et l'ASTAG attirent l'attention sur leur opposition à la modification préalable de la loi sur la circulation routière.
- Le SAB rappelle sa position fondamentalement favorable au projet et son soutien de la révision de la LCR dans le cadre de la consultation et au Parlement.

Question 2 du questionnaire : Approuvez-vous les dérogations visées à l'art. 29a, al. 2, P-OSR ?

Catégories	Oui	Non	Pas de PdP
Cantons	10	10	4
Cantons concernés par les axes de transit visés	0	4	0
Associations et organisations	12	8	3

Tableau 4 Avis exprimés au sujet de la question 2 du catalogue de questions

Avis favorables :

Cantons : AI, BE, FR, GE, GL, JU, SG, SH, SZ et VD.

Associations, partis et organisations : VERTS, UDC, SAB, CCCS, CSSP, AUTOS, VSS, ROADC, UTP, ROUTS, AGBLU et POSTE.

Avis défavorables :

Cantons : GR, LU, NW, OW, SO, TG, TI, UR, VS et ZG.

Associations, partis et organisations : ECOS, ALPI, ASTAG, ATE, ASETA, AGRO, CNA et KAPOW.

Pas de PdP :

Cantons : AG, AR, BL et BS.

Associations, partis et organisations : CCDJP, SCPVS et NGF.

Remarques des participants favorables au projet :

- Le canton de Berne, l'UDC et la CSSP soutiennent notamment les dérogations prévues à l'art. 29a, al. 2, let. b, P-OSR, excluant de l'obligation d'équipement les véhicules des organisations d'intervention d'urgence, des transports publics ou de l'entretien des routes.
- Le canton de Berne considère comme positif le fait qu'une éventuelle extension des tronçons visés par l'art. 45a, al. 2, LCR n'influe pas sur les véhicules exclus du champ d'application.
- Bien que favorable, il estime qu'il y a trop de dérogations qui ne sont pas suffisamment motivées.
- Le canton de Berne et les VERTS ne voient pas comment se justifie, en termes de sécurité routière, la différence faite entre véhicules motorisés lourds à trois et à quatre essieux.
- Le canton de Vaud fait les remarques suivantes au sujet de différentes dérogations :
 - Voitures automobiles servant d'habitation et voitures de tourisme lourdes (let. d) : en comparaison avec les camping-cars lourds, les voitures de tourisme lourdes devraient également bénéficier du même allègement. Relevons que cet ajout ne concernerait que très peu de véhicules.
 - Véhicules tout-terrains (let. g) : Le terme « tout-terrains » se réfère à la législation européenne, spécifiquement à la classification des véhicules. Lorsqu'un véhicule est désigné comme « tout-terrains », la lettre « G » est ajoutée à sa classification de base. Par conséquent, il sera difficile pour les autorités de contrôle de vérifier cette caractéristique. Sans possibilité claire d'indiquer le terme « tout-terrains » sur le permis de circulation (ce qui semble peu probable), cette exception devrait être supprimée.
 - Et de préciser qu'il convient de tenir compte de l'art. 4, al. 5, let. f, ch. 2, OAC comme suit :

PF : « k. Les voitures automobiles lourdes dont le poids dépasse 3500 kg, mais ne dépasse pas 4250 kg, et dont le nombre de places assises, outre le siège du conducteur, n'excède pas huit, si elles disposent d'une propulsion non polluante (art. 9a, al. 2, OETV) et si le dépassement de poids par rapport à la limite de 3500 kg est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante ».
 - Il devrait être possible à l'autorité cantonale compétente d'accorder une autorisation exceptionnelle pour des cas particuliers en y ajoutant :

