



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA

Rapport rendant compte des résultats de la consultation

Modification des exigences techniques et du contrôle des véhicules routiers en vue de leur immatriculation, et introduction d'un nouveau tachygraphe

Consultation du 17 janvier 2018 au 25 avril 2018

R421-2262

SOMMAIRE

Synthèse des résultats	3
1. Objet de la consultation	5
1.1. Élaboration du projet	5
1.2. Source des documents mis en consultation	6
2. Réalisation de la procédure de consultation	6
3. Généralités.....	6
4. Détail du projet.....	6
4.1. P-OETV et P-OCR	6
4.1.1. Mise à jour des prescriptions en général	6
4.1.2. Classification des véhicules	7
4.1.3. Contrôle des véhicules.....	9
4.1.4. Véhicules agricoles	14
4.1.5. Émissions (gaz d'échappement et bruit).....	22
4.1.6. Sécurité routière en général.....	24
4.1.7. Autres remarques venant de diverses motions	26
4.2. Tachygraphe intelligent.....	29
4.2.1. Introduction en général	29
4.2.2. Équipement du véhicule.....	30
4.2.3. Prescriptions en matière de durée du travail et du repos	30
4.2.4. Exécution	33
5. Mise en œuvre du projet par les cantons	34
5.1. Mise en œuvre de la motion Darbellay	34
5.2. Extension du contrôle garage à tous les types de véhicules	34
5.3. Possibilité de délégation des cantons à des tiers des contrôles subséquents extraordinaires (véhicules modifiés)	34
5.4. Reconnaissance mutuelle des contrôles subséquents par les cantons	35
5.5. Tachygraphe intelligent, durée de validité des cartes de contrôle.....	35
6. Annexes	35
Annexe 1 : Liste des participants à la consultation	36
Annexe 2 : Liste des abréviations - glossaire.....	38
Annexe 3 : Questionnaire	39

Synthèse des résultats

La mise en œuvre de la motion Darbellay ([13.3818](#)) concernant l'immatriculation purement administrative de véhicules neufs avec CoC (certificat de conformité relatif à la réception par type de l'UE), transmise contre la volonté du Conseil fédéral, a été clairement rejetée, notamment par 22 cantons. En revanche, les partis PDC, PBD, UDC et, avec réserves, PLR se sont exprimés en faveur de la mise en œuvre de la motion. Le principal argument des cantons à l'encontre de la mise en œuvre de la motion est le travail occasionné par la saisie des données des véhicules: celles-ci devraient être recopiées individuellement, du fait que selon la procédure actuelle de l'UE, les CoC n'existent que sur papier. En revanche, une majorité des cantons (17) serait en faveur d'un réexamen ultérieur de ce point lorsqu'une solution informatique avec banque de données des véhicules CoC aura été créée.

La reprise des prescriptions visant à introduire le système du «tachygraphe intelligent» a été approuvée. Les aspects de protection des données ont reçu une appréciation critique. Il ne faudrait pas appliquer des prescriptions plus rigoureuses que celles de l'UE elle-même. Le raccourcissement de la durée de validité de certaines cartes de système est critiqué à divers égards.

Un point important de la révision portait sur l'adaptation des prescriptions techniques pour les tracteurs à celles de l'UE, et notamment sur l'introduction des règles de freinage de l'UE pour les remorques agricoles et forestières. Tant sur ces questions que sur l'agrandissement de la dimension avant des engins de travail raccordés à des tracteurs, concernant également les véhicules agricoles, aucune proposition de modification fondamentalement contraire au projet envoyé en consultation n'a été déposée.

La proposition visant à ce que tous les véhicules des services du feu et de la protection civile soient assimilés aux voitures automobiles de travail est favorablement accueillie, mais des conditions cadres appropriées devraient être établies afin de prévenir les utilisations abusives. De même, les forains et les cirques devraient profiter d'une nouvelle réglementation imposant un contrôle subséquent de leurs remorques tous les 5 ans seulement. Il est cependant expressément indiqué que les facilités ne doivent s'accompagner d'aucune atteinte à la sécurité routière.

La limitation de la charge utile pour les tracteurs industriels doit être conservée, selon une majorité de participants à la consultation, afin d'éviter que le volume de transport ne se déplace du secteur professionnel des transports aux agriculteurs. Les constructeurs suisses concernés n'ont donc pas réussi à faire valoir leur demande, bien qu'ils se conçoivent avant tout comme des fournisseurs des communes et non des agriculteurs.

L'introduction des nouvelles prescriptions de l'UE en matière de gaz d'échappement de «phase V» pour les moteurs de travail ainsi que leur application à tous les types de véhicules d'une vitesse maximale de 45 km/h et d'un poids total ne dépassant pas 7,5 t est bien accueillie. Les prises de position reçues ont cependant été contradictoires s'agissant de la limite de poids supérieure.

L'obligation d'équiper les tracteurs de ceintures de sécurité doit être réglée de la même manière que dans l'UE. À titre complémentaire, diverses réponses demandent que les prescriptions applicables aux conducteurs de quads exigent systématiquement le port d'un casque de moto.

De l'avis prédominant, les conducteurs de cyclomoteurs traditionnels devront à l'avenir décider eux-mêmes s'ils veulent porter un casque de moto ou un casque de vélo. Les organisations actives dans le secteur de la sécurité routière ne sont pas d'accord avec cette idée.

La réglementation relative aux feux bleus est fondamentalement bien accueillie. Divers milieux souhaitent que la notice d'utilisation des feux bleus et des avertisseurs à deux sons alternés du DETEC soit conservée. Une autre requête vise à ce que les courses urgentes des services de secours et des services de santé ne soient plus obligatoirement ordonnées par la centrale d'intervention.

Bien que ne faisant pas l'objet de la présente consultation, des réactions ont été reçues sur les thèmes suivants:

Les candidats à un permis d'élève conducteur, à un permis de conduire ou à une autorisation au transport professionnel de personnes ne devraient plus avoir à soumettre un certificat médical d'ophtalmologue si leurs valeurs d'acuité visuelle se situent dans la plage limite. Les analyses nécessaires pourraient également être effectuées par des opticiens, selon diverses autorités cantonales d'immatriculation.

L'association Pro Velo propose qu'à la prochaine révision de l'ordonnance, les tandems à assistance électrique au pédalage soient également légalisés pour les non-handicapés, que les vélos électriques

rapides soient autorisés en tant que tricycles, que les cargobikes pour 4 enfants soient validés et que 2 enfants soient également autorisés pour les cargobikes rapides. Cela permettrait de mieux exploiter le potentiel du vélo en tant que moyen de transport.

1. Objet de la consultation

La plupart des articles et deux annexes du projet de modification de l'ordonnance du 19 juin 1995¹ concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) portaient sur les prescriptions relatives à la classification ainsi qu'à la construction et à l'équipement des remorques de travail et des véhicules destinés à un usage dans l'agriculture. Les principaux thèmes se rapportant à la technique des véhicules étaient les exigences imposées aux équipements de freinage et aux dispositifs d'attelage, les règles de longueur pour les engins de travail apposés à l'avant et les charges par essieu des remorques. Certaines de ces innovations exigeaient également des adaptations à l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière² (OCR), à l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière³ (OAC) et à l'ordonnance du 19 juin 1995⁴ sur la réception par type des véhicules routiers (ORT). Les modifications concernant la classification des véhicules découlaient principalement des définitions données par l'UE aux catégories de tracteurs et de remorques.

Une partie du projet visait aussi à mettre en œuvre la motion Darbellay⁵ (13.3818): il était proposé que les véhicules neufs disposant d'un CoC (certificat de conformité relatif à la réception par type de l'UE) puissent être admis à la circulation sans avoir été présentés au service des automobiles. Les chapitres de l'OETV relatifs au contrôle des véhicules en vue de leur immatriculation et au contrôle subséquent ont été restructurés à cette occasion, et le chapitre relatif au contrôle en vue de l'immatriculation a fait l'objet d'une nouvelle rédaction.

D'autres propositions de modifications portaient sur l'uniformisation de la classification des véhicules des services du feu et de la protection civile et sur l'assimilation des remorques de cirque et de forains aux remorques de travail.

Les prescriptions en matière de gaz d'échappement applicables aux types de véhicules suisses à l'annexe 5 du projet de modification de l'OETV ont été adaptées aux prescriptions révisées de l'UE et les renvois ont été actualisés. À titre de modification consécutive, une adaptation a également dû être apportée à l'ordonnance du DETEC du 21 août 2002⁶ relative à l'entretien et au contrôle subséquent des voitures automobiles concernant les émissions de gaz d'échappement et de fumées.

L'Union européenne a perfectionné les prescriptions relatives au tachygraphe. Avec la reprise des nouvelles prescriptions concernant le tachygraphe et l'introduction du nouveau tachygraphe dit «intelligent», des adaptations ont dû être apportées à diverses ordonnances. Cela a concerné les ordonnances OETV, ORT et OAC déjà mentionnées plus haut, ainsi que l'ordonnance du 19 juin 1995 sur les chauffeurs⁷, l'ordonnance du 6 mai 1981⁸ sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes, l'ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière⁹, l'ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules¹⁰ et l'ordonnance de l'OFROU du 22 mai 2008¹¹ sur l'ordonnance sur le contrôle du trafic routier.

1.1. Élaboration du projet

Le projet mis en discussion a été élaboré par l'Office fédéral des routes (OFROU) en collaboration avec diverses organisations faitières et associations directement concernées ainsi qu'avec les instances fédérales compétentes.

¹ RS 741.41

² RS 741.11

³ RS 741.51

⁴ RS 741.511

⁵ «Pour une admission simplifiée des véhicules à moteur et plus de sécurité routière».

⁶ RS 741.437

⁷ RS 822.221

⁸ RS 822.222

⁹ RS 741.013

¹⁰ RS 741.31

¹¹ RS 741.013.1

1.2. Source des documents mis en consultation

Tous les documents peuvent être téléchargés en tant que fichier PDF sur le site Internet du Conseil fédéral (www.admin.ch > Droit fédéral > Procédures de consultation terminées > 2018 > «Modification des exigences techniques et du contrôle des véhicules routiers en vue de leur immatriculation et introduction d'un nouveau tachygraphe»).

2. Réalisation de la procédure de consultation

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a réalisé, du 17 janvier 2018 au 25 avril 2018, la consultation relative à la «modification des exigences techniques et du contrôle des véhicules routiers en vue de leur immatriculation et à l'introduction d'un nouveau tachygraphe».

Au total, 216 réponses ont été reçues. L'association Bureau national d'assurance (BNA) a expressément renoncé à remettre une prise de position. Toutes les prises de position peuvent être téléchargées en tant que fichier PDF sur le site Internet du Conseil fédéral (www.admin.ch), à la rubrique des consultations terminées en 2018.

3. Généralités

La révision partielle mise en consultation se propose d'harmoniser les prescriptions de plusieurs types de véhicules avec les perfectionnements du droit européen. Les modifications visent à éviter les obstacles techniques au commerce et à contribuer à améliorer encore la sécurité routière et la protection de l'environnement.

4. Détail du projet

4.1. P-OETV et P-OCR

4.1.1. Mise à jour des prescriptions en général

Pour: 70

(ZH LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS NE GE JU ACS UVS SAB USAM USP 2RAD ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CSSP CCPCS LOUS CGMPS SVS SIK SCPVS ASMC ASTAG ASETA ASMA TCS VELOS ASA AST VFAS VSIG SWISSCOFEL HESA FSE FER WWF GTLT EUROBUS FEUERBS FEUERBL VSBF GVZ KPZG PS PLR)

Contre: 5

(BE VD SAB MOTOS BPA)

Remarque:

Les arguments émanant des réactions à l'accord général au projet (question 1) ont été attribués dans toute la mesure du possible à la question relative au sujet correspondant, de manière séparée et représentée comme indiqué ci-après. Les doublons ont été éliminés.

Les réactions venant de lettres d'accompagnement ou de prises de position générales sans questionnaires remplis ne sont recensées de manière chiffrée que si la position peut être interprétée sans ambiguïté comme un OUI ou un NON et peut être précisément affectée à une question. Si le rapport n'est pas manifeste, l'argument est indiqué sous la question qui s'en rapproche le plus, accompagné d'un renvoi à la nature de la soumission (par ex. prise de position générale).

4.1.2. Classification des véhicules

4.1.2.1. Article 12 P-OETV (catégories de véhicules selon le droit de l'UE)

Pour: 59

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASMC ASTAG ASETA ASMA TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL HESA FER GTLT EUROBUS KPZG PS)

- Le CP signale que les instances concernées par la modification doivent être informées de manière claire et précise.

Contre: 0

Autres remarques:

- En ce qui concerne la définition du poids garanti, qui n'était pas en discussion, mais qui était expliquée dans les commentaires en raison d'une particularité du droit européen, le canton de SG souhaite une mention renvoyant à la disposition concernée de l'UE.
- L'UDC déclare, par le biais d'une prise de position générale, approuver la reprise du droit européen si le «trafic transfrontalier» l'exige.

4.1.2.2. Article 13 P-OETV (classification des voitures automobiles de travail)

Pour: 60

(ZH BE UR SZ GL ZG FR SO BL SH AR AI GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA CP FAKT CSSP CCPCS LOUS CGMPS SVS BPA SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS FEUERBS FEUERBL VSBF GVZ KPZG PS)

- Le canton de BE ainsi que CSSP, CGMPS, FEUERBS, FEUERBL, VSBF et GVZ soutiennent expressément la proposition.
- Les cantons de ZH, UR, SZ, ZG, NW, OW, AI, AR, SG, BS, GR, VD, VS, JU et TI ainsi que CCCS, CCPCS, UVS, SCPVS, CP et ASA réclament que la destination des véhicules des services du feu et de la protection civile enregistrés en tant que voitures automobiles de travail soit limitée aux objectifs liés à l'exécution des tâches dévolues à ces organisations. Les cantons de LU, OW, NW, BS et SG rejettent la proposition pour cette raison.
- Les cantons de ZH, LU, OW, BS, ZG, FR et VD ainsi que CCCS, CCPCS, SCPVS, FEUERBS, UVS sont d'avis que la réglementation proposée devrait également s'appliquer à certaines voitures automobiles de la police et/ou des services de santé.
- Le canton d'UR suggère d'introduire l'allongement des intervalles de contrôle recherché notamment par la proposition en adaptant l'article 33 OETV correspondant.

Contre: 5

(LU OW NW BS SG)

- Le bpa et le PS soutiennent la proposition, mais réclament des mesures de correction s'il devait s'avérer à l'avenir que des accidents sont dus à l'allongement des intervalles de contrôle.