PF : « l. Les conducteurs bénéficiant d'une autorisation cantonale ».
- Le canton de Lucerne, les VERTS, l'ATE et l'ALPI confirment l'appréciation que les dérogations à l'obligation d'équipement prévues pour les véhicules suisses selon l'art. 45a, al. 3, LCR ne seraient pas conformes à l'accord sur les transports terrestres passé entre la Suisse et la Communauté européenne.
- Les VERTS, le PSS, l'ATE et l'ALPI soutiennent la proposition de renoncer à une prolongation des délais de mise en œuvre pour les courses non transfrontalières.
- Les VERTS, l'ATE et l'ALPI qualifient la mise en œuvre de non-discriminatoire eu égard à l'accord bilatéral sur les transports terrestres.
- Les VERTS, l'ATE et l'ALPI suggèrent d'insérer un renvoi dynamique au droit européen afin que les dispositions de l'UE relatives à l'équipement en systèmes d'assistance pour la sécurité soient applicables directement en Suisse également. Il serait ainsi possible d'éviter que chaque modification du droit européen requiert une modification de l'ordonnance.
- La CCCS fait valoir que, dans l'intérêt de la sécurité des personnes, il convient de renoncer à la dérogation à l'obligation d'équipement pour les véhicules affectés aux transports publics des lignes régionales.
- L'UTP et la POSTE demandent que la disposition dérogatoire ne soit pas limitée au trafic de personnes régional. Au vu des développements récents intervenus dans les régions de transit (par ex. San Bernardino), il faut étendre la disposition dérogatoire relative aux tronçons visés à d'autres secteurs, par exemple au trafic local.

PF : Le terme « en trafic de ligne régional » doit être remplacé par « en trafic de ligne régional bénéficiant d'une concession ».
- L'UTP relève que les véhicules circulant essentiellement en trafic de ligne sont également utilisés pour transporter des personnes lors de manifestations locales. L'art. 29a LCR doit également prévoir une dérogation à l'obligation d'équipement pour ces véhicules et propose ce qui suit :

PF : « c. les véhicules publics circulant en trafic de ligne régional bénéficiant d'une concession, y compris dans le cadre d'un service de remplacement des trains ou de navettes pour des manifestations locales ».

Remarques émanant de participants aussi bien favorables que défavorables au projet :

- Quatre cantons (GR, NW, OW, UR) et la CSSP soulignent qu'il arrive souvent que des conducteurs inexpérimentés soient en route dans les Alpes avec des voitures automobiles servant d'habitation. De plus, étant utilisés de manière sporadique, ces véhicules présenteraient souvent des défauts lors des contrôles. Dans l'intérêt de la sécurité routière, il convient donc de renoncer à cette dérogation à l'obligation d'équipement.
- Le canton de Berne, l'ATE et l'ALPI ne soutiennent la dérogation pour les véhicules à plus de trois essieux que s'il n'existe aucune obligation d'équipement pour les véhicules neufs de cette catégorie dans l'UE, si ces véhicules sont peu nombreux et s'ils ne peuvent pas être équipés ultérieurement.

Remarques des participants défavorables au projet :

- Les cantons de Lucerne et de Zoug renvoient aux règlements de l'UE qui prévoient déjà des dérogations à l'obligation d'équipement pour certains véhicules et/ou certaines utilisations.
- Le canton de Lucerne indique que l'art. 29a, al. 2, P-OSR ne contient des dérogations que pour certains véhicules, mais pas pour des utilisations spécifiques. Il pourrait dès lors arriver que des dispositions de l'UE prévoient des dérogations qui ne correspondent pas à la terminologie de l'art. 29a, al. 2, P-OSR. Les véhicules concernés ne pourraient donc pas circuler à travers les Alpes, bien qu'ils répondent à la législation la plus récente. Or, il s'agit à tout prix d'éviter pareille situation.
- L'ATE et l'ALPI attirent l'attention sur le fait que le Parlement, auquel il appartient de mettre en œuvre les initiatives émanant de cantons, a déjà légiféré.
- Le canton de Zoug et la CNA rappellent que l'objectif visé est la prévention des accidents et qu'il conviendrait par conséquent de renoncer autant que possible aux dérogations dans la législation suisse.
- Les voitures automobiles servant d'habitation, les véhicules blindés, les véhicules tout-terrains, les véhicules accessibles en fauteuil roulant et les véhicules comptant plus de trois essieux doivent être équipés de systèmes d'assistance si le droit européen ne prévoit pas de dérogations. (ZG)
- Dans l'intérêt de la sécurité des personnes, il convient de renoncer à la dérogation à l'obligation d'équipement pour les véhicules affectés aux transports publics des lignes régionales. (LU, OW, UR, KPOW)
- Les cantons de Lucerne et de Zoug et la KPOW demandent une clarification des termes suivants :
 - « véhicule accessible en fauteuil roulant » (let. h) : ce terme désigne-t-il un véhicule conduit par une personne handicapée ou un véhicule servant au transport de personnes handicapées, ou les deux ?
 - « véhicules historiques » (let. j) : si ce terme désigne les véhicules vétérans, à savoir avec une inscription dans le permis de circulation (champ 17 ou 14), il faudrait adapter la terminologie en conséquence.
- Trois cantons (NW, OW, UR) et la KPOW estiment que certaines dérogations ne sont pas compréhensibles du point de vue de l'expérience et de l'exécution, notamment lorsqu'il est prévu d'interdire l'utilisation de tunnels et de cols dans les Alpes suisses à des véhicules lourds ne disposant pas de systèmes de sécurité récents.
- Quatre cantons (NW, OW, SO, UR) ainsi que l'ATE, l'ALPI et la KPOW font remarquer que si la dérogation pour les véhicules à plus de trois essieux se rapporte également aux combinaisons de véhicules (par ex. véhicule articulé, train routier), l'obligation d'équipement serait levée pour de nombreux véhicules qui empruntent souvent sur les routes de transit dans la région alpine. Ils relèvent également qu'il manque une justification.
- Le canton de Soleure, l'ATE et l'ALPI demandent une réglementation plus explicite pour les véhicules tout-terrains, par analogie aux prescriptions de l'UE pour les véhicules neufs.
- Le canton de Soleure considère que la désignation « véhicules tout-terrains » manque de précision. Il estime que l'obligation d'équipement doit dépendre du modèle et des options

(par ex. entraînement hydraulique supplémentaire sur l'essieu avant). Or, il s'agit là d'un critère qui ne peut pas être constaté simplement dans le permis de circulation. Les autorités de contrôle ne peuvent dès lors pas déterminer en temps utile, selon les principes de la sécurité du droit, s'il s'agit d'un « véhicule tout-terrains » au sens de la disposition et donc s'il convient de vérifier la présence des systèmes d'assistance exigés.

- Les cantons de Thurgovie et du Valais ainsi que le SAB demandent des dérogations pour les entreprises de transport locales des régions de montagne.
- Le canton du Tessin relève que les véhicules du trafic intérieur comptant jusqu'à trois essieux seraient défavorisés si des dérogations étaient en vigueur pour les véhicules blindés, les voitures automobiles servant d'habitation ou les véhicules ayant plus d'essieux. Or, les véhicules blindés et les voitures automobiles servant d'habitation sont les véhicules représentant le plus grand danger en raison de leurs caractéristiques techniques et de leurs chauffeurs (non professionnels).
- Le canton du Valais demande qu'une dérogation soit prévue au-delà de la période transitoire de cinq ans pour les transports non transfrontaliers à travers les Alpes effectués par véhicules lourds appartenant à des entreprises actives sur le marché régional des vallées concernées par la nouvelle réglementation selon l'art. 45a, al. 3, LCR.
- ECOS demande une optimisation des dérogations comprises dans la marge de manœuvre de l'art. 45a, al. 5, LCR, de manière à améliorer le rapport coût-bénéfice du projet.
- L'ATE et l'ALPI rappellent l'idée de fond de l'initiative tessinoise, à savoir que tous les véhicules pour lesquels l'UE prescrit des systèmes d'assistance (véhicules neufs) ne soient plus autorisés dans le trafic transalpin s'ils ne sont pas correctement équipés. Cette référence explicite au droit européen manque dans l'ordonnance.
- L'ASTAG critique le catalogue des dérogations, lui reprochant de n'être pas applicable. Dans la situation concrète sur le terrain, le panneau de signalisation à lui seul ne permettrait pas aux chauffeurs de savoir s'ils bénéficient d'une dérogation ou non. Une incertitude subsisterait donc au sujet du comportement correct ou non. Les conséquences seraient absurdes dans les deux cas de figure : des détours inutiles de plusieurs centaines de kilomètres pour contourner l'axe du Gothard (par ex. par le col du Brenner ou le tunnel du mont Blanc), généralement avec des véhicules de 40 tonnes, ou la traversée de la Suisse en situation d'irrégularité.
- Le SAB attire l'attention sur la disposition d'exclusion inscrite à l'art. 45a, al. 3, LCR pour les transports de marchandises non transfrontaliers à travers les Alpes, dérogation adoptée à titre de mandat au Conseil fédéral par les décisions du Conseil national du 3 juin 2021 (144 voix contre 43) et du Conseil des États du 28 septembre 2021 (23 voix contre 15).
- Il souligne que le trafic intérieur est important pour approvisionner, en marchandises et autres biens en provenance du reste de la Suisse et inversement, le Tessin, les vallées méridionales des Grisons et les localités du versant sud du Simplon. Il précise qu'il n'existe pas de routes alternatives pour plusieurs des régions concernées.
- Le canton du Valais et le SAB notent que les véhicules du parc suisse destinés au seul trafic intérieur ont tendance à être plus vieux que ceux qui sont utilisés pour le trafic de transit international, car leur kilométrage annuel est inférieur. Il serait discriminatoire pour le trafic intérieur concerné de devoir satisfaire aux prescriptions sur les systèmes d'assistance en même temps que le trafic transalpin transfrontalier.
- Le SAB estime que le point de vue exprimé dans l'avis de droit Epiney est trop unilatéral, ne répondant qu'à la question de savoir si la réglementation suisse est discriminatoire par rapport aux dispositions en vigueur dans l'UE.
- Le canton du Valais et le SAB soulignent que le trafic purement intérieur n'est pas soumis à l'accord sur les transports terrestres. Introduit il y a longtemps pour le Tessin, le trafic S n'a jamais été contesté par les autorités européennes et il constitue une pratique en vigueur. De plus, les prescriptions applicables spécifiquement à certains tronçons ne sont pas d'une manière générale exclues par le droit européen. Et de préciser que certains États de l'UE ont également adopté des réglementations dérogatoires, par exemple la France et l'Italie pour le mont Blanc.
- L'ATE et l'ALPI, en dépit de leur critique des dérogations, approuvent qu'aucune dérogation ne soit prévue pour les bus qui ne font pas partie du trafic au bénéfice d'une concession ni d'un service de remplacement des trains. Ils soulignent que le transport de personnes est tout aussi important que le trafic marchandises lorsqu'il s'agit de la sécurité.
- L'ATE et l'ALPI suggèrent de ne pas dresser la liste des véhicules exclus dans l'ordonnance,