4.1.2.3. Articles 20 et 21 P-OETV (remorques à timon rigide)

Pour: 58

(ZH BE LU UR SZ GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASMC ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VFAS VSIG SWISSCOFEL HESA FER WWF GTLT KPZG PS)

- Les cantons de ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, AI, SG et TG ainsi que l'ASA réclament que l'expression «starre Deichseln» proposée à l'article 20 alinéa 4 P-OETV soit remplacée par la notion de «Starrdeichseln» (timons rigides, sans incidence sur le texte français).
- Les cantons de ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, TG, AI, SG, VD, VS et JU ainsi que l'ASA suggèrent, pour des raisons de compréhensibilité, d'utiliser la notion établie de «remorque

à essieu central» même dans les cas où la notion générique de «remorque à timon rigide» reprise du droit européen et encore peu connue serait formellement suffisante.

Contre: 2
(OW NW)

Autres remarques

- L'UDC déclare, à l'aide d'une prise de position générale, approuver la reprise du droit européen si le «trafic transfrontalier» l'exige.

4.1.2.4. Article 22 alinéa 2 lettre a P-OETV (remorques de travail)

Pour: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA VFAS VSIG SPM SWISSCOFEL HESA FER GTLT EUROBUS KPZG PS)

- Le canton de BE donne son accord, à la réserve près que la part de poids autorisé pour déterminer la capacité de chargement ne dépende pas, comme dans le droit européen, du poids garanti, mais du poids à vide. Par ailleurs, la notion de «processus de travail» devrait être décrite plus précisément.
- Le SPAA est d'avis que l'espace de chargement requis pour le processus de travail doit également pouvoir être utilisé pour les courses de transport.
- Le constructeur de véhicules spéciaux Peter Meier demande des critères clairs pour savoir quelles parties ont le droit d'atteindre la largeur extérieure de 3,0 m; cela ne vaut en aucune façon pour l'espace de chargement.
- AM, ASMA et KPZG suggèrent que, pour des raisons de compréhensibilité, les rapports de masse entre charge utile et poids garanti soient représentés sous forme de fraction (2/3) et non pas, comme dans le droit européen, en tant que rapport entre le poids à vide et le poids garanti. En outre, le critère de délimitation devrait être intégré à l'article 21 P-OETV.

Contre: 1
(BPA)

- Le canton d'OW et le bpa objectent que les remorques de travail plus larges s'inscrivent dans une tendance qui n'est pas favorable à la sécurité routière et que le risque existe de porter subrepticement la largeur de 2,55 m à 3,0 m.

Autres remarques

- Le SPAA et le SAB sont d'avis que la réglementation proposée devrait également s'appliquer à certaines voitures automobiles de travail utilisées dans l'agriculture.

4.1.2.5. Article 22 alinéa 2 lettre c P-OETV (remorques de forains)

Pour: 48

(LU SZ NW GL FR BL SH AR AI GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA CP FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KPZG PS)

- Le SVS, co-auteur de la proposition de modification, est fondamentalement d'accord, mais suggère encore d'autres facilités. Ainsi, la largeur doit pouvoir aller jusqu'à 3,0 m et les caravanes de forains et de cirques ainsi que les remorques avec espace utilitaire superposé, tels que stands de jeux d'adresse, devraient être assimilées aux remorques de travail.

Contre: 9
(ZH BE UR OW ZG SO BS SG BPA)

- Les cantons de ZH, BE, BS, AI, GR, TG, OW, NW, SG, ZG, SO, FR et TI ainsi que PS, CCCS, CCPCS, UVS, SCPVS redoutent des réductions de la sécurité routière en raison de la combinaison entre longues durées de service et intervalles de contrôle allongés. Les cantons de ZH, BE, UR, OW, ZG, SO, BS et SG ainsi que le bpa rejettent la modification pour cette raison.

- Les cantons de BE, UR, SZ, ZG et SO suggèrent d'introduire l'allongement des intervalles de contrôle recherché par la proposition en adaptant l'article 33 OETV correspondant.
- Le canton de BE ne voit aucune justification objective à la modification.

4.1.3. Contrôle des véhicules

4.1.3.1. Mise en œuvre de la motion Darbellay¹² (13.3818) – Admission à la circulation de véhicules neufs avec (certificat de conformité concernant la réception par type de l'UE) sans présentation devant le service des automobiles

Pour: 22 (dont 4 cantons)

(FR SO SH VS SAB USAM USP 2RAD AM SPAA FAKT SVS SIK SCPVS ASTAG TCS VFAS SWISSCOFEL FER EUROBUS KPZG PBD PDC PLR UDC)

- Le VFAS plaide expressément en faveur de la proposition d'immatriculation purement administrative de véhicules neufs avec CoC: l'immatriculation simplifiée est ouverte à tous les importateurs de la même manière. Les importateurs directs ou parallèles ainsi que les importateurs officiels sont ainsi traités sur un pied d'égalité. L'immatriculation simplifiée crée une égalité entre les acteurs. Les anciens avantages concurrentiels (notamment coûts, charge administrative, temps) de l'immatriculation fondée sur les fiches d'homologation (qui profitent surtout aux importateurs officiels «à gros volumes») diminuent par rapport au contrôle d'identification (pratiqué notamment par les importateurs non officiels). Les transactions en volumes continueront cependant à être réalisées en s'appuyant sur la réception par type (notamment en raison du décompte automatisé de CO₂ connexe). L'immatriculation simplifiée correspond au principe de l'auto-déclaration (par ex. déclaration d'impôt) qui a fait ses preuves en Suisse, et qui est déjà utilisé aujourd'hui dans d'autres domaines de l'immatriculation des véhicules (auto-déclaration concessionnaire/détenteur de véhicule). Cela renforce la responsabilité personnelle des citoyens. Néanmoins, le VFAS ajoute que certaines associations automobiles se liguent pour s'opposer à l'immatriculation simplifiée parce qu'elles veulent préserver les avantages compétitifs actuels de leurs membres, par comparaison avec les importateurs directs ou parallèles. Cette tentative de protéger des structures existantes et des prébendes au détriment d'un accroissement de la concurrence et d'une baisse des prix pour les consommateurs doit être rejetée. De même, 126 garages individuels s'expriment positivement. Selon le VFAS et l'USAM, la proposition réduit la bureaucratie et les obstacles techniques au commerce, raccourcit le délai pour l'immatriculation et économise les taxes pour le contrôle d'identification. Un seul contrôle auprès de la Confédération et des cantons suffit désormais en lieu et place de cinq contrôles successifs des documents pertinents par l'OFROU et les services cantonaux des automobiles. Cela abaisse en fin de compte les prix pour les consommateurs. Les documents douaniers seront contrôlés comme aujourd'hui lors de l'importation, le certificat de conformité par l'Office fédéral des routes à l'occasion de la taxation du CO₂. La pratique de longue date dans les États membres de l'UE montre que l'immatriculation simplifiée n'entraîne aucun problème de mise en œuvre; la qualité des données est donc garantie, même à l'avenir. L'harmonisation des normes élimine des désavantages concurrentiels. L'allègement du travail bureaucratique lors de l'immatriculation des véhicules soulage les PME. Les consommateurs profitent notamment de marchés plus grands ou d'un plus grand choix de produits.
- L'ASTAG et la FER soutiennent l'innovation, mais écrivent qu'elles escomptent également, dans le sillage de cette adaptation du système, que les coûts et les taxes pour l'immatriculation des véhicules baissent dans la même mesure que les interventions des autorités diminuent.
- Le TCS défend l'idée que les garages et les importateurs directs professionnels sont en mesure de saisir correctement les données. Les profanes (ou les garagistes) pourraient être invités à présenter le véhicule si le service des automobiles soupçonne que quelque chose ne va pas. Cela est important et accroît la certitude que les données seront correctement recensées.
- VS et SH ne sont favorables qu'à la réserve qu'une solution informatique avec banque de données pour les données des véhicules avec CoC soit créée.
- Pour le PLR, il n'est pas certain que la mesure proposée s'avère réellement positive. Le PLR se réserve le droit de changer d'avis si elle se révèle contreproductive.

¹² «Pour une admission simplifiée des véhicules à moteur et plus de sécurité routière»

- La restructuration des articles 29 à 34b est globalement largement acceptée en ce qui concerne les questions purement formelles (57 oui, dont 26 cantons, contre 3 non).

Contre: 42 (dont 22 cantons)

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG BS BL AR AI SG GR AG TG TI VD NE GE JU SAB ALP CCCS UPSA AUTOS CP DTC CCPCS LOUS MOTOS BPA ASETA ASMA ASA AST VSIG FSE WWF GTLT PS)

- L'immatriculation purement administrative de nouveaux véhicules avec CoC est globalement clairement rejetée, surtout par 22 cantons. Le principal argument avancé par les cantons est la charge de travail lors de la saisie des données du véhicule: ces dernières devraient être recopiées individuellement, puisque le CoC n'existe que sur papier (temps de traitement plus longs, nécessité de beaucoup de personnel supplémentaire ayant des qualifications élevées, l'abandon des réceptions par type des importateurs aurait des incidences négatives sur la grille quantitative des données à enregistrer par les cantons, des investissements dans les solutions informatiques existantes seraient perdus, cela générerait des coûts élevés pour les cantons; la bureaucratie et donc les taxes pour les clients, loin de diminuer comme prétendu, augmenteraient). De même, toutes les données requises en Suisse ne figurent pas dans le CoC, ce qui nécessite une auto-déclaration (couleur du véhicule, code de carburant, valeurs de gaz d'échappement, efficacité énergétique, données pertinentes pour l'impôt de circulation telles que poids du véhicule, par exemple, etc.). Le risque de données erronées augmente (cela entraîne des conséquences négatives pour la sécurité routière, l'environnement et les consommateurs, dont les véhicules, dans le pire des cas, devraient être retirés de la circulation a posteriori).
- AUTOS, CP, UPSA et VSIG plaident en principe en faveur d'une immatriculation purement administrative des véhicules avec CoC, mais ne sont pas d'accord avec le présent projet.
- UPSA, AUTOS, CP, MOTOS, AST, ALP, FSE et WWF écrivent que tous les éléments de l'immatriculation actuellement en vigueur reposent sur une réception par type nationale. Sans un remplacement approprié de cette base qui fonctionne, il y aurait lieu de redouter un surcroît de travail et de coûts. Le simple fait que le véhicule ne devrait pas être présenté ne fait pas gagner beaucoup de temps.
- Pour AST, ALP, FSE, WWF et PS, il s'agit en outre d'une réduction inutile des contraintes visant à la protection de l'environnement et à la sécurité routière ainsi que d'un handicap imposé aux importateurs automobiles qui aménageaient consciencieusement leur gamme en fonction du droit suisse existant en matière d'écologie et de sécurité. L'UPSA et le CP ont des réserves concernant la sécurité des documents CoC (par ex. abus) et la qualité des données (en particulier pour les véhicules utilitaires présentant des configurations et des superstructures spéciales).
- DTC, LOUS, ASMA, AST, ALP, FSE, WWF, PS, USP, SAB et BPA, mais aussi AM, SPAA, SCPVS et KPZG, qui figurent ci-dessus parmi les défenseurs de la proposition, écrivent qu'un détenteur de voiture non spécialiste n'est pas en mesure de vérifier si son véhicule répond au certificat de conformité. Les véhicules qui ne sont pas conformes aux prescriptions suisses ne sont éventuellement repérés qu'après une période prolongée, lors du contrôle périodique officiel des véhicules (pour une grande partie des véhicules, après plus de 5 ans). Du point de vue de la sécurité, de l'environnement, mais aussi des utilisateurs (fiabilité), cette évolution n'est pas souhaitable. Les associations s'interrogent pour savoir qui, le cas échéant, sera tenu pour responsable des lacunes après tout ce temps. Dans certains cas, les véhicules devront même être retirés de la circulation.
- DTC trouve que le contenu du rapport d'expertise devrait être précisé.
- TG constate que les bases juridiques existantes permettraient d'ores et déjà une vaste simplification de l'immatriculation des véhicules importés. Il n'est donc pas indispensable d'adapter l'ordonnance. Dans le canton de Thurgovie, cela est déjà mis en œuvre avec succès avec un contrôle administratif d'identification selon l'actuel article 30 alinéa 1^{bis} OETV, ce que la clientèle apprécie d'ailleurs beaucoup. En revanche, la présente proposition pourrait remettre en cause le processus de contrôle garage qui fonctionne bien à l'heure actuelle.
- UR, SZ, OW, NW, ZG, SH, AI, AG, TG, VS, NE, JU et l'asa argumentent qu'une immatriculation purement administrative n'est pas possible en tant qu'opération réalisée à un guichet.
- Globalement, une majorité des cantons (17) serait en faveur d'un réexamen ultérieur de cette question si une solution informatique avec banque de données était créée pour les données de

véhicules CoC (BE, LU, UR, SZ, NW, SH, AR, AI, SG, GR, AG, VD, VS, NE, JU, asa). OW et ZG réclament également une banque de données si la proposition vient à être introduite malgré le rejet.

- BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, AR, AI, SG, VD, VS, NE et l'asa réclament que ce ne soit pas l'expert de la circulation qui soit obligé d'inscrire les données dans le rapport d'expertise 13.20A (adaptation de l'art. 74. al. 1 let. a ch. 1 ainsi que de l'art. 75 al. 2 OAC) ou, encore mieux, que le rapport d'expertise puisse aussi être établi de manière électronique.
- Avant une introduction, BE, SO, NE, JU, BS, SG et GTLT veulent savoir si le permis de circulation actuel devra être adapté aux données de l'UE.
- NE, JU et GTLT souhaitent en outre qu'il soit mis à disposition sur Internet un formulaire pouvant être traité par tous les acteurs participants.
- UR, SZ, NW, ZG, AI, VS, NE, JU et l'asa n'envisagent pour l'instant une éventuelle immatriculation administrative que moyennant le maintien de l'obligation de réception par type pour les importateurs professionnels et tout au plus et exclusivement pour les voitures de tourisme et les motocycles. Ce dernier point est également réclamé par LU et de façon générale par les cantons OW, SG, VD.
- En cas de nouveau contrôle, AR ne veut appliquer la procédure que pour les véhicules n'ayant pas plus de 6 mois.
- GE réclame, en cas de nouveau contrôle, une limitation aux spécialistes ayant les qualifications requises (par ex. en raison de véhicules modifiés, de variantes du CoC).