mais avant tout dans une aide à l'exécution à l'intention des polices cantonales. La compétence du Conseil fédéral à prévoir des dérogations selon le dernier alinéa de l'article figurant dans la loi sur la circulation routière ne devrait être exercée que subsidiairement.

- L'ASETA et l'AGRO qualifient les dérogations, tout comme l'ensemble de la réglementation, de globalement inutile mais correcte, à condition que seuls les quatre axes de transit soient effectivement concernés.

Question 3 du questionnaire : Approuvez-vous les signaux visés à l'annexe 2, ch. 2.48.1 et 2.57.1, P-OSR ?

Catégories	Oui	Non	Pas de PdP
Cantons	19	1	4
Cantons concernés par les axes de transit visés	4	0	0
Associations et organisations	9	7	7

Tableau 5 Avis exprimés au sujet de la question 3 du catalogue de questions

Avis favorables :

Cantons : AI, BE, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS et ZG.

Associations, partis et organisations : CCCS, ALPI, AUTOS, ATE, ROADC, UTP, ROUTS, POSTE et KAPOW.

Avis défavorables :

Cantons : SO

Associations, partis et organisations : ALPI, ASTAG, VSS, ATE, STRAS, ASETA et AGRO.

Pas de PdP :

Cantons : AG, AR, BL et BS.

Associations, partis et organisations : SAB, CCDJP, SCPVS, CSSP, NGF, CNA et AGBLU.

Remarques des participants favorables au projet :

- Le canton de Berne, l'ALPI et l'ATE estiment que les signaux proposés sont d'une manière générale intuitifs et compréhensibles. Ils ne voient aucune raison de s'y opposer.
- Le canton du Jura demande que les signaux soient divulgués sur un maximum de canaux, car il est difficile de concevoir un seul signal correspondant à tous les véhicules concernés.
- Le canton du Tessin fait remarquer que des panneaux signalétiques devraient être placés en amont des tronçons concernés afin que les contournements puissent être entrepris suffisamment tôt.
- De l'avis de l'ALPI et de l'ATE, un signal d'interdiction rouge pour les véhicules sans système d'assistance serait encore plus évident et plus efficace.

Remarques émanant de participants aussi bien favorables que défavorables au projet :

- Trois cantons (FR, JU, SO) ainsi que STRAS relèvent que ces signaux ne sont pas connus dans les autres pays et ne sont donc pas clairs pour les chauffeurs étrangers.