Autres remarques

- CP souhaite que des contrôles par échantillons soient prévus si la nouvelle réglementation devait être introduite malgré le rejet; BE veut, dans ce cas, que le contrôle de l'identité du véhicule soit prescrit par la loi (par ex. par les importateurs généraux ainsi que par les autorités douanières pour les importations directes).
- ASMA, ASTAG, AUTOS, VSIG, FER estiment que la reprise électronique des données du CoC à partir d'une banque de données informatique est une nécessité pour des raisons de qualité des données. L'ASTAG défend l'opinion que les exigences imposées aux documents à déposer soient définies de manière aussi exhaustive que possible afin que l'autorité d'immatriculation ait non pas le droit, mais l'obligation de réclamer la présentation du véhicule en cas de lacunes ou de documents incomplets.
- AUTOS, MOTOS, ASTAG, VSIG, FER, ECONS et UDC écrivent que même les importateurs généraux, et pas seulement les importateurs directs, doivent pouvoir immatriculer les véhicules uniquement avec CoC sans réception par type ou fiche de données. En outre, l'immatriculation de véhicules avec réception par type ou fiche de données doit être simplifiée en conséquence. Chaque représentant de marques qui a accès à la réception par type doit également pouvoir immatriculer ses véhicules par voie purement administrative. En conséquence, les exigences pour le contrôle garage doivent également être adaptées.
- BE, UR, BL, AR et NE considèrent qu'une condition préalable à l'immatriculation administrative est que l'importateur puisse être amené à rendre des comptes en cas de non-respect des règles sur la protection de l'environnement. Dans ce contexte, il est important qu'un contrôle du bon fonctionnement du système antipollution ait également lieu dans le cadre de la maintenance périodique des véhicules.
- ZH estime que l'article 31 alinéa 1 P-OETV devrait encore citer les véhicules avec certificat de conformité UE (CoC). VD estime mal choisi le terme figurant dans la phrase introductive de l'article: «des véhicules qui ne sont pas neufs» et considère que l'on devrait simplifier lorsque le titre sera suffisamment clair.
- À propos de l'article 31a alinéa 2 P-OETV, UR, BS, BL, TG et NE suggèrent d'inscrire dans le permis de circulation les systèmes divergents.
- TG propose de formuler l'article 34b alinéa 4 P-OETV de manière à ce que les cantons puissent facultativement reconnaître les CoC dans des langues autres que les langues nationales et l'anglais s'ils le souhaitent.
- Le bpa n'est d'accord avec l'article 34b alinéa 1 qu'à la condition que la Confédération définisse des conditions minimales uniformes en matière de formation et de qualification du personnel pour le contrôle administratif en vue de l'immatriculation. Si ce point est délégué aux cantons sans instructions fédérales, il pourrait apparaître de grandes différences entre les cantons, ce qui, le cas échéant, aurait des répercussions négatives sur la sécurité routière.

- AM, ASMA et KPZG signalent que cela fait déjà assez longtemps que les tests en cabines de protection ne sont plus réalisés dans la Station de recherche Agroscope de Reckenholz-Tänikon (ART). Le département technique de l'ART n'existe plus, de sorte que c'est l'organe d'expertise BLT Wieselburg, Rottenhauser Str. 1, 3250 Wieselburg an der Erlauf, Autriche, qui devrait être cité à la place de l'ART.
- VD propose de supprimer «par ailleurs» dans la version française de l'article 29 dans la deuxième phrase de l'alinéa 1 P-OETV. S'agissant de la nouvelle formulation de l'article 29 alinéa 3 OETV («il n'est pas nécessaire de procéder à un contrôle» au lieu de «le contrôle n'a pas lieu»), VD demande si la volonté est de laisser la possibilité ouverte aux cantons de procéder à un contrôle.

4.1.3.2. Reconnaissance mutuelle des contrôles subséquents par les cantons (à l'art. 34b P-OETV)

Pour: 52 (dont 23 cantons)

(ZH BE UR OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS NE GE JU SAB USAM USP AM CCCS UPASA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS BPA SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KPZG)

- BE, UR et SG ainsi que le canton de LU, qui rejette fondamentalement la proposition, réclament que l'article 34b alinéa 2 P-OETV soit complété afin que les contrôles en vue de l'immatriculation et les contrôles subséquents ne puissent être reconnus par d'autres cantons que si toutes les données nécessaires sont enregistrées de manière correcte et exhaustive.
- AM, ASMA et KPZG écrivent qu'il faut assurer une évaluation uniforme pour qu'un véhicule rejeté à juste titre ne soit pas admis dans un autre canton sans correction des lacunes critiquées.

Contre: 9 (dont 3 cantons)

(LU SZ VD ALP MOTOS AST FSE WWF PS)

- LU et SZ, mais aussi les cantons fondamentalement favorables de BE et UR demandent que l'article 34b alinéa 2 P-OETV soit complété afin qu'il ne soit pas possible qu'un rapport de police soit en suspens ni que le contrôle soit en cours de traitement dans le canton d'immatriculation.

4.1.3.3. Contrôle garage par des garages reconnus – simplification et extension de la possibilité de délégation des cantons à tous les types de véhicules

Pour: 30 (dont 8 cantons, NE s'est exprimé aussi bien pour que contre)

(FR BL SH AR AG TI NE GE SAB USP 2RAD AM CCCS UPASA SPAA CP FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASMA TCS VFAS SWISSCOFEL FER EUROBUS KPZG)

- L'UPSA se félicite expressément des adaptations ou facilités proposées pour le contrôle garage (possibilité donnée aux cantons de déléguer d'autres contrôles, par ex. sur les camions et les tracteurs, en cas de présence d'une réception par type suisse ou d'une fiche de données suisse et disparition du contrôle de fonctionnement). Celles-ci doivent notamment s'appliquer si l'immatriculation purement administrative de véhicules directement importés avec CoC n'est pas introduite.
- 18 cantons (ZH, LU, UR, OW, NW, GL, AI, SZ, ZG, SO, SH, SG, GR, AG, TG, VS, NE, JU) ainsi que l'asa défendent la simplification des processus du contrôle garage (remplissage correct du rapport d'expertise sans contrôle de fonctionnement pour les véhicules neufs). Bon nombre d'entre eux réclament à cet égard une formulation claire et sans ambiguïté.
- AG signale, en ce qui concerne l'extension des autorisations du contrôle garage à d'autres types de véhicules tels que camions, véhicules de travail, etc., que les détenteurs d'autorisation se voient imposer des exigences supplémentaires qui ne pourraient être satisfaites qu'à l'issue de manifestations de perfectionnement complémentaires poussées.
TI n'est pas fondamentalement hostile: les cas où les inconvénients l'emportent (frais de formation, erreurs) sont limités et les autorités cantonales pourraient en tenir compte lors de la délégation.
- Le CP souhaite qu'il soit clairement stipulé que le contrôle garage ne peut être délégué qu'à des professionnels (par ex. par la mention d'un certificat de capacité).

- L'ASMA veut que les exigences pour un contrôle garage soient interprétées de manière à ce que seules des entreprises dûment qualifiées aient la possibilité de proposer ces services. Une limitation aux importateurs officiels doit être examinée.

Contre: 33 (dont 19 cantons, NE s'est exprimé aussi bien pour que contre)

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG SO BS AI SG GR TG VD VS NE JU ALP AUTOS CP DTC MOTOS BPA ASETA ASA AST VSIG FSE WWF GTLT PS)

- 18 cantons (ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, AI, SZ, ZG, SO, BS, SG, TG, VD, VS, NE, JU) ainsi que l'asa rejettent l'extension des contrôles garage à des types de véhicules supplémentaires tels que camions, véhicules de travail, tracteurs, etc. Ces véhicules ne conviennent pas pour le contrôle garage en raison des règles techniques complexes qui leur sont applicables et de leur caractère individuel parfois très prononcé.
- Le bpa juge important qu'un savoir-faire suffisant soit disponible et que des contrôles aient lieu dans les organisations auxquelles les contrôles sont délégués, parce que cette réglementation s'appliquerait aux nouveaux types de véhicules présentant un potentiel de dégâts plus élevé (par ex. camions). La réglementation proposée tient trop peu compte de cet objectif.
- BE est d'avis que même une extension du contrôle garage aux véhicules pour lesquels un contrôle de fonctionnement serait possible doit être rejetée. Pour les véhicules d'occasion, les prescriptions à appliquer sont trop complexes et le taux d'erreurs augmenterait fortement pour les instances d'immatriculation, avec de lourdes répercussions négatives correspondantes. En outre, les efforts de formation régulière seraient considérables pour les personnes habilitées. Une extension ne serait utile que pour les cyclomoteurs (par ex. vélos électriques).
- AUTOS et VSIG écrivent que si l'admission purement administrative est introduite pour les véhicules avec CoC et reprise par analogie aussi pour les véhicules avec réception par type ou fiche de données, le contrôle garage devient largement caduc. L'article 32 P-OETV doit être adapté en conséquence.
- DTC est fondamentalement d'accord avec la nouvelle mouture, mais si l'admission des véhicules par le biais d'un CoC sans contrôle de fonctionnement est accordée à n'importe quel non spécialiste, alors, le contrôle garage doit également être accordé sans conditions à n'importe quel représentant de marque.

4.1.3.4. Possibilité de délégation des cantons à des tiers pour les contrôles subséquents extraordinaires (véhicules modifiés) (article 34a P-OETV)

Pour: 49 (dont 18 cantons)

(ZH SZ OW NW GL ZG FR SO BL SH AI SG GR AG TG TI VS GE UVS SAB USAM USP 2RAD ALP AM UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF EUROBUS KPZG PS)

- ZH plaide expressément en faveur de la proposition et estime que les expériences des cantons où une délégation était déjà opérée montrent que cela ne nuit pas à la sécurité routière. Il est cependant important que les conditions de la délégation soient respectées et contrôlées.
- TG écrit que son accord est placé sous la réserve que la délégation des contrôles extraordinaires soit expressément abandonnée.
- TI constate qu'il existe cependant aussi le danger d'une évaluation moins uniforme.

Contre: 13 (dont 8 cantons)

(BE LU UR BS AR VD NE JU CCCS CCPCS MOTOS BPA GTLT)

- BE, LU, UR, BS, AR, CCCS, CCPCS, mais aussi les défenseurs ZH, OW, AI, UVS et SCPVS défendent le point de vue que la délégation de contrôles subséquents sur la base de rapports de police doit être exceptée (justification: seul le canton de stationnement est en possession du rapport de police contenant les informations nécessaires, et en outre, la protection des données doit être garantie).
- BE, LU, UR et VD argumentent que le contrôle de modifications techniques impose aux experts des exigences considérablement accrues, par rapport aux contrôles périodiques. Ainsi, les véhicules modifiés devraient souvent être soumis à un contrôle technique approfondi. Pour garantir cette compétence, ces tâches doivent continuer à être confiées aux autorités d'immatriculation. Par ailleurs, il n'est pas garanti que les moyens de contrôle requis (par ex. sonomètre étalonné) soient réellement disponibles.

- BE et BS sont d'avis qu'une délégation à cet égard entraînera des différences encore plus grandes entre les organes d'expertise que cela n'est déjà le cas aujourd'hui. En dernière analyse, il existe d'ores et déjà une sorte de «tourisme des contrôles», où les gens se rendent délibérément dans les cantons qui appliquent moins rigoureusement certaines dispositions. Cette problématique menace de s'aggraver en cas de nouvelle délégation à des particuliers, jusqu'au risque de contrôles de complaisance.
- BE, LU, UR et BS demandent, si l'on s'en tient à une possibilité de délégation des modifications techniques, de préciser que ces contrôles ne peuvent être effectués que par des experts de la circulation répondant aux exigences des art. 65 à 68a OAC. SG réclame un perfectionnement approprié de ces personnes (cours asa) comme pour les experts de la circulation. Le CP veut qu'il soit clairement stipulé que les contrôles subséquents ne peuvent être délégués qu'à des professionnels.
- UR, AR et NE, mais aussi les défenseurs BL et TG considèrent qu'il existe un certain risque de contournements abusifs pour les véhicules modifiés dotés d'équipements pertinents pour l'environnement tels que logiciels de moteurs modifiés (*chiptuning*).

Autres remarques

- ZH suggère qu'à l'article 34 alinéa 2 OETV, on examine si la liste d'exemples de modifications entraînant obligatoirement un contrôle subséquent extraordinaire qui y figure est encore adaptée.

4.1.4. Véhicules agricoles

4.1.4.1. Adaptation de la notion de véhicules «agricoles et forestiers»

Pour: 64

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU ACS UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS CGMPS SVS BPA SIK SCPVS ASMC ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VFAS VSIG SWISSCOFEL HESA FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

- Le SAB plaide expressément en faveur de la proposition parce que les véhicules dans l'agriculture et la foresterie présentent souvent une construction identique ou similaire.
- Le canton de TG indique qu'il convient de renoncer à l'adaptation rétroactive des certificats, légendes des statistiques et autres.
- Le canton de VD suggère que la notion de «course agricole» soit adaptée à l'article 86 OCR.

Contre: 0

- Le UDC rejette, par le biais d'une prise de position générale, les adaptations au droit européen si le «trafic transfrontalier» n'est pas entravé.

4.1.4.2. Simplification des prescriptions

Pour: 55

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASMC ASETA ASMA TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL HESA GTLT EUROBUS KPZG PS)

- Le SAB approuve fondamentalement l'harmonisation des prescriptions avec celles de l'UE dans le domaine des véhicules agricoles et forestiers, du fait que de nombreux véhicules sont importés dans ce segment.

Contre: 3

(USAM ASTAG FER)

- L'ASTAG, l'USAM et la FER déclarent rejeter tout autre traitement de faveur accordé aux véhicules destinés à l'agriculture et à la foresterie si la modification ne vise pas à la reprise de prescriptions purement techniques de l'UE.

4.1.4.3. Article 9 P-OETV (définition des véhicules agricoles et forestiers)

Pour: 59

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VFAS VSIG SWISSCOFEL HESA FER WWF GTLT KPZG PS)

- Le canton de LU précise que les règles d'équipement facilitées de l'agriculture continuent à ne pouvoir être invoquées que pour les tracteurs dont la vitesse maximale ne dépasse pas 40 km/h.

Contre: 0

- Le canton de ZG déclare que l'harmonisation des prescriptions suisses en matière de construction et d'équipement avec celles de l'UE doit être mise en œuvre de façon plus rigoureuse.

4.1.4.4. Articles 53 et 58 P-OETV (pneumatiques et silencieux de remplacement)

Pour: 57

(ZH BE UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

- Les cantons de LU et TG réclament une précision exigeant que les silencieux de remplacement soient aussi efficaces que les pièces d'origine.
- Le SAB souligne que la nouvelle règle ne doit être appliquée qu'aux pneumatiques neufs et aux véhicules neufs.

Contre: 1

(LU)

- L'UDC rejette, par le biais d'une prise de position générale, les adaptations au droit européen si le «trafic transfrontalier» n'est pas entravé.