Remarques des participants défavorables au projet :

- Selon le canton de Soleure, l'ASTAG et STRAS, les signaux sont trop abstraits, alors qu'ils devraient être sans équivoque.
- L'ASTAG et STRAS reprochent aux signaux :
 - de ne pas montrer clairement à l'usager de la route ce qu'il doit faire ou ce qu'il a le droit de faire ou non.
 - de ne rien indiquer sur les systèmes d'assistance qui sont requis dans le cas concret.
 - de ne pas indiquer qu'ils déploient leur effet cinq ans après l'entrée en vigueur de l'obligation d'équipement.
- La VSS fait remarquer que le nouvel art. 45a LCR constitue une règle de circulation qui n'est applicable que sur certains tronçons (routes de transit dans la région alpine selon l'art. 2 LTRA). Il faudrait par conséquent utiliser un signal d'indication (indiquant que des règles de circulation spéciales sont valables sur le tronçon concerné). Cette solution permettrait d'éviter le problème découlant de l'art. 16, al. 2, OSR, à savoir que les signaux de prescription sont valables jusqu'à la fin de la prochaine intersection. Sur le plan thématique, il serait possible d'ajouter un signal d'indication dans les signaux impliquant des règles de comportement (annexe 2, ch. IV, let. A, OSR).
- La VSS mentionne le signal présenté dans le cadre de la consultation sur la conduite automatisée et indiquant l'autorisation du parcage automatisée. Comportant également des

- vagues, ce signal apparaît comme trop ressemblant.
- L'UDC, STRAS, l'ASETA et l'AGRO estiment qu'il est exagéré d'avoir un signal pour quatre tronçons uniquement, raison pour laquelle il doit être rejeté.
 - STRAS souligne qu'il faudrait consulter les pays européen et l'UE au préalable afin d'assurer la concordance entre la signalisation suisse et une éventuelle future signalisation européenne.

Question 4 du questionnaire : Approuvez-vous sur le principe la proposition de modification de l'ordonnance du 28 mars 2007 sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.013) ?

Catégories	Oui	Non	Pas de PdP
Cantons	20	0	4
Cantons concernés par les axes de transit visés	4	0	0
Associations et organisations	12	3	5

Tableau 6 Avis exprimés au sujet de la question 4 du catalogue de questions

Avis favorables :

Cantons : AI, BE, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS et ZG.

Associations, partis et organisations : SAB, CCCS, ALPI, AUTOS, VSS, ATE, ROADC, UTP, ROUTS, AGLU, POSTE et KAPOW.

Avis défavorables :

Cantons : aucun.

Associations, partis et organisations : ASTAG, ASETA et AGRO.

Pas de PdP :

Cantons : AG, AR, BL et BS,

Associations, partis et organisations : CCDJP, SCPVS, CSSP, NGF et CNA.

Remarques des participants favorables au projet :

- Trois cantons (BE, OW, NW) relèvent que la mise en œuvre et l'exécution concrète par le biais de contrôles fixes et mobiles entraîneraient une charge supplémentaire.
- Le canton du Jura fait remarquer que pour le contrôle prévu à l'art. 9, il conviendrait de rajouter la recherche automatisée de véhicules et surveillance du trafic (AFV) et la lecture automatique des plaques d'immatriculation (LAPI) :
PF : « Les moyens techniques seront utilisés [...] afin de contrôler des véhicules recherchés et signalés : »
- Le canton de Soleure demande que l'exécution soit assurée de manière objective, en particulier que :
 - la désignation « véhicule tout-terrains » figure directement dans le permis de circulation. Il n'est pas acceptable que la clarification doive se faire sur la base des informations se trouvant dans la réception par type.
 - l'équipement requis en systèmes d'assistance soit inscrit dans le permis de circulation (par ex. utilisation de certains codes).
 - il ressorte clairement si la désignation « véhicule tout-terrains » n'est exigée que pour les nouvelles immatriculations ou si elle doit être ajoutée ultérieurement dans le document d'immatriculation.
- Le canton de Schwyz souligne que la tâche des organes de contrôle sera considérable pour constater, sur la base de la date d'immatriculation, quels véhicules doivent être équipés de quels systèmes d'assistance.
- L'ALPI et l'ATE estiment que la douane doit déjà attirer l'attention des chauffeurs sur la réglementation. Le contrôle à la douane permettrait d'améliorer la sécurité routière et d'éviter des courses de contournement.
- L'ALPI et l'ATE ajoutent qu'il faudrait procéder à des contrôles par sondage sur les tronçons d'accès lorsque les véhicules indiquent faire un trajet de transit.