4.1.4.5. Article 112 P-OETV (miroirs de vision latérale et caméras)

Pour: 49

(ZH LU UR SZ NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP CCCS UPSA SPAA CP DTC FAKT CCPCS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA TCS ASA AST VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT PS)

- ASMA, SPAA et SAB plaident globalement en faveur de la proposition et notamment pour le fait que les caméras de vision latérale, comme selon la norme nationale allemande, puissent être en retrait jusqu'à 2,5 m par rapport à l'extrémité antérieure. SPAA et SAB soutiennent en outre expressément la signalisation par des feux orange de danger.
- Le bpa estime cependant ne pas pouvoir évaluer si la proposition est optimale. L'approche générale va dans le sens d'une plus grande sécurité. Une visibilité suffisante sur le côté est très importante pour la prévention des accidents, surtout pour ce genre de voitures automobiles.
- Le canton de LU souligne que les mesures de compensation pour le dépassement vers l'avant plus grand doivent être énumérées explicitement dans le texte de l'ordonnance.
- SPAA et SAB attirent l'attention sur l'importance d'une instruction de montage claire et compréhensible pour les systèmes à caméra et moniteur.
- La ASMA suggère d'assimiler aux systèmes à caméra et moniteur les miroirs appropriés validés par un organe d'expertise agréé.
- Le canton de VD demande une formulation plus claire de la disposition transitoire à l'article 222p, alinéa 2 P-OETV.

Contre: 9

(BE OW VD AM LOUS ASMA SPM HESA KPZG)

- Le canton de BE ainsi que CCPCS, AM, LOUS, HESA, KPZG et SPM considèrent la visibilité de côté comme insuffisante s'il est possible de poser la caméra en retrait jusqu'à 2,5 m par rapport à l'extrémité antérieure. Avec ce point d'observation, il n'est pas toujours garanti que le

véhicule puisse s'insérer dans la circulation en toute sécurité aux débouchés existants dont les zones de visibilité ne correspondent pas aux normes en vigueur. AM, CCPCS, LOUS, HESA et KPZG demandent de ce fait le raccourcissement de la distance à un maximum de 1,0 m.

- AM, KPZG, LOUS et SPM demandent de renoncer à la signalisation par des feux orange de danger parce que cette mesure n'est pas efficace, mais qu'elle risque d'entraîner davantage d'utilisations abusives. AM, KPZG et LOUS indiquent qu'à la place des feux de danger, il serait plus judicieux de prévoir des feux de marquage rouges et blancs permanents.

Autres remarques

- Le canton de SH demande pourquoi les caméras à vision latérale ne sont pas également réclamées pour des engins de déneigement dépassant de plus de 4 m vers l'avant.

4.1.4.6. Article 131 P-OETV (dépassement vers l'avant pour les voitures automobiles de travail)

Pour: 59

(ZH LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSPA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VFAS VSIG SWISSCOFEL HESA FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

- Le SPAA plaide expressément en faveur de la proposition, notamment en raison des mesures de remplacement prévues telles que des rétroviseurs latéraux plus grands et la possibilité d'installer des systèmes à caméra et moniteur.
- Le bpa s'abstient de toute position car, dans l'état actuel des choses, il n'est pas possible d'évaluer le niveau de sécurité qui en découle.

Contre: 1

(BE)

- Le canton de BE considère l'agrandissement du dépassement vers l'avant pour les véhicules de travail comme inconciliable avec la sécurité routière. En outre, il faut s'attendre à ce que cette facilité soit invoquée a posteriori dans de nombreux cas.

4.1.4.7. Article 134 P-OETV (limitation de la charge utile)

La limitation de la charge utile à 4 t doit-elle être conservée (oui) ou supprimée (non)?

Pour: 41

(ZH BE LU UR SZ OW GL ZG FR SO BL SH AR AI SG GR AG TI VD VS GE JU USAM CCCS UPSPA AUTOS CP DTC CCPCS SVS BPA SCPVS ASTAG ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS PS)

- Les cantons de BE, UR et LU ainsi que CCCS, CCPCS, USAM, AUTOS, ASTAG, FER et VSIG expriment des réserves du fait que le secteur du transport puisse être défavorisé par cette modification.
- Selon les cantons LU et SH et DTC, la suppression de la limitation de la charge utile pour les tracteurs doit être rejetée en raison de leur mode de construction qui ne convient pas pour recevoir des chargements.
- Le bpa constate, notamment en raison de la suppression de la limitation de la charge utile, une tendance qui n'est pas favorable à la sécurité routière.

Contre: 19

(NW BS TG NE UVS SAB USP AM SPAA FAKT LOUS SIK ASMC ASETA ASMA TCS HESA KPZG PLR)

- Le SIK demande de supprimer la limitation de la charge utile et rejette pour cette raison l'augmentation de 3,0 à 4,0 t. Cela continuerait à exclure la possibilité d'admettre en tant que tracteurs utilisés dans la voirie les véhicules fabriqués par divers membres de l'association SIK, ce qui est nuisible à la branche concernée.
- Les cantons de BS, TG et NE ainsi que ASMA, SPAA, LOUS, SAB, AM, UVS, KPZG, FAKT, TCS, ASMC et PLR plaident en faveur de la suppression de la limitation de la charge utile dans le sens d'une ouverture du marché.

- L'UVS et l'ASMC rejettent les limitations de la charge utile parce qu'elles pourraient réduire le nombre des courses de transport ainsi que, dans le cas du service du feu, le nombre de véhicules pouvant intervenir. L'ASMC souligne en outre que la possibilité de transporter davantage de matériel accroît la sécurité des sapeurs-pompiers.

Autre remarque

- L'UVS ajoute que les exigences imposées aux tracteurs et aux camions devraient continuer à être uniformisées de façon générale.

4.1.4.8. Article 161 P-OETV (vitesse maximale et classification)

Pour: 56

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS GE UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS BPA SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VSIG SWISSCOFEL HESA FER WWF GTLT KPZG PS)

- L'UDC déclare, par le biais d'une prise de position générale, approuver la reprise du droit européen si le «trafic transfrontalier» l'exige ou si, comme ici, elle aboutit à des simplifications de règles existantes.

Contre: 4

(VD NE JU GTLT)

- Les cantons de NE et JU ainsi que le GTLT réclament que les véhicules, à titre d'exigence minimale, satisfassent aux critères de classification des véhicules tout terrain selon la directive 2007/46/CE.
- Le canton de VD exprime la crainte qu'à l'avenir, davantage de véhicules pour le transport de personnes ne soient bridés et admis en tant que véhicules agricoles et forestiers. Cela accroît la pression de contrôle auprès de la police, car les courses destinées au transport de personnes ne sont pas autorisées avec ces véhicules.

Autres remarques

- Le canton de VD indique qu'il est difficile de calculer géométriquement la hauteur du centre de gravité citée à l'alinéa 4.

4.1.4.9. Article 163 P-OETV (raccords pour freins de remorque)

Pour: 55

(ZH BE LU UR SZ NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

- Le PDC, le PLR et le PBD soutiennent, dans leurs prises de position générales, les modifications qui servent à la sécurité routière et à la suppression d'obstacles techniques au commerce.
- Le SPAA et le SAB jugent important que des systèmes appropriés soient admis pour les tracteurs afin que les remorques existantes puissent continuer à être utilisées.
- Les cantons de ZH, TG, GR, OW et AI ainsi que CCCS, CCPCS, HESA et SPM signalent les risques présentés par les différences d'intensité de freinage des tracteurs et des remorques, susceptibles de provoquer des accidents.
- Les cantons de ZH, LU, BE et UR ainsi que l'ASMA estiment que la responsabilité du bon raccordement des remorques attelée incombe au conducteur, mais souhaitent, pour le soutenir, une inscription dans le permis de circulation ou un marquage des raccords.
- Le canton de BE demande que la preuve du respect de la concordance de pression soit fournie à l'aide d'un diagramme.

Contre: 5

(OW GR BPA SPM HESA)

- Les cantons de ZH, OW, AI et TG ainsi que CCCS, CCPCS, AM, ASMA, HESA et KPZG demandent que les raccords de freinage à une conduite ne soient autorisés sur les tracteurs que jusqu'à la fin de 2024, comme dans l'UE.

- AM, HESA et SPM signalent, en ce qui concerne le frein de remorque hydraulique (système à une et à deux conduites), que les temps de réaction réclamés lors de l'attelage de grandes remorques ou d'une deuxième remorque sont très difficiles à respecter.
- Les cantons de GR et VD ainsi que HESA demandent des règles supplémentaires pour améliorer la sécurité d'exploitation. Ainsi, le poids remorquable (GR) ou le nombre de remorques attelées (VD) devraient être limités de manière appropriée, ou bien il faudrait réclamer des commandes de frein spéciales pour les grosses charges.
- AM et KPZG signalent qu'après l'interdiction dans l'UE à partir de 2025, les organismes d'installation assumeront la responsabilité et les risques de l'installation des raccords de freins à une conduite.
- Le bpa constate, notamment en raison du relèvement des charges de remorque autorisées pour les remorques à freinage par inertie, une tendance qui n'est pas favorable à la sécurité routière.
- HESA souhaite une autre désignation des raccords de conduite du frein hydraulique des remorques, s'écartant donc de celle du droit européen.

4.1.4.10. Article 164 P-OETV (dépassement vers l'avant pour les tracteurs)

Pour: 49

(ZH UR SZ NW GL SO BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP AM UPSA SPAA CP DTC FAKT LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VSIG SPM SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

- Les cantons de BE, BS, SH, ZG et FR ainsi que le bpa, ACS, CCCS, CCPCS, ACS et SPM estiment que la sécurité routière n'est pas suffisamment assurée dans la réglementation prévue sans personne auxiliaire ni limitation concrète de longueur. En outre, du point de vue de l'exécution, il est trop compliqué de se fonder uniquement sur la charge de l'essieu avant et sur la charge nominale des pneumatiques.
- Les cantons de ZH, AI, GR et TG ainsi que l'UVS, SCPVS et SPM demandent que la disposition cite explicitement les facteurs limitatifs tels que la charge sur l'essieu avant et la charge nominale des pneumatiques.
- Les cantons de BE, SH, ZG et FR ainsi que l'ACS demandent la fixation explicite de la dimension de la dimension du dépassement à 5,0 m.
- SPM signale que les tracteurs à essieux avant fixés de manière oscillante ne conviennent pas pour les grands dépassements vers l'avant pour des raisons de stabilité lors du freinage.
- La KPZG signale que l'expression «engins supplémentaires nécessaires» doit être conservée à titre de condition préalable, comme proposé.

Contre: 10

(BE LU OW ZG FR BS ACS CCCS CCPCS BPA)

- Le canton de BE et l'ACS estiment insuffisantes les mesures proposées pour améliorer la capacité à voir (système à caméra et moniteur) et à être vu (feu orange de danger).
- Selon le canton d'OW, les miroirs prescrits sont d'ores et déjà trop peu utilisés, de sorte que la proposition n'est pas soutenue.

Autres remarques

- Le canton de BE ainsi que LOUS, ASMA, AM et ACS demandent que les prescriptions de longueur pour les engins supplémentaires équipant à titre temporaire des véhicules agricoles s'appliquent également en cas d'utilisation industrielle lorsqu'ils permettent de réaliser des travaux comparables et que le même équipement de sécurité est présent.

4.1.4.11. Article 166 P-OETV (cales de roues et dispositifs d'attelage)

Pour: 53

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP AM CCCS UPSA SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KPZG PS)

Contre: 2

(TG SPM)

- Le canton de TG critique dans la formulation proposée une lacune de réglementation concernant l'obligation du rétroviseur sur les véhicules agricoles et forestiers.
- SPM signale qu'il n'existe encore sur le marché aucun tracteur pour lequel le constructeur garantit un poids remorquable sur le système de relevage à trois points.

4.1.4.12. Article 168 P-OETV (réduction de boîte de vitesse de monoaxes)

Pour: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

- L'UDC déclare, à l'aide d'une prise de position générale, approuver la reprise du droit européen si le «trafic transfrontalier» l'exige ou si, comme ici, cette reprise aboutit à des simplifications des règles en vigueur.

Contre: 0

4.1.4.13. Article 183 P-OETV (charges par essieu des remorques)

Pour: 57

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA SPAA CP FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VFAS SWISSCOFEL HESA FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

- L'UDC déclare, à l'aide d'une prise de position générale, approuver la reprise du droit européen si le «trafic transfrontalier» l'exige.
- CCCS et CCPCS attirent l'attention sur un renvoi de confort qui renvoie non pas à l'article 21, alinéas 2 et 3 P-OETV, mais à l'article 21, alinéa 1, lettre b P-OETV.
- Le canton de BE suggère de conserver également à cet endroit la citation des «remorques à essieu central».

Contre: 3

(AUTOS DTC VSIG)

- DTC, AUTOS et VSIG rejettent la proposition car elle crée une lacune de réglementation pour les remorques à plus de 4 essieux. L'UPSA approuve la proposition avec la même réserve.
- Le bpa constate, notamment en raison du relèvement des charges autorisées sur les essieux, une tendance qui n'est pas favorable à la sécurité routière.

4.1.4.14. Art. 189, 201, 202, 203 et 205 P-OETV (règles de freinage pour les remorques de travail)

Pour: 57

(ZH BE UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

- Le canton de LU déclare que l'harmonisation avec les véhicules produits dans les pays de l'UE et l'adaptation au relèvement des poids transportés vont dans le bon sens.

Contre: 2

(LU BPA)

- Dans le cadre de la modification proposée de l'article 201, alinéa 1 OETV, le canton de LU exprime des réserves concernant la compatibilité future des dispositifs de freinage des tracteurs et des camions. Cela facilite ainsi la possibilité d'atteler d'anciennes remorques de camions à des tracteurs.
- Le canton de LU signale que lors d'un arrêt en pente, le véhicule tracteur doit pouvoir également retenir tout le poids des remorques avec le frein à inertie. Pour que la limite de poids pour les remorques à freinage à inertie reste inchangée, il convient de renoncer au relèvement prévu à l'article 202, alinéa 2 OETV.

- Le bpa considère notamment le relèvement des limites de poids à l'article 205 P-OETV comme une innovation qui n'est pas bénéfique à la sécurité routière.
- L'UDC rejette, par le biais d'une prise de position générale, les adaptations au droit européen si le «trafic transfrontalier» n'est pas entravé.

4.1.4.15. Article 195 P-OETV (dispositifs d'attelage de remorques)

Pour: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS BPA SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT KPZG PS)

- Les cantons de NE et JU ainsi que le GTLT demandent des modifications concernant les notions utilisées pour la sellette d'attelage et le pivot d'attelage.