Remarques des participants défavorables au projet :

- aucune.

Question 5 du questionnaire : Acceptez-vous que les autorités de contrôle puissent utiliser des moyens techniques (par ex. lecteurs OBD) pour vérifier la présence des systèmes d'assistance requis (art. 9, al. 1, let. f, P-OCCR) ?

Catégories	Oui	Non	Pas de PdP
Cantons	20	0	4
Cantons concernés par les axes de transit visés	4	0	0
Associations et organisations	12	3	5
Particuliers et PME	0	0	0

Tableau 7 Avis exprimés au sujet de la question 5 du catalogue de questions

Avis favorables :

Cantons : AI, BE, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS et ZG.

Associations, partis et organisations : SAB, CCCS, ALPI, AUTOS, VSS, ATE, ROADC, UTP, ROUTS, AGBLU, POSTE et KAPOW.

Avis défavorables :

Cantons : aucun.

Associations, partis et organisations : ASTAG, ASETA et AGRO.

Pas de PdP :

Cantons : AG, AR, BL et BS.

Associations, partis et organisations : CCDJP, SCPVS, CSSP, NGF et CNA.

Remarques des participants favorables au projet :

- Cinq cantons (LU, OW, NW, UR, ZG) et la KPOW demandent que le contrôle consiste à vérifier la présence des systèmes d'assistance requis ainsi que leur bon fonctionnement. Les conséquences devraient être les mêmes pour les deux types d'infraction.
PF : L'art. 9, al. 1, let. j (et l'art. 4, al. 2, let. j) doit par conséquent être complété par « ...et de leur bon fonctionnement... ».
- Quatre cantons (OW, NW, UR, VS) et la KPOW estiment qu'il faudrait pouvoir vérifier, par sondage, les systèmes d'assistance dans un diagnostic en atelier. Pour ce faire, il faut des appareils de diagnostic (testeur multimarques) à l'instar de ceux qui sont utilisés dans les centres de contrôle du trafic lourd.
- Trois cantons (OW, NW, UR) et la KPOW affirment que les organes d'exécution devraient être autorisés à utiliser des appareils de contrôle appropriés pour assurer une bonne mise en œuvre des contrôles nécessaires.
- Quatre cantons (JU, OW, NW, UR) et la KPOW soulignent qu'il faudrait des connaissances techniques, des appareils de contrôle onéreux et une infrastructure appropriée pour assurer la vérification concrète des systèmes d'assistance requis.
- Trois cantons (OW, NW, UR) et la KPOW indiquent qu'il ne serait pas toujours possible d'utiliser l'infrastructure des centres de contrôle du trafic lourd si les contrôles étaient restreints aux tronçons définis (il faudrait des contrôles mobiles).
- Trois cantons (OW, NW, UR) et la KPOW font remarquer que l'exécution devrait à long terme bénéficier du soutien de portails de contrôle pouvant automatiser certains contrôles des systèmes d'assistance.
- Les cantons du Jura et de Lucerne considèrent que les appareils de contrôle sont des outils indispensables, qui pourraient fournir beaucoup d'informations.
- Le canton du Jura précise que la Confédération devrait participer au financement de ces outils si les cantons doivent en acquérir.
- Le canton du Jura trouve que la mise en œuvre concrète n'est pas claire. Ainsi, il n'est pas défini quelles tâches incomberont à la police, l'aide à l'exécution faisant encore défaut.
- Le canton de Lucerne indique qu'il s'agit de décider si le contrôle des systèmes d'assistance peut également être effectué sur les tronçons d'accès où l'obligation d'équipement n'est pas en vigueur.
- Le canton de Thurgovie fait remarquer que la réglementation doit aussi prescrire l'utilisation

des systèmes d'assistance installés et que celle-ci doit également être contrôlée (systèmes pouvant être déclenchés).

- L'ALPI et l'ATE en confirment la nécessité, car c'est la condition pour que les contrôles soient efficaces, ce qui est dans l'intérêt de la sécurité routière (il est possible de contrôler davantage d'éléments) et des autorités de contrôle (moins de travail pour les éléments de contrôle supplémentaires).

Remarques des participants défavorables au projet :

- aucune

Question 6 du questionnaire : Acceptez-vous que la nouvelle réglementation entre en vigueur le 1^{er} janvier 2026 ?

Catégories	Oui	Non	Pas de PdP
Cantons	14	6	4
Cantons concernés par les axes de transit visés	4	0	0
Associations et organisations	13	5	4
Particuliers et PME	0	0	0

Tableau 8 Avis exprimés au sujet de la question 6 du catalogue de questions

Avis favorables :

Cantons : AI, GE, GL, GR, NW, OW, SG, SH, SZ, TI, UR, VD, VS et ZG.

Associations, partis et organisations : SAB, CCCS, CSSP, ALPI, AUTOS, VSS, ATE, ROADC, UTP, ROUTS, AGBLU, POSTE et KAPOW.

Avis défavorables :

Cantons : BE, FR, JU, LU, SO et TG.

Associations, partis et organisations : VERTS, ASTAG, STRAS, ASETA et AGRO.

Pas de PdP :

Cantons : AG, AR, BL et BS.

Associations, partis et organisations : CCDJP, SCPVS, NGF et CNA.

Remarques des participants favorables au projet :

- Une mise en œuvre plus rapide renforcerait considérablement les mesures adoptées par le canton du Valais, dans le cadre de la feuille de route 2025, aux fins de réduire les risques liés aux transports de marchandises dangereuses au Simplon.
- Le canton du Valais, le SAB, AGBLU et les VERTS sont favorables à une mise en vigueur anticipée (par ex. 1.1.2025) de la nouvelle réglementation adaptée conformément à la proposition.
- Selon le SAB, AGBLU et les VERTS, il n'y a pas de raison d'attendre jusqu'au 1.1.2026, d'autant plus que la loi prévoit une période transitoire de cinq ans.
- L'ALPI et l'ATE sont d'avis qu'un moyen d'assurer la mise en œuvre et la communication consiste à mettre l'accent sur ce sujet lors des contrôles effectués par les autorités douanières et par la police.

Remarques émanant de participants aussi bien favorables que défavorables au projet :

- Le canton du Jura, l'ALPI et l'ATE sont d'avis qu'une bonne communication est essentielle. Il est important d'informer assez tôt les milieux concernés, à l'étranger également, au sujet des nouvelles exigences et réglementations afin d'éviter la confusion et les problèmes.
- Le SAB, l'ALPI, l'ATE, AGBLU et les VERTS font remarquer qu'il a fallu beaucoup de temps – deux ans depuis la révision de la loi et huit ans depuis l'initiative – pour élaborer les adaptations des ordonnances.

Remarques des participants défavorables au projet :

- Selon les cantons de Berne et de Thurgovie, la mise en œuvre devrait se faire exclusivement par le biais du renouvellement du parc de véhicules.
- Les cantons de Fribourg et du Jura considèrent que la mise en œuvre au 1.1.2026 est trop précoce.
- Le canton de Fribourg précise qu'il y a trop de points à clarifier avant de passer à la mise en œuvre.
- Le canton du Jura souligne qu'il faut compter plus de temps pour la mise en place de l'infrastructure, l'adaptation du parc automobile et l'équipement des organes de contrôle avec le matériel nécessaire.
- Le canton de Lucerne estime qu'il faut une période transitoire d'au moins sept ans avant

l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. Autrement, certains véhicules ne pourraient plus être utilisés comme prévu dès le début de 2029, ce qui enfreindrait le principe de la bonne foi.

- Le canton de Lucerne relève qu'il faut définir si la période (transitoire) de cinq ans prend fin avec l'année civile (par ex. réception par type en vigueur le 7.8.2025, délai jusqu'au 31.12.2030) ou non (par ex. réception par type en vigueur le 7.8.2025, délai jusqu'au 6.8.2030).
- Pour le canton de Thurgovie, la mise en vigueur doit être fixée à un délai bien ultérieur. Vu qu'aucun privilège n'est prévu pour le trafic intérieur, les entreprises de transport des régions de montagne seraient autrement frappées de manière disproportionnée.
- STRAS considère qu'il est illusoire de croire que toutes les personnes concernées pourront être correctement informées en l'espace de cinq ans.