Contre: 0

4.1.4.16. Articles 207 et 208 P-OETV (remorques agricoles et forestières)

Pour: 54

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA VSIG SWISSCOFEL HESA FER GTLT EUROBUS PS)

- Le PDC, le PLR et le PBD soutiennent, dans leurs prises de position générales, les modifications qui servent à la sécurité routière et à la suppression des obstacles techniques au commerce.
- Les cantons de BE, LU, UR et ZG expriment des réserves quant à la sécurité routière en raison de la combinaison entre des tracteurs neufs et des remorques anciennes, qui peut aboutir à ce que le véhicule tracteur soit tiré par la remorque.
- AM, SPAA, ASMA et KPZG acceptent le relèvement de la limite de poids de 6 t à 8 t pour les remorques à freinage à inertie, mais estiment que les participants au marché sont dans l'obligation de ne pas proposer de remorques dans ce segment pour des raisons de sécurité routière.
- Le canton de SG demande une réglementation ayant pour effet que, lors de la transformation du dispositif de freinage, les prescriptions applicables soient les mêmes que celles destinées aux remorques neuves. Il doit être exclu que des remorques de camions retirées du service soient adaptées aux anciennes prescriptions pour les remorques agricoles en se référant à la date de leur 1^{ère} mise en circulation déjà bien antérieure.
- Les cantons de BE, LU et UR proposent des mesures complémentaires pour réduire les risques. Ces mesures prévoient à titre de possibilité le contrôle des ensembles de véhicules, l'équipement ultérieur des dispositifs de freinage, la réduction de la vitesse de 40 km/h à 25 km/h, la réduction du poids total et l'immobilisation des anciennes remorques agricoles et forestières.
- HESA demande que les exigences applicables aux raccords de freins sur les remorques en vue de l'attelage d'une remorque supplémentaire soient les mêmes que celles imposées aux tracteurs.
- SPM et AM signalent que trop peu d'attention est accordée aux inconvénients fondamentaux des freins de remorques hydrauliques par rapport aux freins à air comprimé.

Contre: 3

(ZG KPZG UDC)

- AM et KPZG demandent que le poids total des remorques à freinage hydraulique à une conduite et ayant un taux de freinage de 38 % soit limité à 28 t, comme avant l'introduction de la limite à 40 t.
- L'UDC rejette, dans sa prise de position, la reprise des normes européennes pour les remorques à usage agricole ou forestier.

4.1.4.17. Article 209 P-OETV (dispositifs d'attelage)

Pour: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

- Le canton de Lucerne signale que des œillets de remorquage rigides pourraient favoriser le basculement d'ensembles de véhicules sur des terrains difficiles.

Contre: 0

4.1.4.18. Annexe 3 P-OETV (exigences imposées aux caméras à vision latérale)

Pour: 51

(ZH BE UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS USAM AM CCCS UPSA AUTOS CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KPZG PS)

- AM, ASETA et KPZG font valoir que les systèmes à caméra et moniteur doivent être compatibles avec les systèmes que les constructeurs de véhicules prévoient pour améliorer la visibilité panoramique. En outre, les systèmes doivent être obligatoirement contrôlés par un organe d'expertise suisse agréé. L'ASMA rejette donc la proposition.
- Le canton de LU fait valoir qu'en outre les dysfonctionnements et les pannes, les salissures sur ou dans le système doivent également pouvoir être aisément repérables.
- L'ASETA souligne qu'il doit exister un concept de contrôle avec des consignes techniques claires.

Contre: 5

(LU SPAA ASMA AST WWF)

- ALP, AST et WWF réclament des adaptations des chiffres 11 et 161 pertinentes pour la sécurité, mais non décrites plus en détails.
- Le SPAA, qui a procédé à des enquêtes fondamentales ayant abouti à la proposition soumise, a entre-temps dégagé de nouveaux constats à l'occasion d'analyses plus poussées. Le SPAA et le SAB soumettent donc diverses propositions d'adaptations ayant le même libellé:
Chiffre 11 Précision textuelle concernant l'angle de vision saisi de 50° jusqu'à 70° compris
Chiffre 16 Ne pas exclure la distorsion, ne réclamer qu'une résolution suffisante
Chiffre 161 Fixation de la taille affichée de l'objet testé en millimètres
Chiffre 18 Nouvelle insertion, avec la consigne d'une instruction d'installation et de pose détaillée
Chiffre 24 Pas de consignes concernant la stabilité de forme de l'optique de la caméra
Chiffre 3 Prévoir la reconnaissance des attestations de conformité selon la norme de contrôle allemande

4.1.4.19. Annexe 7 P-OETV (contrôle des freins)

Pour: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VFAS VSIG SWISSCOFEL HESA FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

- Le canton de BE fait notamment observer que le contrôle de l'effet de freinage du frein d'immobilisation des tracteurs de classe T4.3 doit pouvoir être délégué à un organe d'expertise suisse agréé.
- AM, ASMA et KPZG réclament un complément permettant également d'appliquer la méthode de remorquage pour apporter la preuve de l'effet de freinage au chiffre 432.1 pour les remorques agricoles et forestières.
- HESA renvoie aux réserves concernant la modification de l'article 163 P-OETV.

Contre: 2

(DTC UDC)

- DTC fait valoir que l'augmentation des exigences d'efficacité pour les machines de chantier circulant lentement à moins de 15 km/h est problématique. Celles-ci sont construites selon les

normes européennes qui fixent des exigences moins rigoureuses. Par exemple, les compacteurs de revêtement n'atteignent pas les valeurs proposées.

- L'UDC rejette, dans sa prise de position, la reprise de normes européennes pour les remorques à usage agricole ou forestier.

4.1.4.20. Article 67 P-OCR (poids d'adhérence)

Pour: 52

(ZH UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA SPAA CP FAKT CCPCS LOUS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST SPM FER WWF GTLT EUROBUS KPZG SP)

- Le SAB et le SPAA sont expressément en faveur de la proposition qui accroît sensiblement la sécurité et réduit les risques d'accidents.
- AM, ASMA et KPZG demandent que la prescription couvre également les ensembles de véhicules à 20 km/h afin de s'appliquer également aux anciens tracteurs.

Contre: 8

(BE LU AUTOS DTC SVS ASTAG VSIG SWISSCOFEL)

- Les cantons de LU, UR et SH ainsi que USAM, ASTAG, FER et SPM déclarent que le poids d'adhérence doit être de 25 %, même dans la plage de vitesse de 25 à 40 km/h.
- Le canton de BE demande que le poids minimal d'adhérence soit fixé à 20 % comme pour les transports exceptionnels.

Autres remarques

- AM, ASMA et KPZG demandent la suppression de la facilité prévue à l'article 119 lettre a et à l'article 118a, alinéa 1 OETV, selon laquelle le poids d'adhérence des véhicules individuels non chargés peut être inférieur à 25 %. Cela contredit la proposition de l'article 67, alinéa 4 P-OCR, qui réclame pour les ensembles de véhicules au moins 25 % du poids effectif (chargement compris).

4.1.5. Émissions (gaz d'échappement et bruit)

4.1.5.1. Article 35 P-OETV

Pour: 49

(BE LU SZ OW GL ZG FR SO SH AI SG AG TI VD VS GE JU UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL HESA FER GTLT EUROBUS KPZG PS)

- Le PS signale que cette disposition ne doit être associée à aucune répercussion négative concernant la pureté de l'air.

Contre: 9

(ZH UR NW BS BL AR GR TG NE)

- Les cantons de ZH, BE, UR, GR, NW, BS, BL, AR, TG et NE rejettent la proposition et réclament l'introduction obligatoire de la mesure du nombre de particules dans le service antipollution. Le canton de SH se rallie également à la proposition d'une introduction à moyen terme.

4.1.5.2. Annexe 5 P-OETV et ordonnance sur le service antipollution

Pour: 48

(BE LU SZ OW GL ZG FR SO SH AI SG AG TI VD VS NE GE JU SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA DTC FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG)

- Le PVL, le PDC, le PLR et le PBD soutiennent, dans leurs prises de position générales, les modifications qui servent à protéger l'environnement et à supprimer les obstacles techniques au commerce.

- SIK demande de fixer à 12,0 t et non à 7,5 t le poids total maximal pour pouvoir invoquer cette réglementation, au chiffre 213 nouvellement introduit.

Contre: 11

(ZH UR NW BS BL AR GR TG NE UDC PS)

- Les cantons de ZH, BE, UR, GR, NW, BS, BL, AR, TG et NE renvoient à la justification relative à l'article 35 P-OETV (ci-dessus).
- L'UDC rejette la reprise de nouvelles prescriptions concernant les gaz d'échappement pour les moteurs à combustion de tracteurs, de machines de travail et de véhicules de voirie du fait qu'il n'existe aucune nécessité d'agir dans ce domaine en Suisse.
- Le PS redoute des incidences négatives sur l'environnement et la pureté de l'air en raison du chiffre 213 nouvellement introduit.

4.1.5.3. Annexe 6 P-OETV (mesurage du niveau sonore)

Pour: 59

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA DTC FAKT CCPCS LOUS SVS BPA SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

Contre: 0

4.1.5.4. Article 16 P-OCR (utilisation de signaux spéciaux)

Pour: 56

(BE UR SZ OW NW GL FR SO BL SH AR AI SG GR AG TI VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA DTC FAKT CCPCS LOUS CGMPS SVS BPA SIK SCPVS ASMC ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS FEUERBS FEUERBL KPZG PS)

- CCCS, CCDJP et divers cantons (BE, SZ, OW, SO, AI, GR, AG, saluent le transfert au niveau de l'ordonnance de la réglementation des courses urgentes de nuit sans avertisseur à deux sons alternés, mais réclament que la fiche technique du DETEC sur l'utilisation des feux bleus et de l'avertisseur à deux sons alternés continue à exister. Cette fiche technique garantit que toutes les organisations à feux bleus de Suisse s'appuient sur les mêmes lignes directrices. Le tribunal fédéral, dans ses arrêts, a invoqué cette fiche technique à diverses reprises.
- CCCS, CCDJP et SZ sont d'avis que l'utilisation du feu bleu ne doit pas être ordonnée par une centrale d'intervention, même pour les services du feu et les services de secours. UR, ZG sont d'avis que cela ne doit pas être réclamé pour les services de secours.

Contre: 15

(ZH LU OW ZG BS TG VD UVS CP CSSP CGMPS FEUERBS FEUERBL VSBF GVZ)

- ZH, BS, TG sont d'accord avec la réglementation au niveau de l'ordonnance des courses urgentes de nuit sans avertisseur à deux sons alternés, à la réserve que la fiche technique du DETEC sur l'utilisation des feux bleus et de l'avertisseur à deux sons alternés ne soit pas purement et simplement supprimée.
- LU est d'avis que les feux bleus peuvent être ordonnés uniquement à titre exceptionnel sans avertisseur à deux sons alternés, même pour les courses nocturnes, pour des raisons de sécurité routière.
- UR, ZG, VD sont d'avis que l'utilisation du feu bleu ne doit pas être ordonnée par une centrale d'intervention, même pour les services de secours.
- TG, CSSP, CGMPS, VSBF, GZV sont d'avis que l'utilisation du feu bleu ne doit pas être ordonnée par une centrale d'intervention, même pour les services du feu.

VD: Il convient d'ajouter à l'art. 16, al. 1 les véhicules de la protection civile et de l'organe cantonal de conduite.

4.1.6. Sécurité routière en général

4.1.6.1. Article 106 P-OETV (ceintures de sécurité pour les tracteurs)

Pour: 53

(ZH BE LU UR OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA SPAA CP FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT KPZG PS)

- Le canton de SH et le SPAA saluent expressément la proposition parce qu'elle complète l'obligation d'équipement avec une ceinture.
- Le PS approuve la proposition à la condition que la modification n'influe pas négativement sur la sécurité routière.
- Les cantons de BE, FR, LU, ZH, ZG, SO, AR, AI, SG, SZ, GR et OW ainsi que le bpa, DTC, UVS, CCCS, CCPCS et SCPVS demandent que la LCR¹³ et l'OCR¹⁴ soient adaptées et que l'obligation du port du casque soit élargie aux quads admis en tant que tracteurs. Les cantons de SZ et AR ainsi que le bpa et DTC rejettent la réglementation proposée pour cette même raison.

Contre: 6

(SZ AR AM DTC BPA KPZG)

- DTC réclame que les quads, quelle que soit leur réception par type, soient admis en tant que quadricycles à moteur jusqu'à ce que l'obligation de porter le casque puisse être introduite.

4.1.6.2. Article 119 P-OETV (facilité jusqu'à 30 km/h)

Pour: 56

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KPZG PS)

Contre: 1

(BPA)

- Le bpa signale que les sièges disposés en travers par rapport au sens de circulation représentent clairement un risque pour la sécurité parce qu'une collision frontale a les mêmes effets qu'une collision latérale. Le risque ne doit pas être minimisé, même pour une vitesse maximale de 30 km/h.

Autres remarques

- AM et KPZG signalent que l'obligation des marques d'identification pour les dispositifs d'attelage sur les véhicules ayant une vitesse maximale par construction de 30 km/h est réglementée de manière contradictoire. C'est pourquoi il convient de supprimer la facilité de la lettre r de l'article 119 OETV.

4.1.6.3. Article 123 P-OETV (protection contre l'incendie dans les autocars)

Pour: 57

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS BPA SIK SCPVS ASTAG ASETA TCS ASA AST VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS PS)

- Le bpa plaide expressément en faveur de la proposition parce que l'amélioration de la protection contre l'incendie apporte une contribution importante à l'accroissement de la sécurité dans les autocars.

Contre: 0

¹³ RS 741.01

¹⁴ RS 741.11

4.1.6.4. Articles 127 et 129 P-OETV (règles de freinage pour voitures automobiles de travail)

Pour: 56

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USP ALP AM CCCS UPSA SPAA CP FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VFAS SWISSCOFEL HESA FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

Contre: 4

(AUTOS DTC BPA VSIG)

- DTC, AUTOS et VSIG demandent que la règle d'équipement du ralentisseur continue à se fonder sur le poids total inscrit sur le permis de circulation.
- Le bpa ne voit aucune raison pour laquelle l'obligation d'équipement pour le ralentisseur ne devrait s'appliquer qu'au-delà de 45 km/h en Suisse, alors qu'elle s'applique déjà aux tracteurs de l'UE à partir de 40 km/h.

4.1.6.5. Article 178 P-OETV (règles de freinage pour les vélos électriques)

Pour: 56

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP 2RAD ALP CCCS UPSA SPAA CP FAKT CCPCS LOUS PROVELO SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA TCS VELOS ASA AST VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS PS)

- Pro Velo considère la procédure de contrôle simplifiée judicieuse. Il est très peu probable qu'à cause de cela, des freins trop faibles soient mis en circulation et que la situation du trafic devienne donc plus dangereuse. De même, il n'est pas critique que les vélos électriques suisses soient équipés de freins qui ne répondent pas à l'immatriculation internationale (par ex. parce que la forme du levier de frein ne répond pas à la norme de l'UE), du moment que cela facilite le travail des constructeurs suisses.

Contre: 3

(AR DTC BPA)

- DTC: La prescription relative au freinage sur route humide pour les vélos électriques rapides (de 30 à 45 km/h) devrait être conservée, en particulier sur la base du risque élevé de blessure pour les personnes circulant en vélo électrique ainsi que pour assurer l'égalité de traitement entre les motocycles légers. Les prescriptions suisses proposées ne sont pas harmonisées avec celles de l'UE.
- BPA: Un système de freinage efficace et en bon état de marche joue un rôle fondamental dans la sécurité routière. Avec l'abandon envisagé de la procédure de contrôle pour les vélos électriques rapides selon les dispositions des motocycles légers, aucune concession ne doit être faite sur le plan de la sécurité. C'est pourquoi le bpa recommande, à titre de norme minimale, de s'appuyer sur la norme actuellement en vigueur SN EN 15194 (cycles – cycles à assistance électrique – bicyclettes EPAC) pour les exigences et les procédures de contrôle (pour les vélos électriques lents et rapides).

Autres remarques

- DTC fait observer que la force de commande pour le levier du frein à main des cyclomoteurs, au chiffre 316 de l'annexe 7 OETV, devrait s'élever à 200 N. Cela correspond à la valeur du règlement ONU n°78.

4.1.6.6. Article 3b P-OCR (port du casque obligatoire)

Pour: 59

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS NE GE JU UVS SAB USAM USP 2RAD ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS MOTOS PROVELO SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA VELOS ASA AST VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT KPZG PS)

- SPAA, 2RAD, CP et MOTOS plaident expressément en faveur de la proposition.
- Les cantons de ZH, BE, AI et GR ainsi que CCCS, CCPCS, AUTOS et SAB plaident en faveur de la proposition parce qu'elle apporte une réglementation uniforme. Mais ce qui est décisif, c'est le niveau de protection et la qualité du matériau des casques.

- Le canton de BE signale qu'à l'avenir, les cyclomoteurs traditionnels et les vélos électriques rapides ne pourront plus être distingués sur la base des conditions figurant dans le permis de circulation.

Contre: 4

(VD BPA TCS EUROBUS)

- Le bpa, TCS et EUROBUS considèrent que l'acceptation de l'effet de protection plus faible n'est pas justifiée, car les conducteurs de cyclomoteurs traditionnels sont physiquement nettement moins actifs que les personnes circulant en vélo électrique. Le compromis en faveur d'une meilleure ventilation n'est donc pas nécessaire.
- Le bpa et le TCS considèrent que le moment est mal choisi pour cette modification, car il convient d'abord de renforcer les exigences imposées aux casques des conducteurs de vélos électriques rapides. Comme le signale d'ailleurs PROVELO, des normes correspondantes sont en préparation au niveau international; en outre, on peut dès aujourd'hui se procurer des casques pour vélo électrique spécialement ventilés qui répondent à la norme de protection en vigueur des casques de moto.
- L'AST et le WWF soulignent qu'il convient de prescrire aux conducteurs de vélos électriques ayant une vitesse maximale par construction de plus de 20 km/h et de moins de 30 km/h les mêmes casques que pour les conducteurs de cyclomoteurs «classiques».
- Le bpa signale que de nombreux fabricants de casques de vélo excluent explicitement l'utilisation du casque de vélo sur un cyclomoteur.

Autres remarques

- VELOS et PROVELO soutiennent la conservation de la réglementation prévoyant qu'un casque de vélo suffit pour les vélos électriques rapides et qu'aucun casque n'est obligatoire sur les vélos électriques lents.
- EUROBUS donne la préférence à une réglementation imposant à tous les cyclistes de porter un casque de vélo.

4.1.7. Autres remarques venant de diverses motions

4.1.7.1. Article 42 P-OETV (garantie du poids remorquable)

Pour: 57

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS BPA SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL FER GTLT KPZG PS).

Contre: 0

Autre remarque:

- LU propose que l'on inclue à l'article 51, alinéa 1 OETV le fait que ce n'est pas le régime du moteur qui est déterminant, mais la puissance.

4.1.7.2. Article 46 P-OETV (caractéristiques des moteurs électriques)

Pour: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP 2RAD ALP CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA TCS VELOS ASA AST VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS PS).

- Le cantons de BE, UR, SZ, OW, GL, ZG, AI, SG, GR, TG, VS et JU ainsi que l'asa suggèrent que la proposition soit examinée dans l'optique d'éventuelles contradictions avec l'article 41, alinéa 3.
- DTC propose de mentionner dans le texte non seulement le «constructeur», mais aussi le «transformateur».

Contre: 0

4.1.7.3. Article 48 P-OETV (réduction de la vitesse)

Pour: 57

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SAB USAM USP 2RAD ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KPZG PS)

- Le SPAA et le SAB soutiennent expressément la proposition.
- TG veut que les rapports d'expertise des organes d'expertise étrangers agréés soient également acceptés.

Contre: 0

4.1.7.4. Article 71a P-OETV (déflecteur à air)

Pour: 54

(ZH BE SZ OW NW GL ZG FR SO BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC CCPCS LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

- SZ, ZG, AR, TG, CCCS et CCPCS réclament de remplacer la notion d'«incoloré» par une valeur de translucidité concrète; ZG, AR, CCCS et CCPCS proposent une translucidité d'au moins 70%, SZ d'au moins 85 %.
- SH veut préciser la formulation «regarder dans le rétroviseur sans être gêné» afin qu'il soit clair que l'observation dans le rétroviseur ne doit pas se faire à travers le déflecteur d'air.

Contre: 6

(LU UR BS VD FAKT BPA)

- LU, UR, BS et VD avancent les mêmes arguments que les participants en faveur indiqués plus haut: la notion d'«incoloré» doit être remplacée par une valeur de translucidité concrète; UR, BS, VD, le bpa veulent prescrire une translucidité d'au moins 70 %.
- UR réclame, comme SH plus haut, qu'il soit clair que l'observation dans le rétroviseur ne puisse pas se faire à travers le déflecteur d'air.
- Fakt signale que les sécurités électriques prescrites (protection contre le coincement) doivent continuer à fonctionner après le montage de déflecteurs d'air.

4.1.7.5. Article 80 P-OETV (compatibilité électromagnétique)

Pour: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP 2RAD ALP CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS BPA SIK SCPVS ASTAG ASETA TCS ASA AST VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS PS)

Contre: 0

4.1.7.6. Article 93 P-OETV (transport de chevaux)

Pro: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS BPA SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS PS)

- SH s'interroge sur l'importance pour les chevaux ayant une taille au garrot de plus de 1,60 m.
- LU voudrait fixer de façon générale à 1,20 m la dimension prévue des portes arrière.

Contre: 1

(AR)

4.1.7.7. Article 105 P-OETV (réparation de pare-brise)

Pour: 59

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS SVS BPA SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT KPZG PS).

- Le bpa réclame que l'article 105, alinéa 3 OETV ne soit pas simplement abrogé, mais que l'on insère à la place: «Une réparation est autorisée si l'article 71a, alinéa 4 et l'article 66, alinéa 1 OETV sont respectés». Cela vise à indiquer que les exigences de cet article importantes pour la sécurité routière (par ex. vue claire et sans distorsion) s'appliquent également aux pare-brise réparés.

Contre: 2
(AM KPZG).

4.1.7.8. Article 61 P-OCR (transports de personnes soumis à autorisation)

Pour: 41 (dont 11 cantons)

(NW GL FR SO BS BL SH AG VD NE GE SAB USAM USP AM UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CSSP LOUS CGMPS SVS SIK ASMC ASTAG ASETA ASMA TCS VSIG SWISSCOFEL FER EUROBUS FEUERBS FEUERBL VSBF GVZ KPZG PS)

- Dans les commentaires, 8 cantons venant du camp général du non sont favorables à la nouvelle formulation de la réglementation applicable aux véhicules militaires (BE, LU, UR, SZ, ZG, AR, VS, JU). Une majorité se dégage donc pour cette partie de la proposition, tant parmi les cantons que parmi les autres participants à la consultation.
- Le transfert de la possibilité d'autoriser des transports de personnes sur des véhicules à chenilles des directives d'exécution prévues pour abrogation¹⁵ concernant les véhicules à chenilles et les traîneaux vers le droit des ordonnances est soutenu par 7 cantons venant du camp général du non (LU, UR, SZ, ZG, AR, VS, JU). Cette partie de la proposition reçoit donc elle aussi un accueil globalement positif de la part des cantons.
- Le canton de VD demande pourquoi la disposition relative à la possibilité des cantons d'autoriser les transports de personnes sur des véhicules de transport de choses doit être complétée par les courses pour la chasse, les courses avec des véhicules à chenilles et les courses dans le cadre des manifestations privées avec des véhicules militaires qui n'ont pas été autorisées par le DDPS ou qui sont de son ressort.

Contre: 25 (dont 14 cantons)

(BE LU UR SZ OW ZG AR AI SG GR TG TI VS JU UVS ALP CCCS CCPCS BPA SCPVS ASA AST FSE WWF GTLT)

- La majorité des cantons s'exprime contre la proposition visant à autoriser pour la chasse des exceptions au transport de personnes sur des véhicules de transport de choses. Aucune raison ne le justifie. En particulier pour les chasses, des risques supplémentaires se posent, tels que terrain, fusil/munitions, courses de nuit, etc. Il existe suffisamment de véhicules appropriés et sûrs pour ce genre d'interventions. BE, CCCS et CCPCS signalent qu'il n'est guère possible pour les autorités cantonales de veiller à la sécurité requise à l'aide de contraintes appropriées, à moins de connaître le parcours exact, ce qui est sans doute irréaliste dans le cas d'une chasse. OW, AI, TG, GR, UVS et SCPVS estiment que la réglementation proposée pour la chasse est problématique du point de vue de la responsabilité civile et du droit pénal, car l'autorité est appelée à autoriser un état dangereux qui ne peut être corrigé que par l'utilisation de véhicules immatriculés pour le transport de personnes.
- BE, CCCS et CCPCS veulent conserver la réglementation actuelle pour les courses avec des véhicules à chenilles. La modification proposée entraîne par exemple que les riverains se rendant dans des restaurants de montagne reculés ou des chalets en hiver pourraient emprunter davantage des chariots à moteur et des chariots de travail à propulsion à chenilles, même en dehors de routes et de chemins, ce qui génère d'autres incertitudes et est également critique sur le plan de la protection de l'environnement. BE estime qu'autoriser des transports de personnes sur des véhicules à chenilles et augmenter le nombre de courses n'est pas la bonne solution du point de vue de la protection de la nature et de l'environnement (bruit, fuite des animaux sauvages) ni de la sécurité générale (pistes). Cela ne fait qu'accroître la pression à

¹⁵ Instructions du DFJP du 14 février 1968 concernant l'immatriculation des véhicules à chenilles et des traîneaux.

l'octroi d'autorisations, étant entendu que dans les régions de montagne, des zones de protection de la faune sauvage seraient régulièrement concernés ou que ces véhicules circuleraient sur des pistes de ski et de luge.

Autres remarques

- EUROBUS: En outre, on pourrait ici légaliser aussi la prise de passagers lors de la collecte de vieux papiers. Dans de nombreuses communes, il est d'usage que les «collecteurs» soient emmenés sur des remorques agricoles ou sur des surfaces de chargement de véhicules de livraison.
- AST, FSE et WWF: Dans les régions de ski, nous estimons que pour le transport de personnes, il faudrait utiliser, à la place de véhicules à chenilles, des moyens de transport fonctionnant sans combustibles fossiles.
- Le PS tient à faire observer que les véhicules à chenilles concernés doivent être propulsés par une technique qui respecte l'environnement et ménage le climat autant que possible.

4.1.7.9. Articles 77 P-OCR et 72 P-OAC (traîneaux)

Pour: 51

(ZH LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP AM UPSA SPAA CP DTC FAKT LOUS SVS SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KPZG SP)

- Le SAB soutient expressément la proposition: le fait de tracter des traîneaux doit être fondamentalement permis sur tous les véhicules à chenilles. Les véhicules à chenilles ont une grande importance dans les zones de sports d'hiver. La réglementation prévue est donc adaptée aux besoins et il y a lieu de s'en réjouir vivement.

Contre: 3

(BE CCCS CCPCS)

- BE, CCCS et CCPCS renvoient à leurs remarques concernant l'article 61 P-OCR.

4.2. Tachygraphe intelligent

4.2.1. Introduction en général

Pour: 60

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP AM CCCS ARVAG UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS LOUS BPA SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS OCIAMT KPZG PS)

- AUTOS, SPAA, ASTAG, FER, CP, UDC, PLR, PDC, PVL et PBD plaident expressément en faveur de l'introduction du tachygraphe intelligent simultanément en Suisse et dans l'UE.
- USAM, ARVAG, OCIAMT, ASTAG, FER et EUROBUS considèrent l'introduction simultanée comme indispensable en raison du caractère uniforme des possibilités de contrôle et de surveillance ainsi, donc, que des conditions de concurrence.
- AST, WWF et ALP soulignent l'importance des nouvelles fonctions pour la détection des abus et ALP signale qu'il convient de prévoir des possibilités de contrôle correspondantes pour les centres de contrôle des poids lourds et pour les contrôles mobiles.
- ALP escompte qu'avec le tachygraphe intelligent, la pression n'augmentera pas sur les chauffeurs, mais sur les détenteurs de véhicules qui provoquent des manipulations.
- Le PLR signale que l'acceptation de la nouvelle génération de tachygraphes dépend entre autres de la bonne gestion des données personnelles recensées.
- L'UVS réclame que des délais transitoires soient prévus pour un éventuel remplacement des tachygraphes analogiques et numériques.

Contre: 1

(SVS)

- Les cantons de SZ et SH estiment que du point de vue de l'exécution, il existe encore trop de questions en suspens pour se prononcer de manière définitive. Ainsi, par exemple, nul ne sait à combien se monteront les frais pour l'acquisition des moyens auxiliaires techniques et la formation du personnel.

4.2.2. Équipement du véhicule

4.2.2.1. Articles 99 et 99a P-OETV (limiteur de vitesse)

Pour: 56

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP CCCS ARVAG UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS BPA SIK SCPVS ASTAG ASMA TCS ASA AST VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS OCIAMT PS)

Contre: 0

4.2.2.2. Article 100 P-OETV et annexe 1 P-ORT (tachygraphe)

Pour: 57

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP CCCS ARVAG UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS BPA SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS OCIAMT PS)

- L'UDC demande de ne plus apporter de modifications aux prescriptions pour les anciens systèmes, mais de les laisser venir à leur terme.

Contre: 0

Autres remarques

- Le canton de NE demande que même les véhicules dont les conducteurs sont soumis à l'OTR 2 (par ex. les taxis) soient dans l'obligation d'être équipés de tachygraphes numériques, car cela faciliterait l'exécution.

4.2.2.3. Article 101 P-OETV (installation et contrôle des tachygraphes)

Pour: 57

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP CCCS OTRAG UPSA AUTOS SPAA CP DTC FAKT CCPCS BPA SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS OCIAMT PS)

Contre: 0

4.2.3. Prescriptions en matière de durée du travail et du repos

4.2.3.1. Article 13 P-OTR 1 (moyen de contrôle)

Pour: 54

(ZH BE UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP CCCS ARVAG UPSA SPAA CP FAKT CCPCS BPA SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS OCIAMT PS)

- Les cantons de ZH, LU, OW, AR, AI, GR et TG ainsi que CCCS, CCPCS, UVS et SCPVS demandent la révision et le cas échéant l'explication de la notion de «ininterrompue» utilisée dans le projet.
- Le CP demande que les dispositions proposées en matière de protection des données ne s'adressent pas seulement aux entreprises, mais aussi aux autorités.
- L'ARVAG et l'OCIAMT approuvent la proposition à la condition que les dispositions concordent avec celles du droit européen.
- L'ALP suggère de faire appel aux géopositions consignées par le tachygraphe intelligent pour apporter la preuve de courses de cabotage illégales.

Contre: 1

(LU)

Autres remarques

- L'UPSA demande de prolonger de un à deux ans la durée de validité de la carte d'atelier.

4.2.3.2. Article 13d P-OTR 1 (carte d'entreprise)

Pour: 41

(ZH BE LU UR OW NW GL ZG SO BL AR AI SG AG TI VS GE JU UVS SAB USP ALP CCCS ARVAG UPSA SPAA CP FAKT CCPCS BPA SIK SCPVS ASETA ASMA TCS ASA AST VSIG WWF GTLT PS)

- L'ALP est expressément en faveur de la proposition visant à raccourcir la durée de validité des cartes.
- Les cantons de ZH, BE, OW, FR et AI ainsi que CCCS et CCPCS suggèrent d'uniformiser la durée de validité de toutes les cartes dans le système de tachygraphe.
- Le CP est en faveur du raccourcissement de la durée de validité à la condition que cela s'applique également dans l'UE.

Contre: 15

(SZ FR BS SH GR TG VD NE USAM ASTAG SWISSCOFEL FER EUROBUS OCIAMT UDC)

- Les cantons de SZ, BS, SH, GR, TG, VD et NE ainsi que OCIAMT, USAM, ASTAG, FER et EUROBUS demandent que la durée de validité de la carte d'entreprise reste inchangée.
- EUROBUS remet en cause de façon générale l'utilité de la carte d'entreprise et considère le renouvellement de la carte comme approprié uniquement lorsqu'elle ne fonctionne plus.

4.2.3.3. Article 13e P-OTR 1 (carte de contrôle)

Pour: 36

(BE UR NW GL ZG SO BL SG AG TI VS GE JU SAB USAM USP ALP ARVAG UPSA SPAA CP FAKT BPA SIK ASTAG ASETA ASMA TCS AST VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT OCIAMT PS)

- Le CP et l'ASTAG sont favorables au raccourcissement de la durée de validité à condition que cela soit également valable dans l'UE.

Contre: 20

(ZH LU SZ OW FR BS SH AR AI GR TG VD NE UVS CCCS CCPCS SCPVS ASTAG FER EUROBUS)

- Les cantons ZH, BE, LU, SZ, OW, FR, SH, AR, AI, GR, BS, TG, VD et NE ainsi que l'UVS, CCCS, CCPCS, SCPVS et EUROBUS rejettent le raccourcissement de la durée de validité de la carte de contrôle en raison des frais et des désagréments supplémentaires ainsi générés.

4.2.3.4. Article 14 P-OTR 1 (maniement du tachygraphe)

Pour: 54

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP CCCS ARVAG UPSA SPAA CP FAKT CCPCS BPA SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS OCIAMT PS)

Contre: 1

(VD)

- Le canton de VD demande que le délai au terme duquel le système de tachygraphe doit être réparé au plus tard après un fonctionnement défectueux soit indiqué de façon explicite. Il existe une trop grande marge d'interprétation en liaison avec la disposition pénale de l'article 21, alinéa 2, lettre c OTR 1.

4.2.3.5. Article 14b P-OTR 1 (maniement du tachygraphe numérique)

Pour: 55

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP CCCS ARVAG UPSA SPAA CP FAKT CCPCS BPA SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS OCIAMT PS)

Contre: 0

4.2.3.6. Article 17 P-OTR 1 (obligations de l'employeur)

Pour: 54

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP CCCS ARVAG UPSA SPAA CP FAKT CCPCS LOUS BPA SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS OCIAMT PS)

- L'ASTAG et la FER s'interrogent sur la manière de veiller à ce que les dispositions de protection des données s'appliquent de la même manière aux entreprises et aux autorités.

Contre: 0

4.2.3.7. Article 21 P-OTR 1 (dispositions pénales)

Pour: 51

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP ARVAG UPSA SPAA CP FAKT BPA SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT OCIAMT PS)

Contre: 1

(VD)

- Les cantons NE et VD demandent que le délai au terme duquel le système de tachygraphe doit être réparé au plus tard après un fonctionnement défectueux soit indiqué explicitement. Il existe une trop large marge d'interprétation en liaison avec l'article 14, alinéa 3 OTR 1.

4.2.3.8. Article 25 P-OTR 1 (disposition transitoire)

Pour: 53

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS GE JU UVS SAB USAM USP ALP CCCS ARVAG UPSA SPAA CP FAKT CCPCS BPA SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS OCIAMT PS)

Contre: 2

(BS NE)

- Les cantons de BS et NE ainsi que l'USAM et l'ASTAG confirment ici ne pas approuver le raccourcissement de la validité de la carte de contrôle et d'entreprise.

4.2.3.9. Article 4 P-OTR 2 (exception pour les missions de transport médicales)

Pour: 51

(ZH BE UR SZ OW NW GL FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP CCCS UPSA SPAA CP FAKT CCPCS BPA SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS PS)

- Les cantons de ZH, BE, BS, LU, OW, ZG, GR, AR et AI ainsi que l'UVS, CCCS, CCPCS, ARVAG, OCIAMT et SCPVS demandent une concrétisation de l'expression «véhicules spécialement équipés pour des tâches médicales» et rejettent donc en partie la proposition. Le canton de ZG ainsi que l'ARVAG et l'OCIAMT font des propositions de modification concrètes: «avec des véhicules qui sont spécialement équipés pour des tâches médicales ou relevant des services de secours» resp. «avec des véhicules qui sont conçus pour le transport de malades et de blessés ou qui sont spécialement équipés pour des tâches médicales».

Contre: 4

(LU ZG ARVAG OCIAMT)

4.2.3.10. Article 22 P-OTR 2 (obligations de l'employeur)

Pour: 52

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP CCCS ARVAG UPSA SPAA FAKT CCPCS BPA SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS OCIAMT PS)

Contre: 1
(CP)

- L'ASTAG et le CP remettent en cause le fait que la proposition puisse créer des dispositions de protection des données équivalentes pour les entreprises et pour les autorités.

Autres remarques

- Le canton d'OW demande, afin de «réduire les contradictions», diverses adaptations de l'OTR 2, concernant des dispositions qui ne sont pas en discussion.

4.2.3.11. Article 3 P-ORCT (communication des données des collaborateurs d'ateliers)

Pour: 55

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USAM USP ALP CCCS ARVAG UPSA SPAA CP FAKT CCPCS BPA SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS OCIAMT PS)

Contre: 0

Autres remarques

- Les cantons de ZH, AI, AR, GR, TG, SO et OW ainsi que CCCS, CCPCS, UVS et SCPVS se demandent quand l'interface informatique envisagée pour l'interrogation en ligne de la validité des cartes de conducteurs par la police sera introduite. Du fait que les interrogations ne sont jusqu'ici possibles que par téléphone à des heures de bureau limitées, la police ne peut souvent pas vérifier du tout la validité des cartes de conducteurs lors de contrôles.

4.2.4. Exécution

4.2.4.1. Article 21 P-OCCR (consultation par radio en vue d'une présélection)

Pour: 53

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU UVS SAB USP ALP CCCS OTRAG UPSA SPAA CP FAKT CCPCS BPA SIK SCPVS ASTAG ASETA ASMA TCS ASA AST VSIG SWISSCOFEL WWF GTLT EUROBUS OCIAMT PS)

- Le canton de SZ souhaite un délai de consultation de 29 jours (jour de contrôle plus les 28 jours précédents) pour les éléments de données de l'alinéa 2, lettres b, d, e, f, j et k.
- L'OTRAG et l'OCIAMT signalent que la douane doit être également reprise en tant qu'autorité procédant à des contrôles.
- L'ALP demande de prévoir la présélection à l'aide d'une consultation par radio à l'entrée dans les centres de contrôle des poids lourds.
- Le CP rappelle que les moyens de contrôle n'ont pas le droit d'être détournés de leur but et qu'il convient de tenir compte de la protection des données personnelles.
- EUROBUS demande, compte tenu de la protection des données pour les détenteurs de véhicules et pour les conducteurs, la possibilité de consulter le moment où les données ont été lues par le biais de l'interface radio.

Contre: 4

(ASTAG SWISSCOFEL USAM FER)

- ASTAG, USAM, SWISSCOFEL et FER rejettent la proposition car la liste des données de tachygraphes demandées à l'aide d'une interface radio ne coïncide pas avec celle du règlement (UE) 165/2014.

5. Mise en œuvre du projet par les cantons

Les cantons sont pour l'essentiel d'accord avec la mise en œuvre de la plupart des points de révision (notamment les prescriptions de freinage de l'UE pour les véhicules agricoles et forestiers, le nouveau tachygraphe intelligent). En revanche, ils ne souscrivent pas à la proposition de contrôle purement administratif en vue de l'immatriculation pour les véhicules neufs approuvés par l'UE.

5.1. Mise en œuvre de la motion Darbellay

Vingt-deux cantons rejettent la mise en œuvre de la motion Darbellay¹⁶ ([13.3818](#)) concernant l'immatriculation purement administrative de véhicules neufs avec certification UE (véhicules ayant un CoC, c'est-à-dire un certificat de conformité concernant leur réception par type de l'UE). Le principal argument contre la mise en œuvre de la motion est l'effort à fournir pour saisir les données des véhicules: celles-ci doivent être recopiées individuellement par les autorités d'immatriculation cantonales, car le CoC, dans la procédure actuelle de l'UE, n'existe que sous forme papier. En outre, toutes les données requises en Suisse ne sont pas présentes dans le CoC, ce qui nécessite l'auto-déclaration par les requérants (couleur du véhicule, code de carburant, valeurs de gaz d'émission, efficacité énergétique, données pertinentes pour l'impôt de circulation telles que poids du véhicule, etc.); certains cantons font observer qu'il conviendrait de déterminer si le permis de circulation actuel et son contenu devraient être adaptés aux données de l'UE. Douze cantons relèvent qu'une immatriculation purement administrative n'est pas possible en tant qu'opération à effectuer à un guichet.

Une majorité de cantons (17) se déclare cependant d'accord avec un réexamen de la question si la Confédération créait une solution informatique avec banque de données d'où les cantons pourraient reprendre les données de véhicule du CoC.

Treize cantons réclament qu'en cas d'abandon de la fiche de données en raison de l'immatriculation administrative avec CoC, ce ne soit pas l'autorité d'immatriculation cantonale qui soit obligée d'inscrire les données dans le rapport d'expertise; de préférence, le rapport d'expertise devrait également être établi de façon électronique.

Huit cantons réclament que l'obligation actuelle d'établir une réception par type ou une fiche de données soit conservée, 12 envisagent une immatriculation administrative éventuelle tout au plus et exclusivement pour les voitures de tourisme et les motocycles.

5.2. Extension du contrôle garage à tous les types de véhicules

Dix-huit cantons rejettent l'extension de leur possibilité de délégation pour le contrôle en vue de l'immatriculation à des types de véhicules supplémentaires (délégation du contrôle en vue de l'immatriculation des véhicules neufs avec réception par type ou fiche de données à des garages appropriés, dit contrôle garage). Les genres de véhicules tels que camions, véhicules de travail, tracteurs, etc., ne conviennent pas pour le contrôle garage en raison des prescriptions techniques complexes qui s'appliquent à eux et de leur caractère parfois extrêmement individuel.

5.3. Possibilité de délégation des cantons à des tiers des contrôles subséquents extraordinaires (véhicules modifiés)

Dix-huit cantons approuvent l'extension de la possibilité de délégation des contrôles subséquents également à des véhicules modifiés (contrôles subséquents extraordinaires). Certains font cependant observer que la délégation de contrôles subséquents doit être exceptée en raison de rapports de police (justification: seul le canton de stationnement est en possession du rapport de police contenant les informations nécessaires, et en outre, la protection des données doit être garantie).

Une minorité des cantons est d'avis que cette possibilité de délégation doit être rejetée. Ils craignent une exécution non uniforme.

¹⁶ «Pour une admission simplifiée des véhicules à moteur et plus de sécurité routière».

5.4. Reconnaissance mutuelle des contrôles subséquents par les cantons

Vingt-trois cantons soutiennent l'article prévoyant la reconnaissance mutuelle des contrôles subséquents par les cantons. Certains font observer que toutes les données doivent être enregistrées correctement. L'argument selon lequel aucun rapport de police ne doit être en suspens a une nouvelle fois été évoqué. Quatre cantons souhaitent une réserve pour les contrôles déjà en cours de traitement.

5.5. Tachygraphe intelligent, durée de validité des cartes de contrôle

Quatorze cantons ainsi que trois organisations d'autorités d'exécution communales et cantonales rejettent le raccourcissement de la durée de validité des cartes pour le contrôle des tachygraphes en raison des coûts et des désagréments supplémentaires ainsi générés. Pour que les cartes conservent leur pleine capacité de fonctionnement et soient toujours dotées des clés pour la liaison radio toujours renouvelées à intervalles de deux ans, les autorités de contrôle doivent désormais prévoir l'acquisition des cartes de contrôle tous les deux ans.

6. Annexes

Annexe 1 : Liste des participants à la consultation

Annexe 2 : Liste des abréviations

Annexe 3 : Questionnaire

Annexe 1 : Liste des participants à la consultation

Abréviation	Nom
AG	Chancellerie d'État du canton d'Argovie
AI	Chancellerie du conseil du canton d'Appenzell Rhodes intérieures
AR	Chancellerie cantonale du canton d'Appenzell Rhodes extérieures
BE	Chancellerie d'État du canton de Berne
BL	Chancellerie d'État du canton de Bâle-Campagne
BS	Chancellerie d'État du canton de Bâle-Ville
FR	Chancellerie d'État du Canton de Fribourg
GE	Chancellerie d'État du Canton de Genève
GL	Chancellerie gouvernementale du canton de Glaris
GR	Chancellerie d'État du canton des Grisons
JU	Chancellerie d'État du canton du Jura
LU	Chancellerie d'État du canton de Lucerne
NE	Chancellerie d'État du Canton de Neuchâtel
NW	Chancellerie d'État du canton de Nidwald
OW	Chancellerie d'État du canton d'Obwald
SG	Chancellerie d'État du canton de Saint-Gall
SH	Chancellerie d'État du canton de Schaffhouse
SO	Chancellerie d'État du canton de Soleure
SZ	Chancellerie d'État du canton de Schwyz
TG	Chancellerie d'État du canton de Thurgovie
TI	Chancellerie d'État du canton du Tessin
UR	Chancellerie d'État du canton d'Uri
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
2RAD	2rad Schweiz, Aarau
ACS	Association des Communes Suisses
ALP	Initiative des Alpes
AM	AM Suisse, Zurich
ASA	Association des services des automobiles asa, Berne
ASETA	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture ASETA, Riniken
ASMA	ASMA / Association suisse des fabricants et commerçants de machines agricoles, Berne
ASMC	Association suisse des moniteurs de conduite ASMC, Berne
AST	Association suisse des transports, Berne
ASTAG	Association suisse des transports routiers ASTAG, Berne
AUTOS	auto-suisse Association importateurs suisses d'automobiles, Berne
BNA	Bureau national d'assurance Suisse, BNA, Opfikon
BPA	Bureau suisse de prévention des accidents bpa, Berne
CCCS	Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de Suisse et de la principauté du Liechtenstein CCCS, Lausen
CCDJP	Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police (CCDJP), Berne
CCPCS	Conférence des commandants des polices cantonales de Suisse (CCPCS), Berne
CGMPS	Conférence gouvernementale des affaires militaires, de la protection civile et des sapeurs-pompiers – CG MPS, Birmensdorf
CP	Centre Patronal
CSSP	Coordination suisse des sapeurs-pompiers CSSP, Berne
DTC	DTC Dynamic Test Center SA, Vauffelin

Abréviation	Nom
ECONS	economiesuisse
ECOS	ECO SWISS
EUROBUS	EUROBUS wolti-furrer SA, Formation professionnelle et continue, Grindelstrasse 8, 8303 Bas-sersdorf
FAKT	FAKT SA, Centre de contrôle et d'ingénierie, Sennwald
FER	Fédération des Entreprises Romandes, Genève
FEUERBL	Inspection du service du feu de Bâle-Campagne, Liestal
FEUERBS	Inspection du service du feu de Bâle-Ville, Liestal
FSE	Fondation suisse de l'énergie FSE, Zurich
FSU	Fédération suisse des urbanistes FSU, Coire
GTLT	Groupe Travail Latin Technique de l'asa (GTLT), Boudevilliers
GVZ	GVZ Assurance immobilière du canton de Zurich, département des sapeurs-pompiers, Thur-gauerstrasse 56, 8050 Zurich
HESA	Haute école suisse d'agronomie HESA, Zollikofen
KF	Forum des consommateurs kf, Berne
KPZG	Police communale des communes zurichoises, police Rüti, spécialiste de l'agriculture
LOUS	Agro-entrepreneurs Suisse, Riniken
MOTOS	motosuisse, Berne
OCIAMT	OCIAMT de Bâle-Campagne, organe d'exécution de l'OTR, Bahnhofstrasse 32, 4133 Pratteln
OTRAG	OTRAG, association intercantonale pour l'exécution de l'OTR, Plasselb
PBD	Parti bourgeois-démocratique (PBD)
PDC	Parti démocrate-chrétien suisse, Case postale, 3001 Berne
PLR	PLR. Les Libéraux-Radicaux
PROVELO	Pro Velo Suisse, Berne
PS	PS Suisse, 3011 Berne
PVL	Parti vert'libéral suisse, Monbijoustrasse 30, 3011 Berne
RMS	Remontées Mécaniques Suisses, Berne
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
SCPVS	Société des chefs de police des villes de Suisse, Winterthour SCPVS
SIK	Association suisse des intérêts des fabricants et négociants en machines et engins pour la voi-rie, SIK, Stäfa
SPAA	Service de prévention des accidents dans l'agriculture SPAA, Schöffland
SPM	Spezialfahrzeugbau Peter Meier, Buchs ZH
SVS	Schausteller-Verband Schweiz SVS, Buchs / AG
SWISSCOFEL	SWISSCOFEL, Berne
TCS	TCS siège central, Vernier / Genève
UDC	Union démocratique du centre (UDC)
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA, Berne
USAM	Union suisse des arts et métiers (USAM)
USP	Union Suisse des Paysans (USP)
UVS	Union des villes suisses
VELOS	velosuisse, Berne
VFAS	VFAS - Verband freier Autohandel Schweiz, Wohlen
VSBF	Fédération suisse des sapeurs-pompiers (VSBF)
VSIG	VSIG – Commerce suisse, Bâle
WWF	WWF Suisse, Zurich

Annexe 2 : Liste des abréviations - glossaire

CoC	Certificat de conformité pour un véhicule concernant sa réception par type de l'UE.
DDPS	Département fédéral de la défense, de la protection de la population et du PSort
Fiche de données	Attestation pour les véhicules ayant une réception par type de l'UE (contient les données techniques du véhicule).
LCR	Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (RS 741.01).
OAC	Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (RS 741.51).
OAV	Ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules (RS 741.31).
OCCR	Ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (RS 741.013).
OCR	Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (RS 741.11).
OETV	Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (RS 741.41).
OOCCR-OFROU	Ordonnance de l'OFROU du 22 mai 2008 concernant l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (RS 741.013.1).
ORT	Ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers (RS 741.511).
OTR 1	Ordonnance du 19 juin 1995 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (ordonnance sur les chauffeurs; RS 822.221).
OTR 2	Ordonnance du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au tranPSort de personnes et de voitures de tourisme lourdes (RS 822.222).
P-OETV	Projet de modification de l'OETV (la lettre «P-» précédant l'abréviation d'une ordonnance caractérise l'état de projet de cette modification: P-OETV, P-OCR, P-OAC, etc.).
PME	Petites et moyennes entreprises
Quad	Petit véhicule tout terrain à quatre roues avec selle et guidon (le plus souvent considéré comme un quadricycle à moteur).
Rapport d'expertise 13.20A	Formulaire contenant les données du véhicule venant du contrôle en vue de l'immatriculation.
TED	Traitement électronique des données
UE	Union européenne
Vélo électrique	Vélo électrique (vélo électrique lent = cyclomoteur avec assistance au pédalage pouvant rouler jusqu'à 25 km/h; vélo électrique rapide = cyclomoteur avec assistance au pédalage pouvant rouler jusqu'à 45 km/h).

Annexe 3 : Questionnaire

Mise à jour des exigences techniques en général

1. Approuvez-vous sur le principe la proposition de modification de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)?

Possibilité de réponse standard: OUI NON Remarques

Classification des véhicules / définitions

2. Approuvez-vous le remplacement du terme «agricole» par «agricole et forestier»?
3. Approuvez-vous l'art. 9, al. 5 du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans les art. 11, 161 et 207 du projet OETV?
4. Approuvez-vous l'introduction de nouvelles catégories européennes de véhicules dans les art. 12 et 21 du projet OETV?
5. Approuvez-vous l'art. 13, al. 2, let. d du projet OETV?
6. Approuvez-vous l'art. 20, al. 3, let. c^{bis}, d et f du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans les art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 et l'annexe 7 du projet OETV et dans l'art. 67 du projet OCR?
7. Approuvez-vous l'art. 22, al. 2, let. a du projet OETV?
8. Approuvez-vous l'art. 22, al. 2, let. c et la diPSosition transitoire de l'art. 222p, al. 1 du projet OETV (remorques de forains)?

Immatriculation administrative

9. Approuvez-vous l'introduction de l'immatriculation purement administrative pour les véhicules directement importés diPSosant d'un certificat de conformité?
10. Approuvez-vous la nouvelle structure du chapitre relatif au contrôle en vue de l'immatriculation et les adaptations structurelles qui en découlent dans le chapitre sur les contrôles subséquents (2e partie: art. 29 à 34b)?
11. Approuvez-vous la nouvelle teneur de l'art. 29 du projet OETV, le nouvel art. 34b du projet OETV qui en découle (y c. les adaptations de l'art. 34, al. 5 et 5^{bis}), les modifications y afférentes dans les art. 71, al. 1^{bis} et 105 du projet OAC ainsi que l'annexe 2 actualisée du projet ORT?
12. Approuvez-vous l'art. 30 du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans l'art. 75, al. 1 et 2 du projet OAC?
13. Approuvez-vous l'art. 31 du projet OETV?
14. Approuvez-vous l'art. 31a du projet OETV?
15. Approuvez-vous la nouvelle teneur de l'art. 32 du projet OETV?
16. Approuvez-vous la modification de l'art. 33, al. 1 et le nouvel art. 34a du projet OETV (possibilité de déléguer également les contrôles subséquents des véhicules modifiés)?

Sécurité routière en général

17. Approuvez-vous l'art. 35, al. 2, let. c du projet OETV?
18. Approuvez-vous l'art. 42, al. 1 du projet OETV?
19. Approuvez-vous l'art. 46, al. 3 du projet OETV?
20. Approuvez-vous l'art. 48, al. 5, let. e du projet OETV?
21. Approuvez-vous l'harmonisation avec les prescriptions européennes proposée aux art. 53, al. 3, let. h et 58, al. 6, let. e du projet OETV?
22. Approuvez-vous l'art. 71a, al. 6 et l'annexe 8, ch. 25 du projet OETV?
23. Approuvez-vous l'art. 80, al. 4 du projet OETV et le titre modifié?
24. Approuvez-vous l'art. 93, al. 2 du projet OETV?
25. Approuvez-vous l'art. 105, al. 3 du projet OETV?
26. Approuvez-vous l'art. 106, al. 5 du projet OETV?
27. Approuvez-vous l'art. 112 et la diPSosition transitoire de l'art. 222p, al. 2 du projet OETV?
28. Approuvez-vous l'art. 119, let. t du projet OETV?
29. Approuvez-vous l'art. 123, al. 5 et la diPSosition transitoire de l'art. 222p, al. 5 du projet OETV?
30. Approuvez-vous l'art. 127, al. 4 et 5, let. d et l'art. 129, al. 1 du projet OETV?
31. Approuvez-vous l'art. 131, al. 4 du projet OETV?

Véhicules agricoles

32. Approuvez-vous la simplification des prescriptions pour les véhicules automobiles agricoles via l'harmonisation avec le droit européen?
33. Dans le cadre d'une adaptation au relèvement de la charge du timon des remorques à timon rigide dans le droit européen, la charge utile des tracteurs industriels doit être relevée de 3 à 4 tonnes à l'art. 134, al. 1 du projet OETV. Acceptez-vous que la charge utile des tracteurs industriels reste limitée ou estimez-vous que cette limitation devrait être supprimée?
Possibilité de réponse: OUI, limitation à 4 t. NON, plus de limitation de la charge utile.
34. Approuvez-vous l'art. 161, al. 1 du projet OETV (suppression de la règle des 6 km/h)?
35. Approuvez-vous l'art. 163 du projet OETV?
36. Approuvez-vous l'art. 164, al. 1 du projet OETV?
37. Approuvez-vous l'art. 166 du projet OETV?
38. Approuvez-vous l'art. 168, al. 3 du projet OETV?
39. Approuvez-vous l'art. 178, al. 5 et l'art. 179, al. 6 du projet OETV?
40. Approuvez-vous l'art. 183, al. 2, let. a^{bis} du projet OETV et la modification qui en découle dans l'art. 67, al. 2 du projet OCR?
41. Approuvez-vous la simplification des prescriptions relatives au diPSositif de freinage des remorques de travail dans les art. 189, 201, 202, 203 et 205 du projet OETV via l'harmonisation avec le droit européen?
42. Approuvez-vous l'art. 195 du projet OETV?
43. Approuvez-vous la simplification des prescriptions relatives au diPSositif de freinage des remorques agricoles dans les art. 207 et 208 du projet OETV via l'harmonisation avec le droit européen?
44. Approuvez-vous l'art. 209, al. 4 du projet OETV?
45. Approuvez-vous l'annexe 3 du projet OETV?
46. Approuvez-vous l'annexe 5 du projet OETV et la modification qui en découle du projet d'ordonnance du DETEC sur l'entretien du système antipollution?
47. Approuvez-vous l'annexe 6 du projet OETV?
48. Approuvez-vous l'annexe 7 du projet OETV?
49. Approuvez-vous l'art. 3b, al. 3 du projet OCR?
50. Approuvez-vous l'art. 16, al. 3 du projet OCR?
51. Approuvez-vous l'art. 61, al. 4 du projet OCR?
52. Approuvez-vous l'art. 67, al. 4 du projet OCR?
53. Approuvez-vous l'art. 77, al. 3 du projet OCR ainsi que les modifications qui en découlent dans les art. 20, al. 3, let. g et 72, al. 1, let. C, ch. 5 du projet OAC?

Introduction du tachygraphe intelligent

54. Approuvez-vous sur le principe l'introduction du tachygraphe intelligent au même rythme que dans l'Union européenne?
55. Approuvez-vous les art. 99 et 99a du projet OETV?
56. Approuvez-vous l'art. 100, al. 1 à 2 et la diPSosition transitoire de l'art. 222p, al. 3 et 4 du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans l'annexe 1, ch. 2.3 du projet ORT?
57. Approuvez-vous l'art. 101 du projet OETV et l'abrogation concomitante des instructions du DETEC du 2 août 2006 ainsi que les modifications qui en découlent dans l'art. 120, al. 2 du projet OAC?
58. Approuvez-vous l'art. 13, let. b du projet OTR 1?
59. Approuvez-vous l'art. 13d, al. 3 du projet OTR 1?
60. Approuvez-vous l'art. 13e, al. 3 du projet OTR 1?
61. Approuvez-vous l'art. 14, al. 3 du projet OTR 1?
62. Approuvez-vous l'art. 14b, al. 5bis du projet OTR 1?
63. Approuvez-vous l'art. 17, al. 3bis du projet OTR 1?
64. Approuvez-vous l'art. 21, al. 2, let. c du projet OTR 1?
65. Approuvez-vous l'art. 25 du projet OTR 1?
66. Approuvez-vous l'art. 4, al. 1, let. a du projet OTR 2?
67. Approuvez-vous l'art. 22, al. 5 du projet OTR 2?
68. Approuvez-vous les art. 3 et 6a du projet ORCT?

69. Approuvez-vous l'art. 21, al. 2 et 3 du projet OCCR?