6 Annexes

6.1 Participants à la consultation et abréviations utilisées pour les désigner

Abréviation utilisée	Désignation
AG	Canton d'Argovie
AGBLU	Groupe de travail Région de montagne c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung
AGRO	Association Agro-entrepreneurs Suisse
AI	Canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures
ALPI	Initiative des Alpes
AR	Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures
ASETA	Technique Agricole Suisse
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ATE	Association transports et environnement
AUTOS	auto-suisse, association des importateurs d'automobiles
BE	Canton de Berne
BL	Canton de Bâle-Campagne
BPA	Bureau de prévention des accidents
BS	Canton de Bâle-Ville
CCCS	Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de la Suisse et de la Principauté de Liechtenstein (CCCS)
CCDJP	Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police
CNA	Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents
CSSP	Coordination suisse des sapeurs-pompiers
ECOS	economiesuisse
FR	Canton de Fribourg
GE	Canton de Genève
GL	Canton de Glaris
GR	Canton des Grisons
JU	Canton du Jura
KAPOW	Police cantonale d'Obwald
LU	Canton de Lucerne
NGF	fonds national de garantie NGF+ bureau national d'assurance NVB
NW	Canton de Nidwald
OW	Canton d'Obwald
POSTE	La Poste Suisse SA
PSS	Parti socialiste suisse
ROADC	RoadCross Suisse
ROUTS	Les Routiers Suisses
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne

SCPVS	Société des Chefs de Police des Villes de Suisse
SG	Canton de Saint-Gall
SH	Canton de Schaffhouse
SO	Canton de Soleure
STRAS	routesuisse / strasseschweiz
SZ	Canton de Schwyz
TG	Canton de Thurgovie
TI	Canton du Tessin
UDC	Union démocratique du centre
UR	Canton d'Uri
USAM	Union suisse des arts et métiers
UTP	Union des transports publics
VD	Canton de Vaud
VERTS	Les VERT-E-S suisses
VFAS	Association suisse du commerce automobile indépendant
VS	Canton du Valais
VSS	Association suisse des professionnels de la route et des transports

6.2 Liste des autres abréviations

Abréviation utilisée	Désignation
AFV	Recherche automatisée de véhicules et surveillance du trafic
al.	alinéa(s)
art.	article
cf.	confer
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
kg	Kilogramme
LAPI	Lecture automatique des plaques d'immatriculation
LCR	Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (RS 741.01)
let.	lettre(s)
OAC	Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (RS 741.51)
OBD	Système de diagnostic embarqué
OCCR	Ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (RS 741.013)
OETV	Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (RS 741.41)
OFDF	Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières
OFROU	Office fédéral des routes
OSR	Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (RS 741.21)
P-	Projet (p. ex. P-OSR)

par ex.	par exemple
PdP	Prise de position
PF	Proposition de formulation
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
UE	Union européenne

6.3 Catalogue des questions soumis en consultation

Adaptation de l'ordonnance sur la signalisation routière et de l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière en vue de la mise en œuvre de l'initiative cantonale 17.304 (« Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! »).

Auteur de l'avis :

☐ Canton ☐ Association ☐ Organisation ☐ Autre
Expéditeur :
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 22 mai 2024 à l'adresse suivante : X-XX@astra.admin.ch

1. Approuvez-vous sur le principe la proposition de modification de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.21) ?

☐ OUI
☐ NON
☐ Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

2. Approuvez-vous les dérogations visées à l'art. 29a, al. 2, P-OSR ?

☐ OUI
☐ NON
☐ Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

3. Approuvez-vous les signaux visés à l'annexe 2, ch. 2.48.1 et 2.57.1, P-OSR ?

☐ OUI
☐ NON
☐ Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

4. Approuvez-vous sur le principe la proposition de modification de l'ordonnance du 28 mars 2007 sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.013) ?

☐ OUI ☐ NON ☐ Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

5. Acceptez-vous que les autorités de contrôle puissent utiliser des moyens techniques (par ex. lecteurs OBD) pour vérifier la présence des systèmes d'assistance requis (art. 9, al. 1, let. f, P-OCCR) ?

☐ OUI ☐ NON ☐ Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

6. Acceptez-vous que la nouvelle réglementation entre en vigueur le 1^{er} janvier 2026 ?

☐ OUI ☐ NON ☐ Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :