



16 octobre 2024

Mise en œuvre de la motion 20.4339 de la CEATE-N (« Réduire de manière efficace le bruit excessif des moteurs »)

Adaptation de deux articles de la loi sur la cir- culation routière et de quatre ordonnances

Rapport sur les résultats de la consultation
du 9 décembre 2022 au 23 mars 2023

Table des matières

1	Introduction	4
1.1	Contexte	4
1.2	Contenu du projet.....	4
1.3	Procédure de consultation	5
2	Prises de position	6
2.1	Prises de position reçues	6
2.2	Procédure d'analyse des prises de position	7
3	Analyse des prises de position	8
3.1	Adaptation de deux articles de la loi fédérale sur la circulation routière et révision partielle de quatre ordonnances.....	9
3.1.1	Approbation de principe du projet (question 1)	9
3.2	Avertissement ou retrait du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire pour les conducteurs causant une pollution sonore évitable	13
3.2.1	Infraction légère (question 2)	13
3.3	Soutien financier pour l'intensification des contrôles du bruit routier	16
3.3.1	Contribution fédérale aux coûts des contrôles (question 3).....	16
3.3.2	Contributions fédérales aux moyens de contrôle et à l'infrastructure (question 4).....	19
3.4	Modernisation de la disposition d'exécution relative au bruit évitable	21
3.4.1	Ordre d'énumération et adaptations rédactionnelles (question 5).....	21
3.4.2	Généralisation quant aux lieux (question 6).....	23
3.4.3	Suppression du fait de faire fonctionner longtemps le démarreur (question 7)	25
3.4.4	Ajout de l'accélération trop rapide (question 8).....	27
3.4.5	Ajout de la circulation trop rapide / Suppression des véhicules à bandage métallique (question 9)	30
3.4.6	Ajout du mode de conduite dans les localités (question 10).....	33
3.4.7	Ajout du bruit d'échappement inutile (question 11).....	36
3.4.8	Suppression de la mention des appareils de radio (question 12).....	39
3.5	Instauration d'une obligation de contrôle extraordinaire en cas de manipulations de véhicules ayant des incidences sur le bruit.....	41
3.5.1	Instauration d'une obligation de contrôle extraordinaire (question 13)	41
3.6	Interdiction des modifications de véhicules visant à augmenter le niveau sonore dans les limites légales de bruit	45
3.6.1	Limitation de l'admission de silencieux de remplacement (question 14).....	45
3.6.2	Interdiction de vente et de location (question 15)	48
3.6.3	Publication des données d'émissions (question 16)	50
3.7	Durcissement et simplification des sanctions encourues pour les manipulations de véhicules et les manœuvres ayant des incidences sur le bruit.....	52
3.7.1	Augmentation de l'amende punissant le fait de faire chauffer inutilement le moteur (question 17)	52
3.7.2	Augmentation de l'amende punissant le fait de faire tourner inutilement le moteur (question 18)	54
3.7.3	Augmentation de l'amende punissant le fait d'appuyer inutilement sur la pédale d'accélérateur (question 19).....	56

3.7.4	Instauration d'une amende punissant le fait de démarrer en faisant patiner les pneus (question 20)	59
3.7.5	Instauration d'une amende punissant le fait de générer inutilement des bruits d'échappement (question 21).....	61
3.7.6	Instauration d'une amende punissant l'absence des silencieux prescrits (question 22)	64
3.7.7	Instauration d'une amende punissant la présence sur un véhicule de composants qui génèrent des bruits d'échappement (turbo) non amortis (question 23)	66
3.7.8	Instauration d'une amende punissant l'absence sur un véhicule d'un dispositif d'isolation du compartiment moteur (question 24)	68
3.7.9	Instauration d'une amende punissant la présence sur un véhicule d'une source sonore non prévue ou d'un système d'avertissement acoustique manipulé (question 25)	70
3.7.10	Instauration d'une amende punissant la mise en circulation d'un véhicule dépourvu des silencieux d'échappement prescrits (question 26)	72
3.7.11	Instauration d'une amende punissant la mise en circulation d'un véhicule doté de composants qui génèrent des bruits d'échappement (turbo) non amortis (question 27)	74
3.7.12	Instauration d'une amende punissant la mise en circulation d'un véhicule dépourvu d'un dispositif d'isolation du compartiment moteur (question 28)	76
Annexe : Participants à la procédure de consultation		78

1 Introduction

1.1 Contexte

Les plaintes de personnes qui se sentent incommodées par le bruit de la circulation et par ses pics sonores ont augmenté au cours des dernières années. Selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), plus d'un million de personnes sont exposées en Suisse à un bruit routier excessif. En 2019, le bruit routier a occasionné des coûts externes totaux de 2830 millions de francs, dont environ 1569 imputables à la santé. Selon l'Office fédéral du développement territorial (ARE), la circulation routière est responsable d'environ 80 % de ces coûts.

En dehors des prescriptions applicables aux véhicules, la législation suisse comporte également des prescriptions régissant le bon usage des véhicules. Le droit de la circulation routière exige que les conducteurs de véhicules automobiles veillent à ne pas produire de nuisances sonores évitables. Qui-conque génère inutilement du bruit avec son véhicule peut être dénoncé. Les personnes qui modifient leurs véhicules illégalement sont également punies. Les prescriptions correspondantes figurent à l'art. 42, al. 1, de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), à l'art. 33 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR), à l'art. 53, al. 4, et à l'art. 219, al. 2, de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV). Il appartient aux cantons de contrôler et de faire respecter les prescriptions en vigueur.

La motion CEATE-N 20.4339 « Réduire de manière efficace le bruit excessif des moteurs » a été adoptée le 1^{er} juin 2021. Cette motion reprend les demandes du postulat Vogler, retiré le même jour (19.4254 « Il faut enfin réduire de manière efficace le bruit excessif des moteurs »), ainsi que des deux initiatives parlementaires Suter, retirées le 21 juin 2021 (20.443 « Radars acoustiques pour lutter contre le bruit inutile des véhicules » et 20.444 « Prendre enfin des mesures efficaces contre les motocycles bruyants »). La motion 20.4339 demande notamment au Conseil fédéral d'élaborer des mesures au niveau de la loi et des ordonnances. Ces mesures doivent d'une part permettre de mieux sanctionner les auteurs de bruit excessif et de limiter plus strictement l'utilisation de composants bruyants. Il s'agit d'autre part d'étudier l'intensification des contrôles policiers en matière de bruit routier, avec une procédure analogue à la convention passée entre la Confédération et les polices cantonales pour les contrôles du trafic lourd.

1.2 Contenu du projet

La présente révision contient des mesures visant à simplifier et à durcir les sanctions en cas de manipulations d'un véhicule ayant une incidence sur le bruit et en cas de production de bruit routier inutile. Ces mesures répondent aussi au souhait des autorités d'exécution de disposer de bases légales plus faciles à exécuter.

Deux modifications sont proposées dans la LCR. Il s'agit d'une part de qualifier d'infraction légère la production de bruit évitable. Il est donc prévu de pouvoir retirer le permis de conduire ou le permis d'élève conducteur aux conducteurs qui provoquent des émissions sonores incommodes évitables.

Il est d'autre part prévu de créer la base légale pour un soutien financier apporté par la Confédération. Ce soutien financier est destiné à une intensification tant quantitative que qualitative des contrôles du bruit routier par les autorités cantonales d'exécution.

Plusieurs mesures sont également prévues au niveau des ordonnances :

- Le montage d'un silencieux de remplacement ne doit pas pouvoir rendre les véhicules qui n'entrent pas dans le champ d'application de l'accord entre la Suisse et l'UE relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité (ARM), tels que les motocycles, plus bruyants que le niveau documenté pour la production en série du modèle concerné, quand bien même le véhicule équipé du nouveau silencieux respecterait encore les valeurs limites en vigueur en Suisse.

- Il est prévu de convoquer cinq fois en deux ans à des contrôles subséquents les véhicules sur lesquels la police a constaté plusieurs fois des manipulations qui accentuent les nuisances sonores. Ces convocations multiples au cours de cette période ont pour but d'empêcher la détenteur ou le détenteur du véhicule de procéder à des manipulations non autorisées immédiatement après un contrôle.
- Les comportements causant une pollution sonore évitable, que l'art. 33 OCR énumère de manière non exhaustive et qui peuvent déjà être sanctionnés aujourd'hui, sont inchangés depuis 1963. Le catalogue d'exemples est aujourd'hui modernisé et mentionne expressément certaines activités supplémentaires qui génèrent inutilement du bruit. La description des comportements illicites est toujours relativement abstraite et leur énumération toujours non exhaustive. La mention explicite des nouvelles infractions, non exhaustives, a pour but d'aider les autorités d'exécution à sanctionner les comportements en question.
- Il est prévu d'étendre les infractions réprimées par une amende d'ordre aux manipulations de véhicule qui ont une incidence sur le bruit et aux comportements qui génèrent inutilement du bruit. Toutefois, l'intégration de (trop) nombreuses nouvelles infractions dans l'ordonnance sur les amendes d'ordre (OAO) ne doit si possible pas restreindre la marge de manœuvre actuelle des autorités d'exécution pour juger les délits en matière de bruit – étant donné que la procédure de l'amende d'ordre exclut des mesures administratives comme l'avertissement ou le retrait du permis de conduire. La motion 20.4339 demande des sanctions à la fois plus simples (amendes d'ordre) et plus dures. La nouvelle réglementation proposée se concentre donc sur l'inscription dans la liste des infractions réprimées par une amende d'ordre de quelques manipulations relativement faciles à constater et de comportements souvent observés qui génèrent inutilement du bruit.

1.3 Procédure de consultation

Le Conseil fédéral a ouvert la procédure de consultation 2022/82 le 9 décembre 2022. Ont été invités à y participer les cantons, différentes conférences et organisations intercantionales, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne, les associations faîtières suisses de l'économie et ainsi que d'autres organisations et milieux intéressés. La consultation s'est achevée le 23 mars 2023. Les documents suivants étaient à la disposition des destinataires :

- Lettre d'accompagnement de l'ouverture de la procédure de consultation
- Projets mis en consultation : modifications de la loi fédérale sur la circulation routière (P-LCR), de l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (P-OCCR), de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (P-OCR), de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (P-OETV) et de l'ordonnance sur les amendes d'ordre (P-OAO)
- Rapport explicatif
- Destinataires
- Questionnaire

Les documents de la procédure de consultation sont disponibles sur le site Internet de la Chancellerie fédérale : www.admin.ch > *Droit fédéral* > *Procédures de consultation* > *Procédures de consultation terminées* > 2022 > DETEC > *Procédure de consultation 2022/82*.

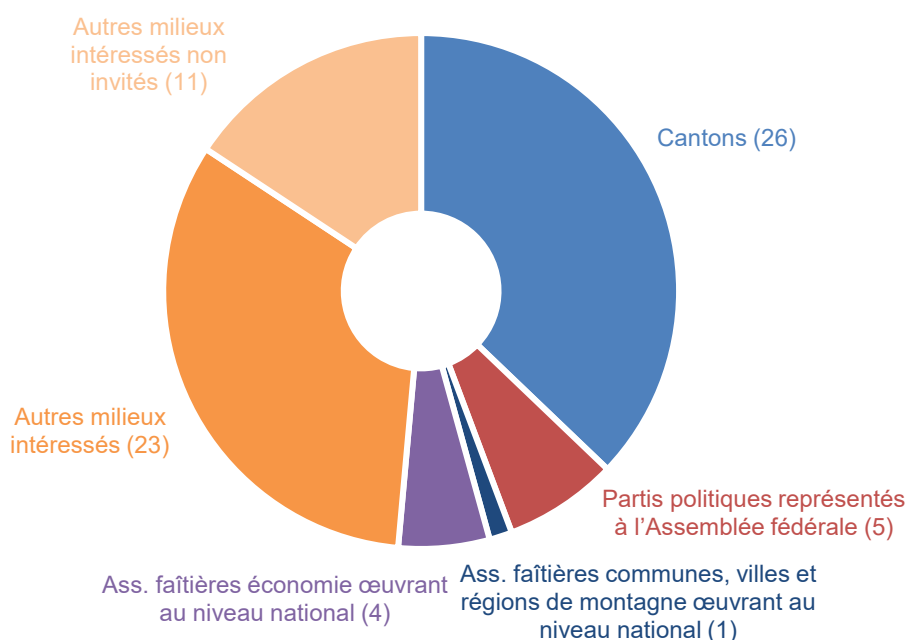
2 Prises de position

2.1 Prises de position reçues

Pour la consultation, 158 destinataires au total (cantons, partis politiques, associations faîtières et autres milieux intéressés) ont été invités à prendre position sur le projet de mise en œuvre de la motion 20.4339 de la CEATE-N (« Réduire de manière efficace le bruit excessif des moteurs »). De ces 158 destinataires, 59 ont pris position, notamment les 26 cantons ainsi que 5 partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale. Les 99 autres se sont abstenus, dont trois ont annoncé leur abstention à l'OFROU. Aux 59 prises de position de destinataires invités se sont ajoutées 11 autres prises de position d'organisations et de milieux intéressés.

Pour faciliter l'interprétation des résultats, les 70 participants ont été répartis d'une part selon la liste des destinataires de l'OFROU (cf. fig. 1) et d'autre part par groupes thématiques (cf. fig. 2).

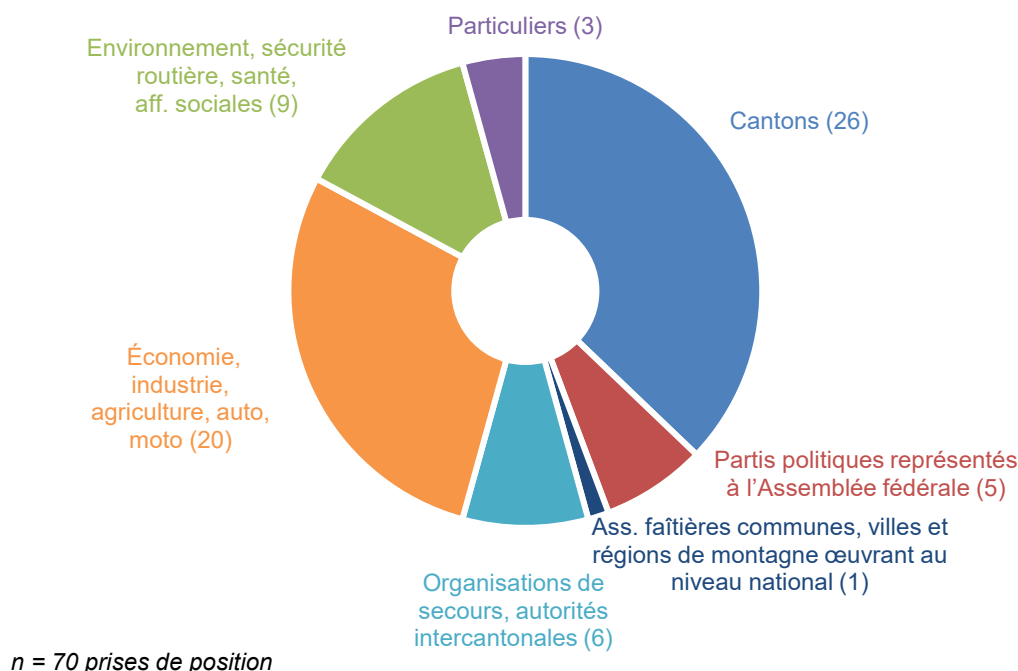
Fig. 1 Prises de position reçues : participants selon la liste des destinataires



n = 70 prises de position

Dans les participants par groupes thématiques (fig. 2), la catégorie « Organisations de secours, autorités intercantionales » comprend notamment l'Association des services des automobiles (ASA) et la Communauté de travail des chefs des polices de circulation routière de Suisse et de la Principauté de Liechtenstein CCCS). La catégorie « Économie, industrie, agriculture, automobilisme, motocyclisme » inclut notamment les quatre associations faîtières nationales économiques suisse, Union syndicale suisse (USS), Union suisse des arts et métiers (usam) et Union suisse des paysans (USP), ainsi que d'autres associations comme le Touring Club Suisse (TCS), l'Automobile Club de Suisse (ACS), CI Motards Suisse (CI Motards), l'Association des importateurs suisses d'automobiles (auto-suisse), l'Association des importateurs suisses de motos et scooters (motosuisse), l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA) et l'Association suisse du commerce automobile indépendant (VFAS). La catégorie « Environnement, sécurité routière, santé, affaires sociales » comprend notamment l'Association transports et environnements (ATE), le Bureau suisse de prévention des accidents (BPA), la Ligue suisse contre le bruit (Ligue bruit), la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit (CFLB) et la Fédération des associations des retraités et de l'entraide en Suisse (FARES). La liste complète des participants, avec leur répartition selon la liste des destinataires et par groupes thématiques, figure en annexe.

Fig. 2 Prises de position reçues : participants par groupes thématiques



Les prises de position ont été reçues par retour du questionnaire et/ou sous la forme de lettres. Le questionnaire est structuré conformément aux modifications proposées de la loi et des ordonnances et compte 28 questions. Il est constitué d'une grille de questions qualitatives avec une partie de réponse quantitative, pour laquelle il était possible de cocher « OUI », « NON » ou « Sans avis / non concerné ». Certains participants ont donné leur avis uniquement dans le questionnaire, d'autres uniquement dans une lettre (sans le questionnaire) et d'autres encore sous plusieurs formes (par ex. dans le questionnaire et dans une lettre d'accompagnement).

2.2 Procédure d'analyse des prises de position

La majorité des participants ont rempli la partie quantitative du questionnaire (cf. chap. 3). Pour les participants qui n'ont pas retourné le questionnaire (notamment les quatre partis politiques PLR, Les Verts, Le Centre et UDC), la partie quantitative du questionnaire a été remplie ex post, dans la mesure du possible, sur la base des remarques qu'ils ont faites dans leur lettre de prise de position.

En sus de la partie quantitative, le questionnaire permettait de faire des remarques et des propositions d'amendement, ainsi que des observations d'ordre général sur la consultation. L'analyse des 1527 remarques et propositions d'amendement reçues a eu lieu selon un processus en plusieurs étapes, qui a consisté à interpréter toutes les contributions des participants de manière aussi homogène que possible et à les condenser en 407 « positions principales » (cf. chap. 3). Ces positions principales rendent compte, dans leur substance, des avis de différents participants au contenu similaire. Elles ont des contenus en partie identiques, lorsqu'elles ont été exprimées aussi bien par des participants approuvant le projet que par des participants le rejetant sur le principe ou qu'elles figurent dans les réponses à plusieurs questions. Au final, les 407 positions principales expriment 289 avis différents.

Elles donnent une vue d'ensemble proportionnelle et transparente de prises de position hétérogènes. Le libellé exact de chaque prise de position peut être retrouvé dans le document « Avis », qui a été joint au dossier de la procédure de consultation. Le dossier est disponible sur le site Internet de la Chancellerie fédérale : www.admin.ch > *Droit fédéral* > *Procédures de consultation* > *Procédures de consultation terminées* > 2022 > DETEC > *Procédure de consultation 2022/82*.

3 Analyse des prises de position

La structure de l'analyse des prises de position suit celle du questionnaire de la consultation. Chaque analyse comprend les éléments suivants :

- figures présentant l'évaluation de principe du projet (approbation, rejet, pas d'avis) ;
- listes des participants selon leur évaluation (approbation, rejet) ;
- positions principales, avec, en regard, la liste des participants les ayant exprimées.

L'évaluation de principe présente, outre l'ensemble des prises de position, la répartition des participants selon la liste des destinataires et par groupes thématiques.

Sous l'« appréciation » de chaque question, on trouve d'abord la liste des participants qui ont approuvé l'objet de la question sur le principe, puis celle de ceux qui l'ont au contraire rejeté sur le principe. Chaque liste est suivie de leurs remarques condensées en « positions principales ». Les cantons sont mis en évidence par une police d'écriture bleue et les partis politiques par une police rouge.

Les « positions principales » rendent compte, dans leur substance et en les résumant, des remarques et des demandes dont le contenu est similaire. Elles ne correspondent donc pas toujours au libellé exact des prises de position reçues, et les énumérations ainsi que les justifications présentées à titre d'exemples ne proviennent pas toujours de tous les participants listés en regard de la prise de position concernée. Le libellé exact de chaque prise de position reçue peut être retrouvé dans le document « Avis » (cf. ch. 2.2).

Sous « Remarques », on trouve ensuite la liste des « positions principales » des participants qui n'ont pas expressément approuvé ou rejeté l'objet de la question. Enfin, sous « Propositions » figurent les propositions concrètes des participants relatives aux textes de la loi et des ordonnances. Les propositions de modification sont mises en évidence par une police d'écriture rouge.

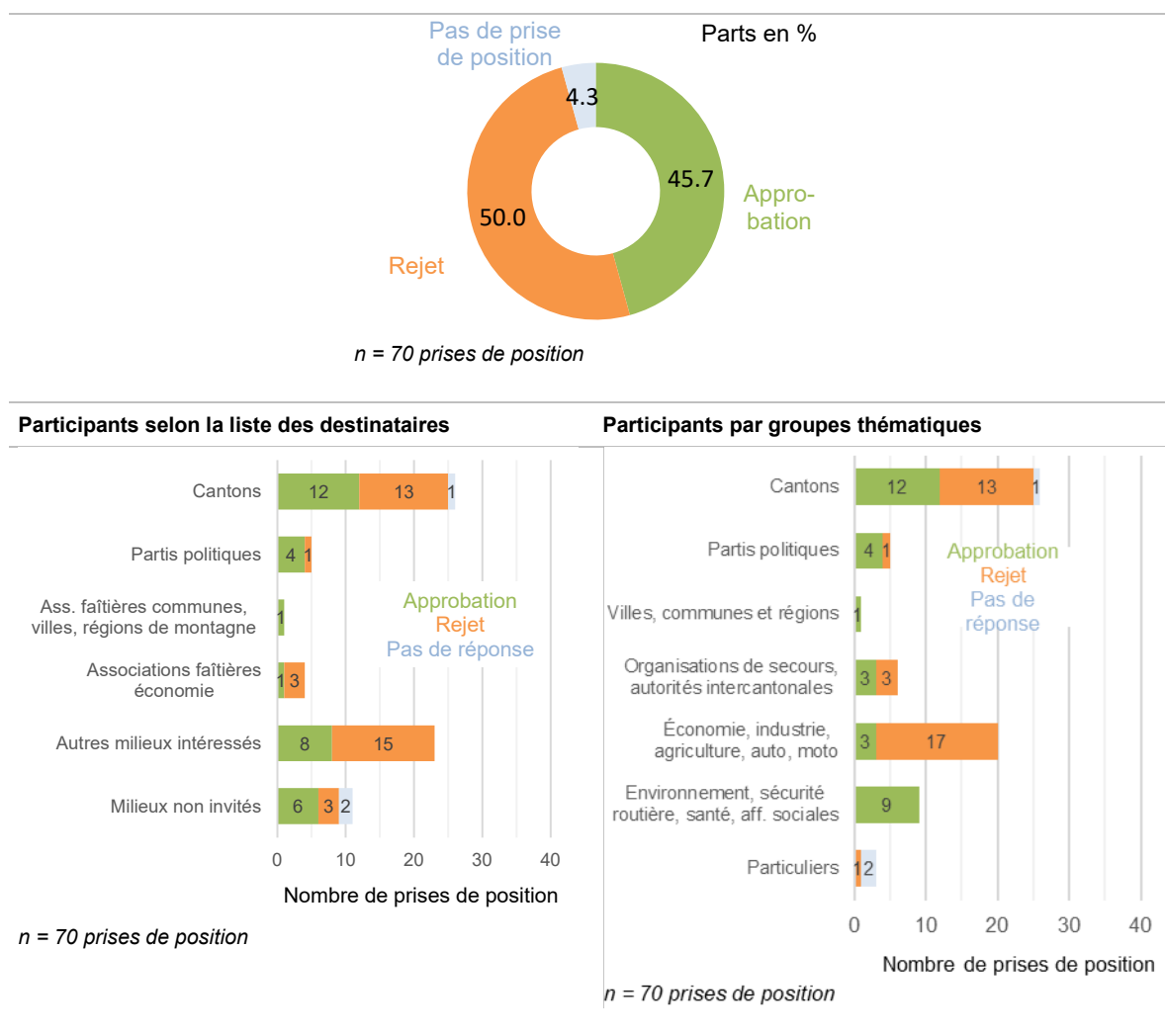
La liste de tous les participants comportant leur désignation complète et son abréviation ainsi que leur répartition selon la liste des destinataires et par groupes thématiques figure en annexe.

3.1 Adaptation de deux articles de la loi fédérale sur la circulation routière et révision partielle de quatre ordonnances

3.1.1 Approbation de principe du projet (question 1)

1. Approuvez-vous sur le principe la proposition de modification de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR), de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV), de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR), de l'ordonnance du 16 janvier 2019 sur les amendes d'ordre (OAO) et de l'ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (OCCR) ?

Évaluation de principe



Appréciation, positions principales et propositions

Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière) BE, LU, OW, GL, FR, SO, TG, VD, VS, NE, GE, JU, Centre, PLR, Verts, PS, UVS, USS, MfE, Initiative Alpes, BPA, CFLB, POCA OW, CDSVS, Ligue bruit, L-Drive, RoadCross, RWU, SCPVS, TCS, FARES, ATE		
1.101	Les infractions réprimées par une amende d'ordre ne doivent être étendues que dans une moindre mesure (justifications : maintenir la marge de manœuvre pour les procédures ordinaires ou administratives ; maintenir l'effet préventif ; pas d'amende d'ordre en cas de délits graves et de modifications techniques ; ne pas alléger la sanction encourue en cas de manipulations de véhicules par rapport au droit en vigueur).	BE, LU, SO, TG, VD, VS, UVS, BPA, CDSVS, SCPVS
1.102	Le projet doit être réexaminé de manière critique et en partie modifié (par ex. sanctions plus sévères, mesures applicables, focus sur le groupe cible des « frimeurs motorisés »).	LU, OW, SO, TG, VD, VS, Centre, PLR, Verts, UVS, POCA OW, CDCVS, Ligue bruit, SCPVS
1.103	La Confédération doit fixer des valeurs limites en décibels et créer les bases pour une mesure du bruit ayant force de preuve (utilisation de radars acoustiques).	Verts, UVS, Initiative Alpes, CFLB, CDCVS, Ligue bruit, SCPVS, ATE
1.104	L'exécution des mesures doit être simplifiée (nécessité de préciser les infractions et les valeurs limites ; travail de clarification technique trop lourd pour de simples contrôles routiers ; administration des preuves impossible pour certains délits).	OW, TG, VD, VS, MfE, BPA, Ligue bruit
1.105	Le projet ne lutte pas contre le bruit excessif des véhicules admis licitement à la circulation (problématique de base).	LU, VS, CDCVS, SCPVS
1.106	Il faut exploiter le potentiel de réduction du bruit moyennant le développement des véhicules, le recours à des techniques modernes et la suppression des bruits de moteur inutiles (pour autant que la sécurité reste assurée).	L-Drive, RoadCross
1.107	Les modifications des véhicules qui entraînent une augmentation du bruit doivent être interdites même si les limites légales de bruit ne sont pas dépassées.	SO
1.108	Les amendes d'ordre (80 francs) n'ont pas d'effet préventif. Les sanctions doivent être plus sévères (amendes plus élevées et/ou mesures supplémentaires).	SO
1.109	L'application stricte de l'actuel art. 221, al. 3 et 4, OETV (saisie et éventuellement destruction des véhicules, des composants de véhicules, etc.) serait un moyen efficace de lutter contre les nuisances sonores.	VD
1.110	Le durcissement des règles régissant l'admission et la vente de pièces de rechange qui augmentent le bruit doit également s'appliquer aux véhicules mis en circulation avant l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions (adaptation des dispositions transitoires).	VD
1.111	Toutes les infractions énumérées à l'art. 33 P-OCR doivent également figurer dans la liste des amendes de l'OAD.	VS
1.112	La Confédération doit lancer des campagnes d'information sur les nouvelles dispositions.	JU
1.113	La réduction du bruit routier augmente la sécurité routière (relation directement proportionnelle entre bruit et vitesse).	BPA
1.114	Il faut accélérer le transfert du trafic marchandises de la route au rail (lutte contre le bruit à la source, couverture des coûts par la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations [RPLP]), afin de réduire le bruit routier en particulier dans les cantons alpins (propagation accrue du bruit, terrain de jeu pour véhicules automobiles).	Initiative Alpes
1.115	Le projet doit être complété par des prescriptions relatives aux systèmes d'avertissement acoustique pour véhicules électriques (AVAS).	MfE, Initiative Alpes, CDSVS, Ligue bruit, L-Drive, RoadCross, SCPVS, ATE
1.116	Les bruits de roulement doivent être réduits.	RWU

1.117	Il faut créer les bases légales du contrôle des unités de commande moteur.	CDSVS
Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière) ZH, UR, SZ, NW, ZG, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, UDC, economiesuisse, USP, usam, 2roues, ACS, CCCS, UPSA, ASA, auto-suisse, CP, FMS, FRS, G2M, CI Motards, CCPCS, Agro-entrepreneurs, motosuisse, SAM, Stöckli, ASETA, VFAS		
1.201	Les instruments juridiques et les contrôles des véhicules automobiles actuels sont suffisants pour sanctionner le bruit routier causé inutilement (justifications : le projet est disproportionné et vise l'ensemble de la population au lieu de cibler les « frimeurs motorisés » ; ne pas prononcer d'interdictions techniques avec effet rétroactif ; mesures en partie inapplicables).	AG, UDC, economiesuisse, usam, USP, 2roues, ACS, CP, FMS, FRS, CI Motards, Agro-entrepreneurs, motosuisse, SAM, Stöckli, ASETA, VFAS
1.202	Les infractions réprimées par une amende d'ordre ne doivent être étendues que dans une moindre mesure (justifications : maintenir la marge de manœuvre pour les procédures ordinaires ou administratives ; maintenir l'effet préventif ; pas d'amende d'ordre en cas de délits graves et de modifications techniques ; ne pas alléger la sanction encourue en cas de manipulations de véhicules par rapport au droit en vigueur).	ZH, UR, SZ, NW, ZG, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, CCCS, ASA, CCPCS
1.203	L'exécution des mesures doit être simplifiée (nécessité de préciser les infractions et les valeurs limites ; travail de clarification technique trop lourd pour de simples contrôles routiers ; administration des preuves impossible pour certains délits).	SZ, NW, ZG, BL, AR, AI, SG, GR, CCCS, ASA, G2M, CI Motards
1.204	Les amendes d'ordre (80 francs) n'ont pas d'effet préventif. Les sanctions doivent être plus sévères (amendes plus élevées et/ou mesures supplémentaires).	ZH, SZ, NW, ZG, SH, AR, AI, SG, GR, CCCS, ASA, CCPCS
1.205	La Confédération doit fixer des valeurs limites en décibels et créer les bases pour une mesure du bruit ayant force de preuve (utilisation de radars acoustiques).	UR, NW, BS, AR, AI, SG, GR, CCCS, CCPCS
1.206	Le projet ne lutte pas contre le bruit excessif des véhicules admis licitement à la circulation (problématique de base).	UR, SZ, NW, ZG, BS, BL, SH, AR, AI, GR, ASA
1.207	Le travail de sensibilisation en matière de bruit doit être poursuivi.	FMS, motosuisse, SAM
1.208	Le projet doit être réexaminé de manière critique et en partie modifié (par ex. sanctions plus sévères, mesures applicables, focus sur le groupe cible des « frimeurs motorisés »).	ACS, UPSA, auto-suisse
1.209	Le retrait du permis de conduire doit être possible dès la première infraction.	NW, CCCS
1.210	Les véhicules agricoles disposant d'une admission à la circulation routière valable doivent faire l'objet d'une dérogation et être exclus du champ d'application des mesures prévues.	USP, Agro-entrepreneurs, ASETA
1.211	L'obligation de signaler à l'autorité d'immatriculation les modifications illicites influant sur les émissions sonores du véhicule (art. 38 P-OCCE) ne doit pas être instaurée.	FMS
1.212	Il faut créer les bases légales du contrôle des unités de commande moteur.	NW, AI, SG, CCCS
Remarques		
1.301	Le projet doit être réexaminé de manière critique et en partie modifié.	TI
1.302	Les infractions réprimées par une amende d'ordre ne doivent être étendues que dans une moindre mesure.	TI
1.303	L'exécution des mesures doit être simplifiée (précision des infractions et fixation de valeurs limites).	TI
1.304	La circulation des motocycles équipés d'un moteur à deux temps doit être restreinte, voire interdite.	TI

Propositions

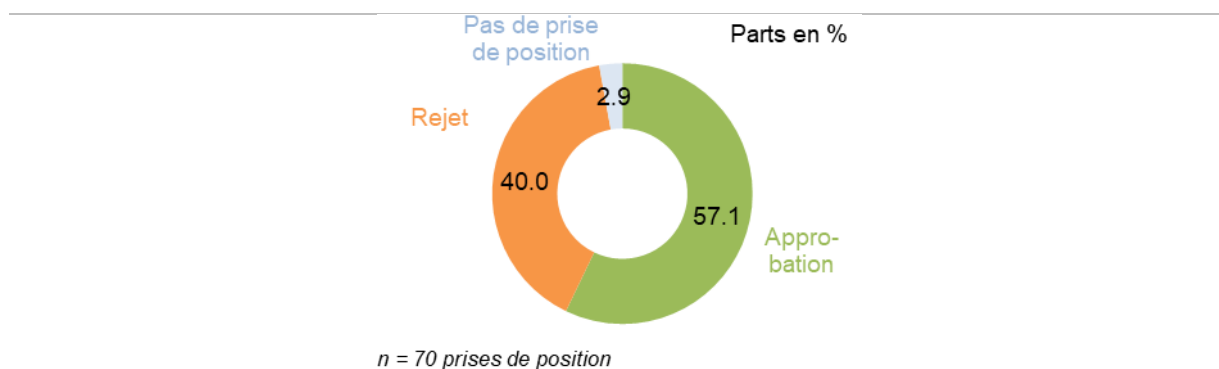
- | | | |
|-------|--|-------------------|
| 1.401 | Proposition art. 38 P-OCCR (adaptation) :
« La police signale à l'autorité d'immatriculation les véhicules ayant subi des dommages importants lors d'accidents ou présentant, lors de contrôles, des défauts graves, notamment des modifications illicites influant sur les émissions sonores du véhicule. » | UPSA, auto-suisse |
|-------|--|-------------------|
-

3.2 Avertissement ou retrait du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire pour les conducteurs causant une pollution sonore évitable

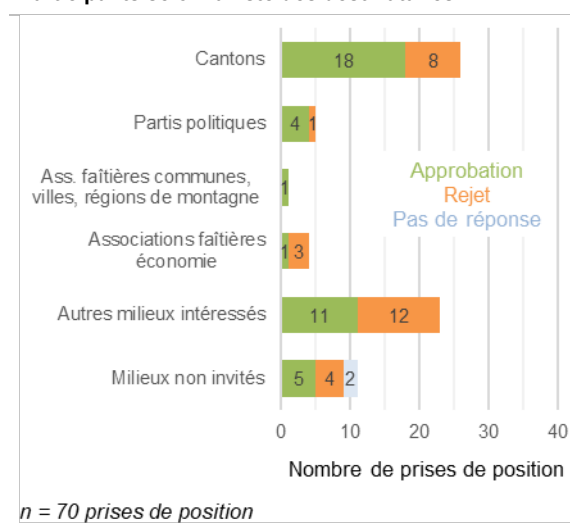
3.2.1 Infraction légère (question 2)

2. Acceptez-vous que le fait de causer une pollution sonore évitable soit considéré comme une infraction légère pour laquelle, si c'est la première fois, les conducteurs reçoivent un avertissement et, en cas de récidive, sont sanctionnés par un retrait de permis d'au moins un mois (art. 16a, al. 1, let. d, P-LCR) ?

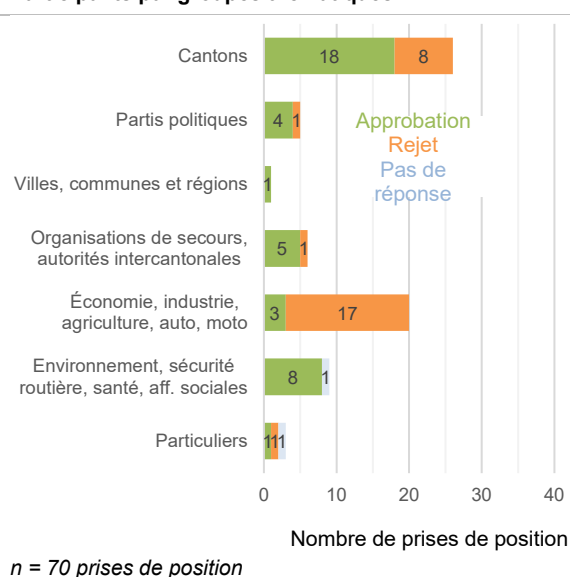
Évaluation de principe



Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Appréciation, positions principales et propositions

Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière)		
ZH, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, VS, GE, Centre, PLR, Verts, PS, UVS, USS, CCCS, MFE, Initiative Alpes, ASA, BPA, CFLB, Enderli, CCPCS, CDCVS, Ligue bruit, L-Drive, RoadCross, SCPVS, TCS, FARES, ATE		
2.101	Le fait de causer une pollution sonore évitable doit pouvoir être réprimé par des mesures administratives (avertissement ou retrait du permis de conduire). De telles mesures sont toutefois en contradiction avec l'élargissement des infractions réprimées par une amende d'ordre (qui est une sanction plus légère, ne tenant pas compte du fait qu'il s'agit d'une première infraction ou d'une récidive).	ZH, UR, SZ, NW, GL, ZG, SH, AR, AI, SG, GR, VS, PLR, Verts, UVS, CCCS, ASA, BPA, CCPCS, CDCVS, SCPVS
2.102	L'application de mesures d'avertissement nécessite qu'une décision pénale définitive soit rendue. Avant cela, il existe une insécurité juridique (notions juridiques non définies, caractère prouvable des infractions constatées subjectivement par la police).	UR, SZ, ZG, AR, GR, VS, ASA
2.103	L'application de mesures administratives sanctionnant le fait de causer une pollution sonore évitable requiert de largement étendre la définition de la notion de mise en danger.	BS, CCPCS
2.104	En cas de délit grave, il y a lieu d'examiner l'obligation de retirer le permis de conduire.	BL
2.105	Lors de l'application, les autorités d'exécution doivent garder le sens de la mesure (pas de soupçon généralisé visant tous les conducteurs).	TCS
Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière)		
BE, LU, SO, AG, TI, VD, NE, JU, UDC, economiesuisse, USP, usam, 2roues, ACS, UPSA, auto-suisse, CP, FMS, FRS, G2M, CI Motards, POCA OW, Agro-entrepreneurs, motosuisse, SAM, Stöckli, ASETA, VFAS		
2.201	Les mesures administratives (avertissement, retrait de permis) ne doivent être appliquées qu'en cas d'atteinte à la sécurité routière (le bruit n'est pas constitutif d'une telle atteinte).	LU, SO, AG, TI, JU, economiesuisse, usam, 2roues, UPSA, auto-suisse, FMS, FRS, CI Motards, motosuisse, SAM, VFAS
2.202	Il n'y a pas lieu d'instaurer de telles infractions et sanctions en raison d'une minorité d'usagers de la route (la production de bruit inutile peut déjà être dénoncée ; seul le bruit causé intentionnellement doit être réprimé).	economiesuisse, usam, ACS, UPSA, auto-suisse, FRS, VFAS
2.203	Les conducteurs professionnels ne doivent pas subir de dommages disproportionnés du fait des nouvelles dispositions (par ex. retrait du permis de conduire pour cause d'entretien inadéquat du véhicule).	economiesuisse, usam, UPSA, auto-suisse, FRS, VFAS
2.204	Le caractère « évitable » d'une pollution sonore ne peut pas être constaté objectivement (risque d'application de sanctions discutables).	VD, NE, UDC, CI Motards, POCA OW, Stöckli
2.205	La procédure de l'amende d'ordre ne doit s'appliquer qu'aux infractions de peu de gravité. Les délits graves ou intentionnels doivent être réprimés selon la procédure ordinaire ou la procédure administrative.	LU, SO, VD, JU, CI Motards, POCA OW
2.206	Les mesures administratives sont en contradiction avec l'élargissement des infractions réprimées par une amende d'ordre (qui est une sanction plus légère, ne tenant pas compte du fait qu'il s'agit d'une première infraction ou d'une récidive).	LU, TI, POCA OW
2.207	Il y a lieu d'examiner la possibilité de retirer le permis de conduire à la première infraction.	BE
Propositions		
2.401	Proposition art. 16a, al. 1, let. d, P-LCR (adaptation) : « Commet une infraction légère la personne qui : d. en tant que conducteur, cause intentionnellement une pollution sonore excessive évitable, en violation de l'art. 33, let. b et g, de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière. »	UPSA, auto-suisse
2.402	Proposition art. 16a, al. 1, let. d, P-LCR (adaptation) : « Commet une infraction légère la personne qui : d. en tant que conductrice ou conducteur, cause intentionnellement, pendant	SAM

une course privée sur une route sur laquelle la vitesses maximale autorisée est de 60 km/h ou moins, une pollution sonore évitable, en violation de l'art. 33, let. b et g, OCR. »

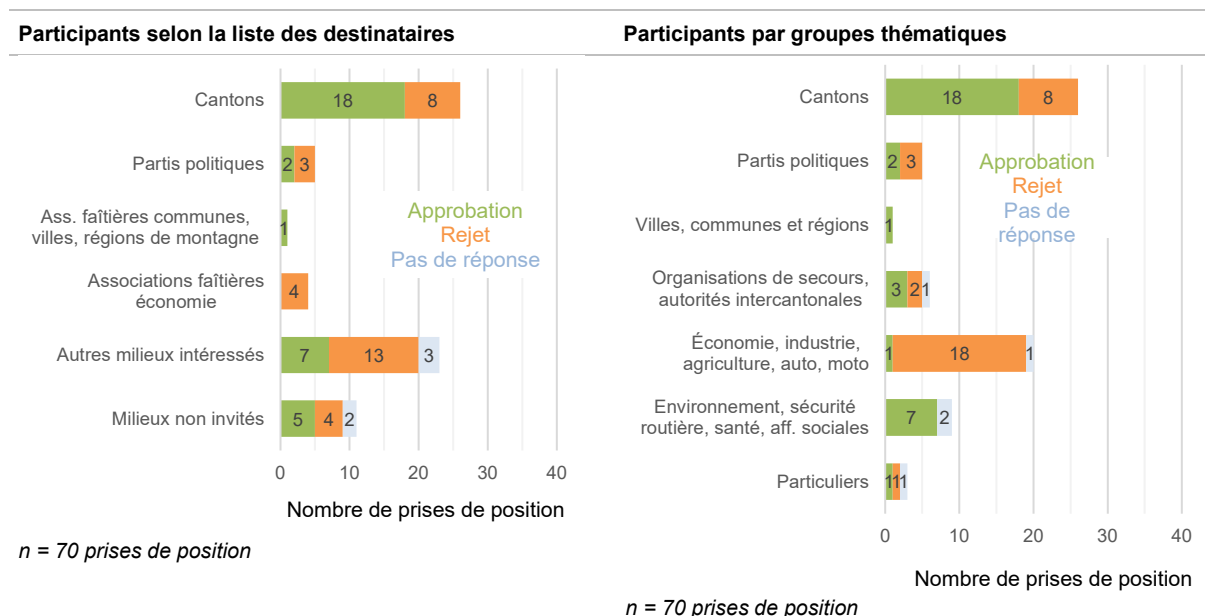
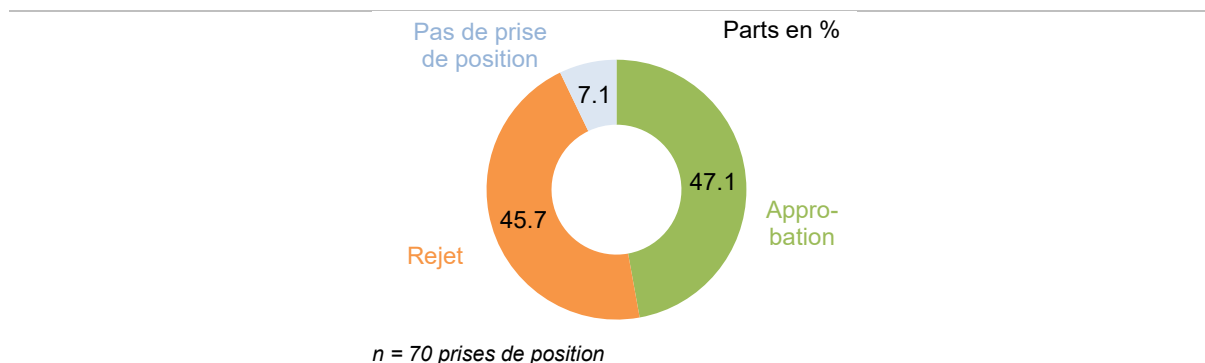
2.403	Proposition art. 16a, al. 1, let. d, P-LCR (adaptation) : « Commet une infraction légère la personne qui : d. en tant que conductrice ou conducteur, cause intentionnellement, pendant une course privée sur une route sur laquelle la vitesses maximale autorisée est de 60 km/h ou moins, une pollution sonore évitable, en violation de l'art. 33, let. b et g, OCR ; cette disposition ne s'applique pas aux véhicules vétérans expertisés. »	FRS
-------	---	-----

3.3 Soutien financier pour l'intensification des contrôles du bruit routier

3.3.1 Contribution fédérale aux coûts des contrôles (question 3)

3. Acceptez-vous que la Confédération puisse soutenir financièrement une intensification des contrôles du bruit routier par les autorités d'exécution cantonales (art. 53b P-LCR et art. 5a, al. 1 et 2, P-OCCR) ?

Évaluation de principe



Appréciation, positions principales et propositions

Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière) ZH, BE, LU, UR, SZ, GL, FR, SO, BS, BL, AR, SG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, Verts, PS, UVS, CCCS, MfE, Initiative Alpes, BPA, CFLB, Enderli, CDCVS, Ligue bruit, L-Drive, SCPVS, FARES, ATE		
3.101	La confédération doit indemniser la police des coûts supplémentaires occasionnés par l'intensification des contrôles du bruit routier.	BE, VD, GE, JU, Verts, BPA
3.102	Il faut examiner ou appliquer la possibilité de ne soutenir financièrement que les moyens de mesure techniques.	ZH, UVS, CCCS, CDCVS, SCPVS
3.103	Le calcul séparé des coûts des contrôles du bruit routier doit être réglé de manière simple et pragmatique dans une convention de prestations.	ZH, BL, Verts
3.104	La formulation potestative de la disposition relative aux contrôles du bruit routier (art. 53b P-LCR) est en contradiction avec le libellé du texte de l'ordonnance, qui prévoit un droit aux contributions fédérales (à clarifier).	ZH, LU, CCCS
3.105	Les prescriptions doivent être précisées (indication de ce qu'il faut comprendre par « intensification »).	UR, SO, CCCS
3.106	Le soutien aux cantons doit être financé conformément au principe de causalité (recettes provenant des sanctions liées à la réglementation sur l'efficacité des voitures neuves, fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération).	Verts, Initiative Alpes, ATE
3.107	Il faut éviter toutes charges (administratives) supplémentaires pour les cantons et les autorités de police.	VS, UVS, CDCVS, SCPVS
3.108	Il faut renoncer à poser des conditions au soutien financier (concernant par ex. les heures de travail liées aux contrôles, les opérations de police).	SZ
3.109	La police doit pouvoir utiliser des radars acoustiques.	GE
3.110	Outre les mesures répressives (contrôles, amendes), il faut également financer des mesures préventives, à mettre en œuvre par les organisations spécialisées, ainsi que des mesures de formation et de perfectionnement des conducteurs.	L-Drive
3.111	Pour garantir la simplicité, l'efficacité et l'uniformité des contrôles, il y a lieu de fixer une valeur limite du bruit (par ex. 80 dB).	CCCS
Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière) OW, NW, ZG, SH, AI, GR, AG, TG, Centre, PLR, UDC, economiesuisse, USP, USS, usam, 2roues, ACS, UPSA, auto-suisse, FMS, FRS, G2M, CI Motards, POCA OW, CCPCS, Agro-entrepreneurs, motosuisse, SAM, Stöckli, ASETA, TCS, VFAS		
3.201	L'exécution des contrôles du bruit routier (droit fédéral) est une tâche cantonale. Contribuer à son financement par des subventions fédérales est contraire au fédéralisme.	ZG, AI, AG, PLR, UDC, economiesuisse, usam, USS, 2roues, ACS, UPSA, auto-suisse, FMS, FRS, CI Motards, motosuisse, SAM, TCS, VFAS
3.202	La formulation potestative de la disposition relative aux contrôles du bruit routier (art. 53b P-LCR) est en contradiction avec le libellé du texte de l'ordonnance, qui prévoit un droit aux contributions fédérales (à clarifier).	OW, NW, SH, POCA OW
3.203	Il faut examiner ou appliquer la possibilité de ne soutenir financièrement que les moyens de mesure techniques.	NW, SH, AI
3.204	La Confédération doit définir des conditions-cadres d'exécution plus attractantes (saisie des données numériques des véhicules, mesures du bruit, meilleure coordination).	GR, CCPCS
3.205	Il y a lieu d'éviter les incitations financières inopportunes.	TG, Centre
3.206	Il y a lieu d'éviter toutes charges supplémentaires pour le DETEC.	Centre

3.207	La Confédération doit améliorer la coordination des modalités de contrôle et des possibilités techniques d'objectiver une sanction.	CI Motards
-------	---	------------

Remarques

3.301	Le rapport explicatif ne démontre pas l'utilité ni la nécessité des subventions que la Confédération pourrait accorder aux cantons.	CP
-------	---	----

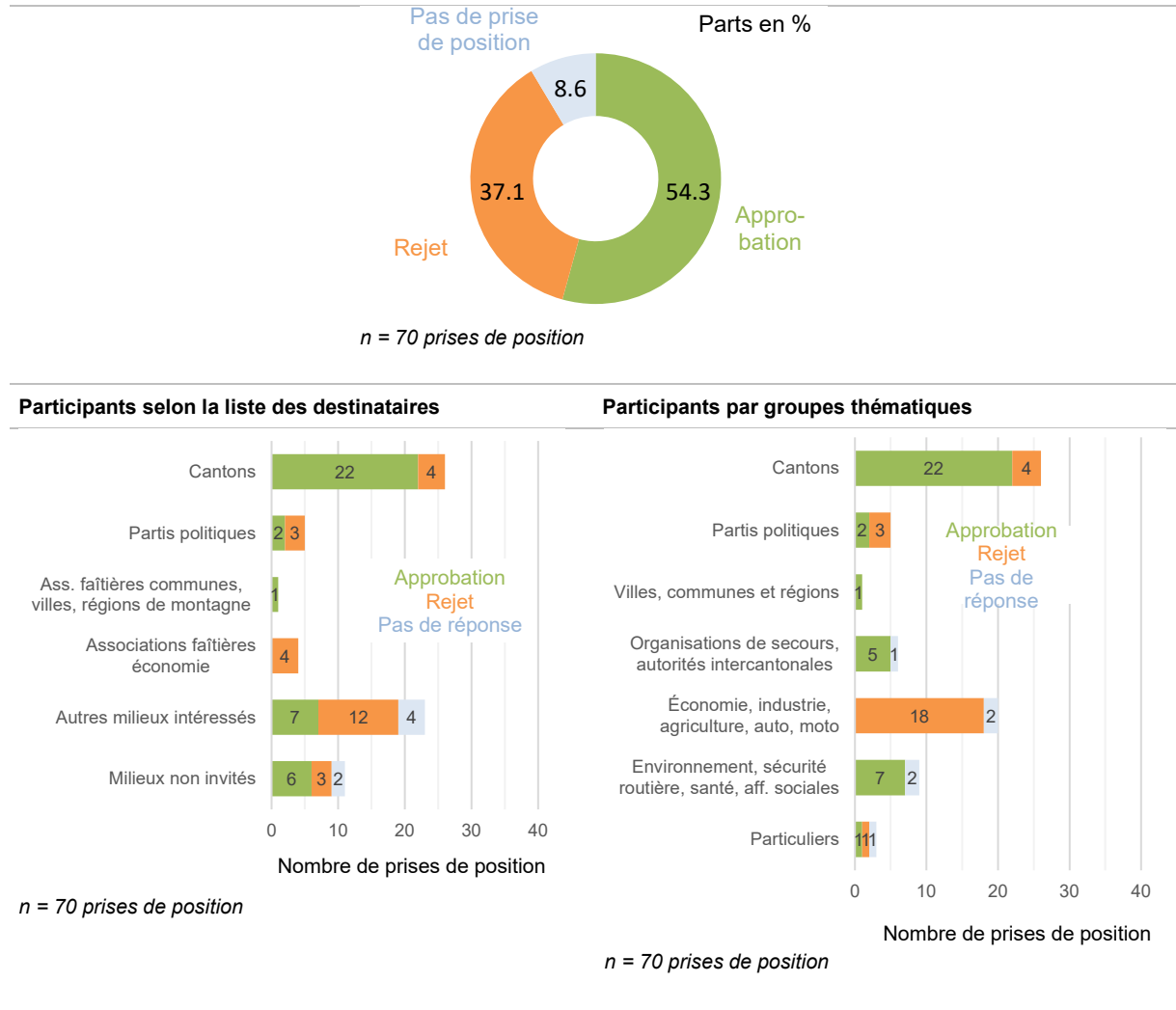
Propositions

3.401	Proposition art. 53b P- LCR (adaptation) : « La Confédération peut verser verse des contributions aux cantons pour l'intensification des contrôles du bruit du trafic routier. »	LU, OW, POCA OW
3.402	Proposition art. 53c P-LCR (complément) : <i>Allemand :</i> Vorrichtungen zur Messung des Strassenlärms (Lärmblitzer) : « Der Bund unterstützt die Kantone bei der Forschung, Entwicklung und Einführung von Vorrichtungen zur Messung des Strassenlärms. Das BAFU erlässt nach Rücksprache mit dem ASTRA Richtlinien für den Einsatz dieser akustischen Vorrichtungen. » <i>Français (original) :</i> Dispositifs de contrôle du bruit routier : « La confédération soutient les cantons dans la recherche, le développement et la mise en place de dispositifs de mesure du bruit routier. L'OFEV édicte des directives sur l'utilisation desdits dispositifs acoustiques, après avoir consulté l'OFROU. »	GE

3.3.2 Contributions fédérales aux moyens de contrôle et à l'infrastructure (question 4)

4. Acceptez-vous que des contributions aux moyens de contrôle et à l'infrastructure puissent être versées parallèlement au financement des heures de travail (frais de personnel) pour l'intensification des contrôles du bruit routier (art. 53b P-LCR et art. 5a, al. 1 et 2, P-OCCR) ?

Évaluation de principe



Appréciation, positions principales et propositions

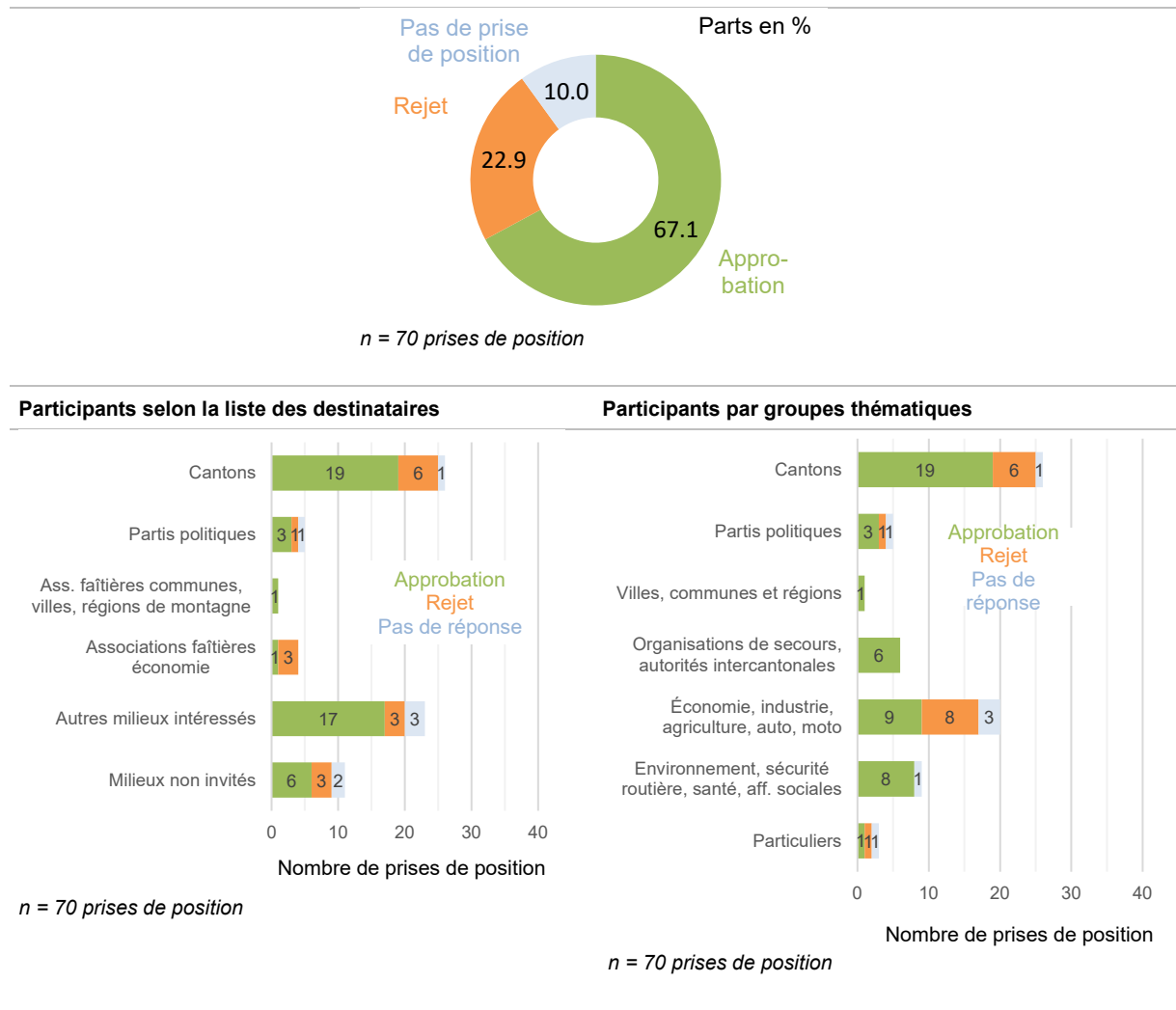
Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, BL, AR, SG, GR, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, Verts, PS, UVS, CCCS, MfE, Initiative Alpes, BPA, CFLB, Enderli, POCA OW, CCPCS, CDCVS, Ligue bruit, SCPVS, FARES, ATE		
4.101	La Confédération doit soutenir les cantons dans l'acquisition des moyens de contrôle (lesquels doivent remplir les exigences légales et être uniformes).	BE, LU, UR, OW, NW, SO, SG, GR, Verts, CCCS, BPA, POCA OW, Ligue bruit
4.102	Il faut examiner ou appliquer la possibilité de ne soutenir financièrement que les moyens de mesure techniques.	NW, SG
4.103	La Confédération doit définir des conditions-cadres d'exécution plus attractantes (saisie des données numériques des véhicules, mesures du bruit, coordination).	GR, CCPCS
4.104	La formulation potestative de la disposition relative aux contrôles du bruit routier (art. 53b P-LCR) est en contradiction avec le libellé du texte de l'ordonnance, qui prévoit un droit aux contributions fédérales.	NW, SG
4.105	La législation doit préciser quelles prestations et quels instruments la Confédération pourra soutenir financièrement. Il y a lieu de contribuer également à l'acquisition de bancs de puissance.	VD
4.106	La Confédération doit créer les bases pour une mesure du bruit ayant force de preuve (utilisation de radars acoustiques).	Verts
4.107	Le soutien aux cantons doit être financé conformément au principe de causalité (recettes provenant des sanctions liées à la réglementation sur l'efficacité des voitures neuves, fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération).	Verts
Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière) ZG, SH, AI, AG, Centre, PLR, UDC, economiesuisse, USP, usam, USS, 2roues, ACS, UPSA, auto-suisse, FMS, FRS, G2M, CI Motards, Agro-entrepreneurs, motosuisse, SAM, Stöckli, ASETA, TCS, VFAS		
4.201	L'exécution des contrôles du bruit routier (droit fédéral) est une tâche cantonale. Contribuer à son financement par des subventions fédérales est contraire au fédéralisme.	ZG, AI, PLR, UDC, economiesuisse, usam, 2roues, ACS, UPSA, auto-suisse, FMS, FRS, CI Motards, motosuisse, SAM, VFAS
4.202	Il faut renoncer à créer une base légale autorisant l'utilisation de radars acoustiques.	PLR, 2roues, FMS, FRS, motosuisse, SAM, TCS
4.203	La réduction du bruit est une motivation suffisante pour intensifier les contrôles. Il faut donc renoncer aux incitations financières prévues pour les cantons.	Centre
4.204	En cas de dépassement non intentionnel des valeurs limites de bruit, une remarque sur la nécessité d'adapter sa manière de circuler est suffisante. Il faut donc renoncer à la mesure du bruit ainsi qu'aux amendes ou sanctions.	UPSA, auto-suisse
4.205	La Confédération doit améliorer la coordination des modalités de contrôle et des possibilités techniques d'objectiver une sanction.	CI Motards
4.206	Pour les « amateurs de bruit », les témoignages de trois policiers se trouvant sur les lieux sont suffisants.	Stöckli

3.4 Modernisation de la disposition d'exécution relative au bruit évitable

3.4.1 Ordre d'énumération et adaptations rédactionnelles (question 5)

5. Approuvez-vous le nouvel ordre choisi pour l'énumération des comportements générant du bruit et les adaptations rédactionnelles de l'art. 33 P-OCR ?

Évaluation de principe



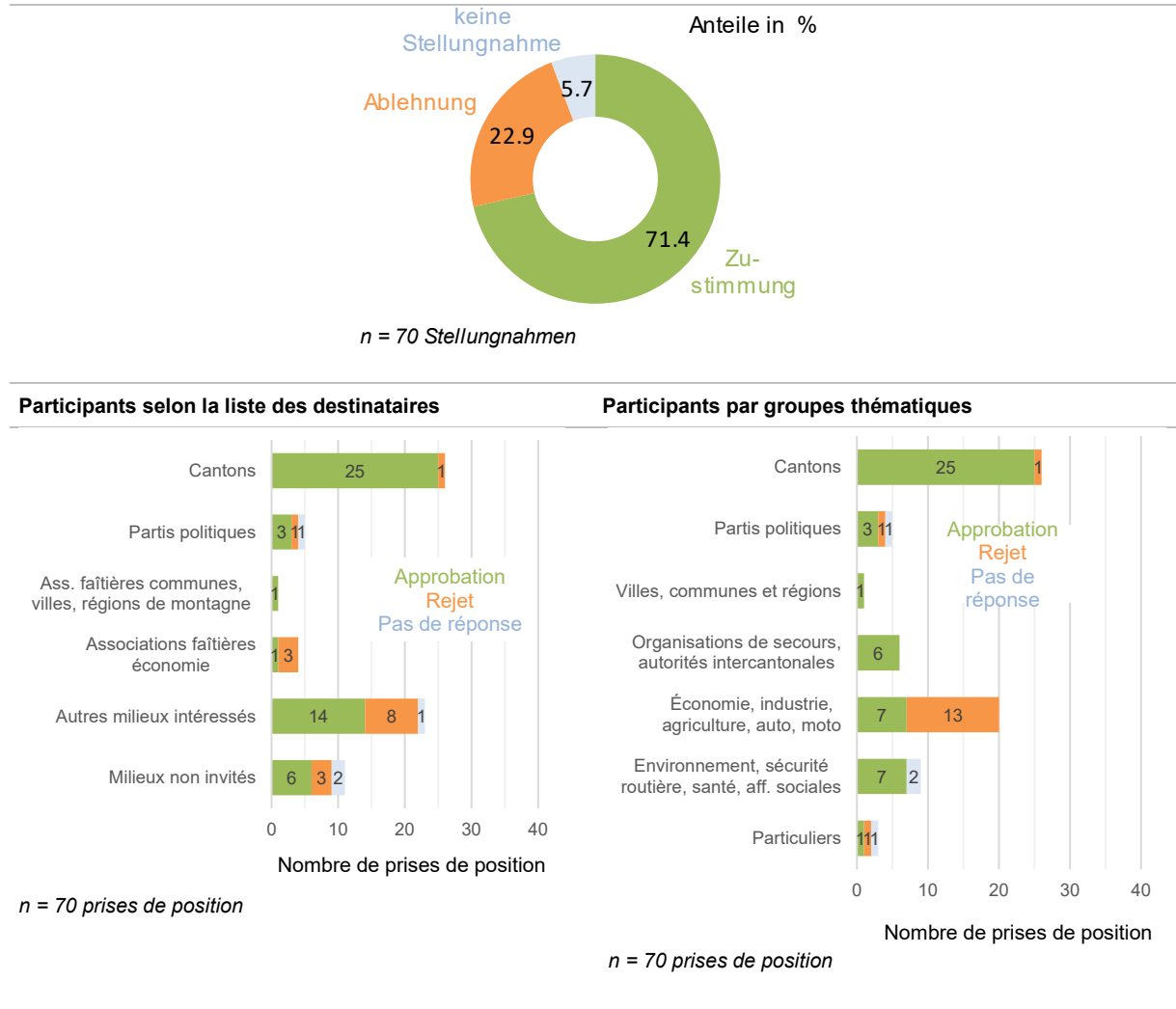
Appréciation, positions principales et propositions

Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière)		
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, FR, SO, BS, SH, AR, AI, SG, GR, TG, VD, VS, NE, Centre, Verts, PS, UVS, USS, 2roues, ACS, CCCS, MfE, Initiative Alpes, ASA, BPA, CFLB, Enderli, FMS, FRS, POCA OW, CCPCS, CDCVS, Ligue bruit, L-Drive, motosuisse, RoadCross, SAM, SCPVS, TCS, FARES, ATE		
5.101	Les comportements sont décrits par des termes non définis juridiquement (la mesurabilité des infractions reste donc problématique, ce qui peut déboucher sur un traitement excessivement subjectif par les organes de police).	BE, LU, UR, SZ, OW, NW, SH, AR, GR, VD, VS, NE, ASA
5.102	Le bruit en dehors des quartiers habités et des lieux de repos doit être explicitement interdit dans l'art. 33 OCR (et non simplement par la suppression du passage correspondant dans la phrase introductive de l'article).	SO
5.103	Le texte de loi doit tenir compte de la diversité des technologies de propulsion.	SO
5.104	Il y a lieu de compléter la liste avec « faire patiner les pneus » et de reporter « faire tourner et chauffer inutilement le moteur » ainsi qu'« effectuer dans une localité des va-et-vient ou des circuits inutiles » en fin de liste (faible incidence sur la sécurité routière).	BPA
Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière)		
GL, ZG, BL, AG, TI, GE, UDC, economiesuisse, USP, usam, CP, G2M, Agro-entrepreneurs, Stöckli, ASETA, VFAS		
5.201	Les adaptations prévues créent de l'insécurité juridique (risque de répression arbitraire ; idéologie de plus en plus hostile à la voiture). Les comportements de conduite inoffensifs et non intentionnels ne doivent pas être punis.	economiesuisse, USP, usam, CP, ASETA, VFAS
5.202	Les comportements sont décrits par des termes non définis juridiquement et la mesurabilité des infractions reste donc problématique (ce qui peut déboucher sur un traitement excessivement subjectif par les organes de police).	ZG, BL, TI
5.203	Les va-et-vient ou les circuits inutiles doivent être sanctionnés en dehors des localités également.	AG
Remarques		
5.301	Les infractions doivent être décrites plus précisément, faute de quoi l'exécution sera problématique.	JU
Propositions		
5.401	Proposition art. 33, let. f, P-OCR (adaptation) : f. « de circuler dans une localité avec un mode de conduite provoquant un bruit inutile ; »	GL, Ligue bruit
5.402	Proposition art. 33, let. g, OCR (maintien) : <i>Allemand :</i> g. « Zuschlagen von Wagentüren, Motorhauben, Kofferdeckeln und dgl. ; » <i>Français (original) :</i> g. « de claquer les portières, le capot du moteur, le couvercle du coffre, etc. ; »	VD
5.403	Proposition art. 33 OCR (adaptation) : <i>Français (original) :</i> « Bruit à éviter » « Bruits prohibés » (Autre proposition : maintenir le titre de l'article, mais préciser les cas dans lesquels le bruit doit obligatoirement être évité.) <i>Allemand :</i> « Vermeiden von Lärm » (pas d'adaptation nécessaire)	GE

3.4.2 Généralisation quant aux lieux (question 6)

6. Approuvez-vous la suppression du passage « notamment dans les quartiers habités, près des lieux de repos et pendant la nuit » dans la phrase introductive de l’art. 33 P-OCR ?

Évaluation de principe



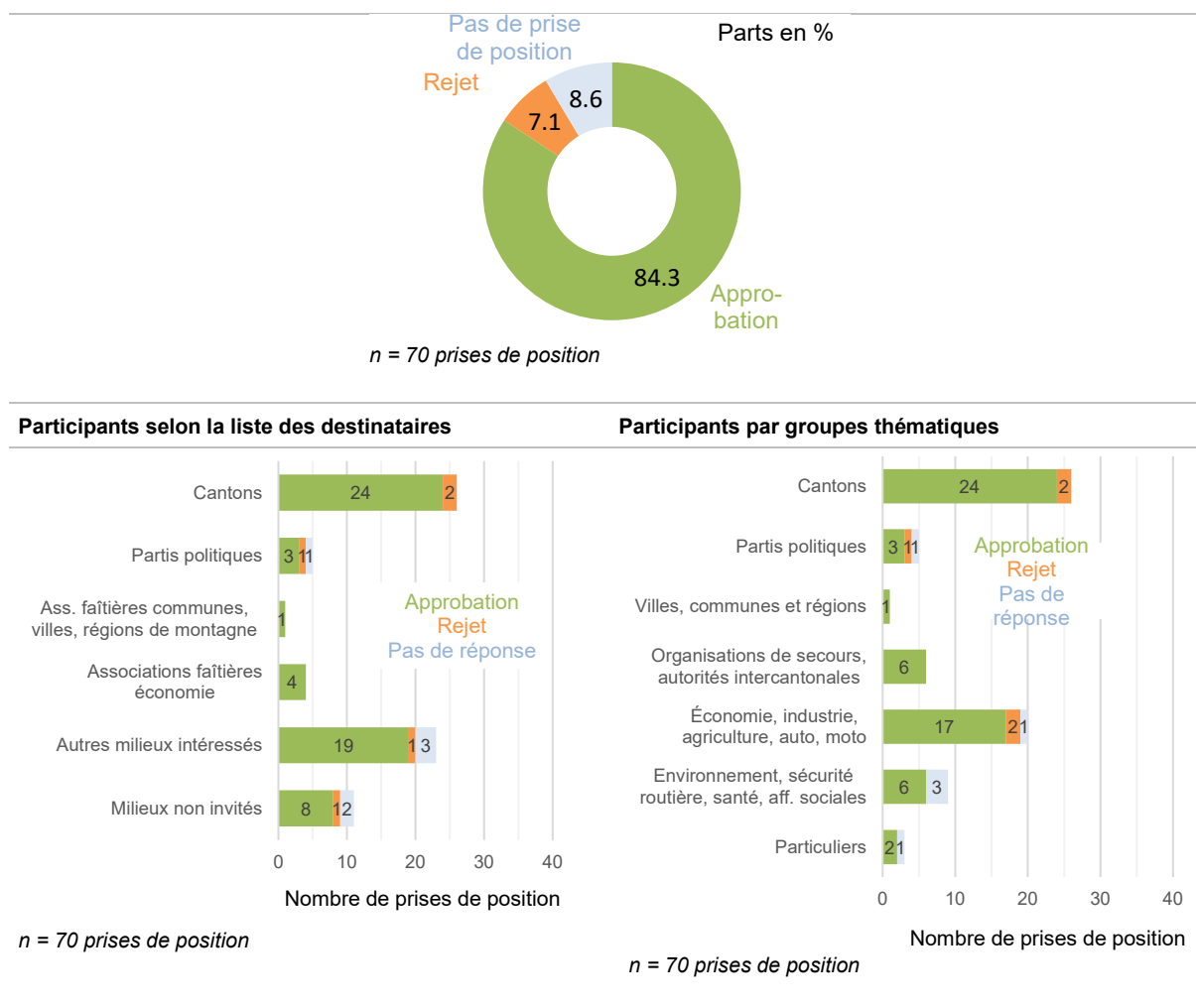
Appréciation, positions principales et propositions

Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière)		
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, Centre, Verts, PS, UVS, USS, ACS, CCCS, MfE, UPSA, Initiative Alpes, ASA, auto-suisse, BPA, CFLB, Enderli, FRS, POCA OW, CCPCS, CDCVS, Ligue bruit, L-Drive, RoadCross, SCPVS, TCS, ATE		
6.101	Il faut éviter les débats sur la notion de « à l'intérieur des localités » ainsi que les interprétations abusives de cette notion.	BL, GR, CCPCS
6.102	Lors de l'exécution, il faudra veiller à ce que l'application soit « proportionnée ».	VS
6.103	La répression ne doit pas se limiter aux quartiers habités et aux lieux de repos (le bruit peut déranger partout).	UPSA, auto-suisse
Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière)		
AG, UDC, economiesuisse, USP, usam, 2roues, CP, FMS, G2M, CI Motards, Agro-entrepreneurs, motosuisse, SAM, Stöckli, ASETA, VFAS		
6.201	L'accent doit être mis sur les zones d'habitation, car c'est principalement dans ces zones que le bruit dérange (l'élargissement du champ d'application est disproportionné).	economiesuisse, usam, 2roues, FMS, G2M, motosuisse, SAM, VFAS
6.202	Le fait d'insister sur les zones habitées et les lieux de repos pendant la nuit n'exclut pas que le bruit doive être évité partout et à tout moment.	CI Motards
Propositions		
6.401	Proposition art. 33, let. g, OCR (maintien) : <i>Allemand :</i> g. « Zuschlagen von Wagentüren, Motorhauben, Kofferdeckeln und dgl. ; » <i>Français (original) :</i> g. « de claquer les portières, le capot du moteur, le couvercle du coffre, etc. ; »	VD

3.4.3 Suppression du fait de faire fonctionner longtemps le démarreur (question 7)

7. Acceptez-vous que le fait de faire fonctionner longtemps le démarreur ne figure plus dans la liste des exemples de comportements générant du bruit (art. 33, let. a, P-OCR) ?

Évaluation de principe



Appréciation, positions principales et propositions

Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, Centre, Verts, PS, UVS, USS, ACS, CCCS, MfE, UPSA, Initiative Alpes, ASA, auto-suisse, BPA, CFLB, Enderli, FRS, POCA OW, CCPCS, CDCVS, Ligue bruit, L-Drive, RoadCross, SCPVS, TCS, ATE

- | | | |
|-------|---|-------------|
| 7.101 | Sur les véhicules récents, le processus de démarrage n'est plus guère contrôlé par le conducteur. | BE |
| <hr/> | | |
| 7.102 | Ce comportement pourra toujours être puni, car la liste des comportements interdits n'est pas exhaustive. | Ligue bruit |

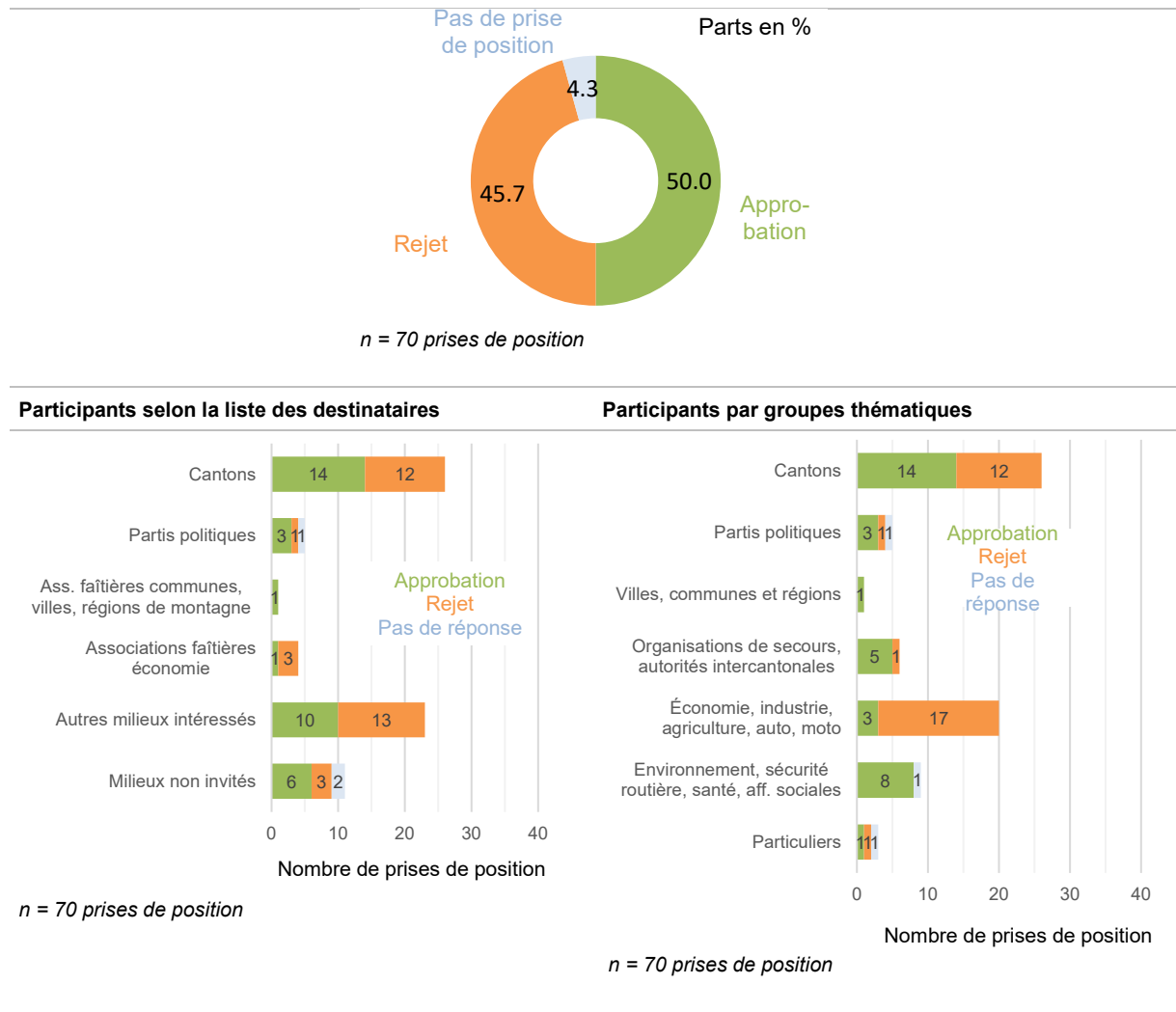
Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière)

UR, AG, UDC, CP, Agro-entrepreneurs

3.4.4 Ajout de l'accélération trop rapide (question 8)

8. Acceptez-vous que l'accélération trop rapide du véhicule dans les tournants et les montées soit ajoutée à la liste d'exemples de comportements générant du bruit (art. 33, let. c, P-OCR) ?

Évaluation de principe



Appréciation, positions principales et propositions

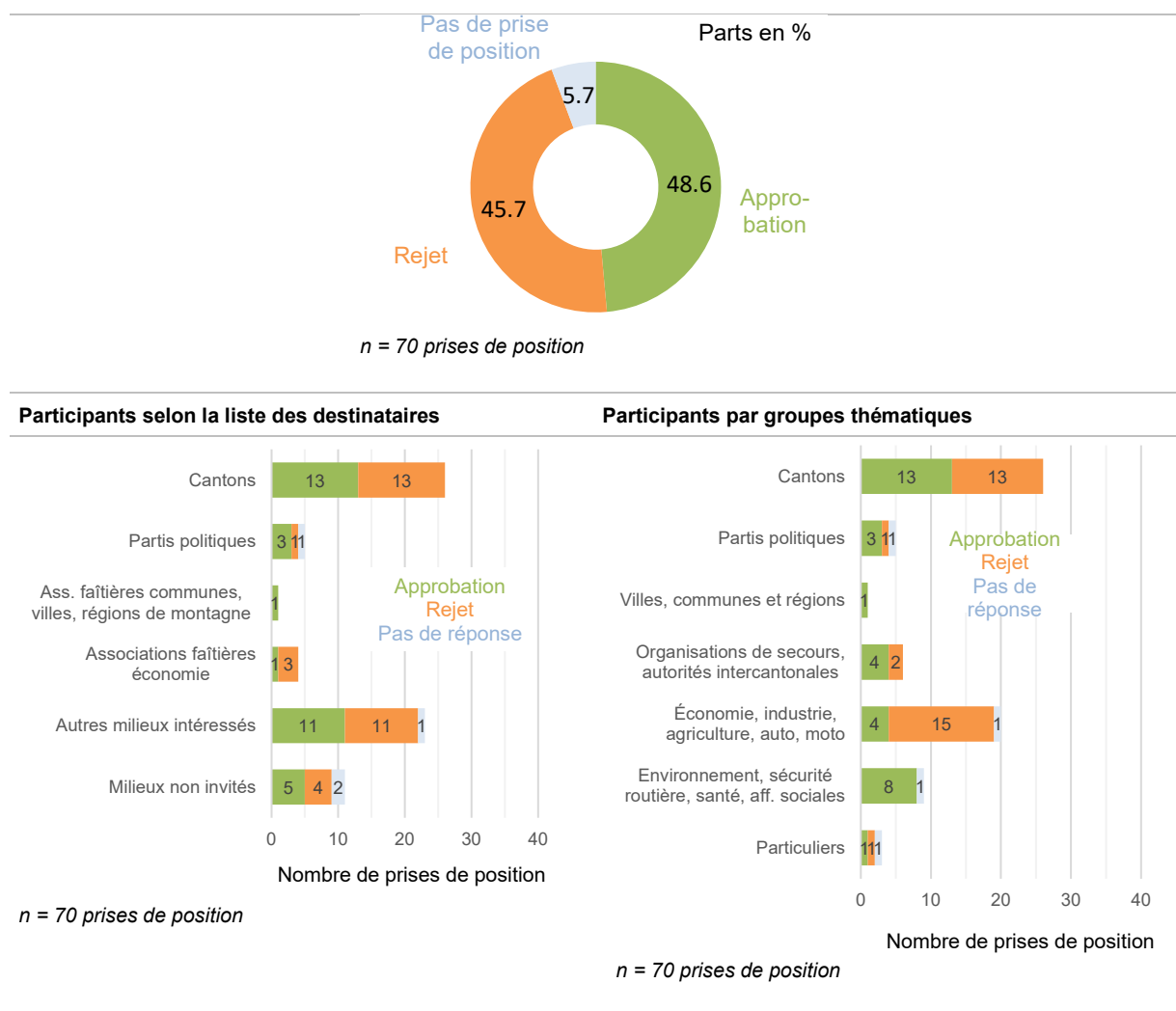
Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière)		
ZH, BE, LU, UR, OW, GL, FR, BS, SG, GR, TG, VD, VS, JU, Centre, Verts, PS, UVS, USS, CCCS, MfE, Initiative Alpes, BPA, CFLB, Enderli, POCA OW, CCPCS, CDCVS, Ligue bruit, L-Drive, RoadCross, SCPVS, TCS, FARES, ATE		
8.101	L'infraction « accélérer trop rapidement » doit être décrite plus précisément, faute de quoi l'exécution sera problématique (justifications : très difficile à appliquer dans la pratique ; peut déboucher sur un traitement excessivement subjectif par les organes de police).	UR, FR, VD, JU, MfE
8.102	Les exemples doivent être supprimés ou limités au fait de démarrer en trombe (avec patinage des pneus) et aux tronçons à l'intérieur des localités (il n'est guère possible de traiter la notion de « trop rapidement » objectivement, hormis en cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée).	LU, OW, SG, GR, VS, CCCS
8.103	Accélérer trop rapidement devrait être qualifié de perte de maîtrise (et non seulement de production de bruit pouvant être évité).	TG
8.104	L'infraction de démarrage en trombe (accélération intentionnelle avec patinage des pneus) doit être ajoutée à la liste.	BE
8.105	Les courses sur autoroute doivent faire l'objet d'une dérogation pour des raisons de sécurité routière (risque d'accélération insuffisante).	MfE
8.106	Il manque des mesures appropriées garantant d'une exécution efficace (les comportements interdits sont difficiles à constater par les forces de police).	Ligue bruit
Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière)		
SZ, NW, ZG, SO, BL, SH, AR, AI, AG, TI, NE, GE, UDC, economiesuisse, USP, usam, 2roues, ACS, UPSA, ASA, auto-suisse, CP, FMS, FRS, G2M, CI Motards, Agro-entrepreneurs, motosuisse, SAM, Stöckli, ASETA, VFAS		
8.201	Les exemples doivent être supprimés ou limités au patinage des pneus et aux tronçons à l'intérieur des localités (il n'est pas possible d'évaluer objectivement le fait d'accélérer « trop rapidement », hormis en cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée).	SZ, NW, ZG, SO, BL, SH, AR, AI, TI, NE, ASA, CI Motards
8.202	Accélérer vivement est indispensable dans certaines situations (par ex. manœuvres de dépassement, véhicules peu puissants, risque de chute de deux-roues dépassés à faible vitesse).	economiesuisse, USP, usam, ACS, UPSA, G2M, CI Motards, ASETA, VFAS
8.203	Le fait de circuler trop rapidement (dépassement de la vitesse maximale autorisée) doit être puni dans le cadre de la législation existante (pas de peine supplémentaire pour cause de production de bruit).	UDC, economiesuisse, usam, FMS, FRS, VFAS
8.204	Les adaptations prévues créent de l'insécurité juridique (risque de répression arbitraire ; idéologie de plus en plus hostile à la voiture). Les comportements de conduite inoffensifs et non intentionnels ne doivent pas être punis.	economiesuisse, usam, VFAS
8.205	L'infraction « accélérer trop rapidement » doit être décrite plus précisément, faute de quoi l'exécution sera problématique (justifications : très difficile à appliquer dans la pratique ; peut déboucher sur un traitement excessivement subjectif par les organes de police).	GE, G2M
8.206	Les démarrages en trombe doivent être réprimés de manière générale. Donner des exemples dans cette disposition n'apporte rien.	AG
8.207	Pour les conducteurs, il est très difficile d'évaluer, dans une situation concrète, si une accélération dans un tournant ou une montée est trop rapide (il faut limiter l'infraction au démarrage en trombe avec patinage des pneus).	2roues, FMS, motosuisse, SAM
8.208	Les instruments juridiques existants obligeant à adapter la conduite aux circonstances sont suffisants.	CI Motards
Propositions		
8.401	Proposition art. 33, let. , P-OCR (adaptation) : c. « d'accélérer trop rapidement, notamment au démarrage ainsi que dans les tournants et dans les montées ; »	UPSA

8.402	Proposition art. 33, let. , P-OCR (adaptation) : c. « d'accélérer trop rapidement vivement , notamment au démarrage ainsi que dans les tournants et dans les montées ; »	auto-suisse
-------	--	-------------

3.4.5 Ajout de la circulation trop rapide / Suppression des véhicules à bandage métallique (question 9)

9. Acceptez-vous que la circulation trop rapide dans les tournants et les montées ainsi qu’avec des charges non arrimées ou avec des remorques soit ajoutée à la liste d’exemples de comportements générant du bruit et que le fait de circuler trop rapidement avec des véhicules à bandages métalliques soit supprimé (art. 33, let. d, P-OCR) ?

Évaluation de principe



Appréciation, positions principales et propositions

Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière)

ZH, BE, UR, OW, GL, FR, SH, SG, TG, VD, VS, GE, JU, Centre, Verts, PS, UVS, USS, CCCS, MfE, UPSA, Initiative Alpes, BPA, CFLB, Enderli, CCPCS, CDCVS, Ligue bruit, L-Drive, RoadCross, SCPVS, TCS, FARES, ATE

- | | | |
|-------|---|--------------------|
| 9.101 | L'infraction « circuler trop rapidement » doit être décrite plus précisément, faute de quoi l'exécution sera problématique (justifications : très difficile à appliquer dans la pratique ; peut déboucher sur un traitement excessivement subjectif par les organes de police). | UR, FR, VD, GE, JU |
| 9.102 | L'infraction consistant à circuler avec des charges mal arrimées peut être punie dans le cadre de la législation existante. | SH, VS |
| 9.103 | Ces infractions sont en concurrence avec le droit existant (par ex. art. 30, al. 2, en relation avec l'art. 73, al. 5, OCR, ainsi qu'art. 32, al. 1, et 31, al. 1, LCR). | UR |
| 9.104 | Accélérer trop rapidement devrait être qualifié de perte de maîtrise (et non seulement de production de bruit pouvant être évité). | TG |
| 9.105 | Circuler avec des | UR, SH, VS |

Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière)

LU, SZ, NW, ZG, SO, BS, BL, AR, AI, GR, AG, TI, NE, UDC, economiesuisse, USP, usam, 2roues, ACS, ASA, auto-suisse, CP, FMS, FRS, G2M, POCA OW, Agro-entrepreneurs, motosuisse, SAM, Stöckli, ASETA, VFAS

- | | | |
|-------|---|--|
| 9.201 | Le fait de circuler avec des véhicules à bandages métalliques peut être supprimé. | SZ, NW, ZG, SO, BL, AR, AI, GR, AG, 2roues, ASA, auto-suisse, FMS, motosuisse, SAM |
| 9.202 | L'infraction consistant à circuler avec des charges mal arrimées peut être punie dans le cadre de la législation existante (par ex. art. 29 et 30, al. 2, LCR, ainsi qu'art. 57, al. 1, et 73, al. 5, OCR) (pas de peine supplémentaire pour cause de production de bruit). | SZ, NW, ZG, SO, BL, AR, GR, AG, ASA, auto-suisse, POCA OW |
| 9.203 | Le fait de circuler trop rapidement (dépassement de la vitesse maximale autorisée) doit être puni dans le cadre de la législation existante (pas de peine supplémentaire pour cause de production de bruit). | UDC, economiesuisse, usam, 2roues, auto-suisse, FMS, FRS, motosuisse, SAM, VFAS |
| 9.204 | Les exemples doivent être supprimés ou limités au patinage des pneus et aux tronçons à l'intérieur des localités (il n'est pas possible d'évaluer objectivement le fait d'accélérer « trop rapidement », hormis en cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée). | LU, NW, BL, AI, TI |
| 9.205 | L'infraction « circuler trop rapidement » doit être décrite plus précisément, faute de quoi l'exécution sera problématique (justifications : très difficile à appliquer dans la pratique ; peut déboucher sur un traitement excessivement subjectif par les organes de police). | ZG, G2M |
| 9.206 | Avec les véhicules peu puissants, accélérer plus fortement dans les montées est nécessaire. | economiesuisse, usam, VFAS |
| 9.207 | Les adaptations prévues créent de l'insécurité juridique (risque de répression arbitraire ; idéologie de plus en plus hostile à la voiture). Les comportements de conduite inoffensifs et non intentionnels ne doivent pas être punis. | economiesuisse, usam, VFAS |

Propositions

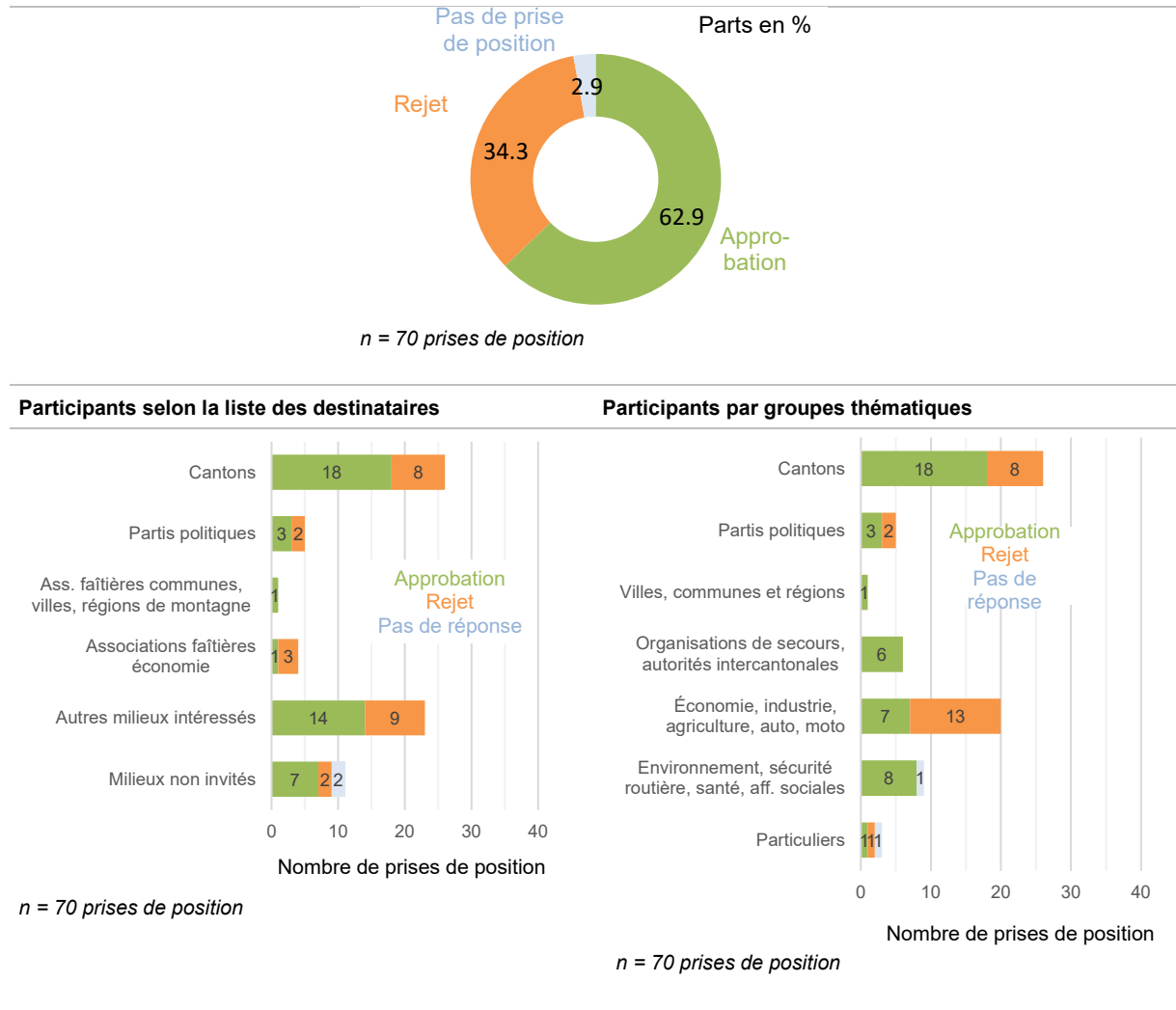
- | | | |
|-------|--|---------------------------|
| 9.401 | Proposition art. 33, let. d, P-OCR (adaptation) :
d. « de circuler trop rapidement, notamment dans les tournants et dans les montées ainsi qu'avec des charges non arrimées ou avec des remorques ; » | LU, OW, BS, CCCS, POCA OW |
| 9.402 | Proposition art. 33, let. d, P-OCR (adaptation) :
<i>Allemand :</i>
d. « zu schnelles Fahren, namentlich in Kurven und Steigungen sowie beim Mitführen von unbefestigten Ladungen und von Anhängern ; » | NE |

	<i>Français (original) :</i> d. « de circuler trop rapidement, notamment dans les tournants et dans les montées ainsi qu'avec des charges non arrimées ou avec des remorques ; »	
9.403	Proposition art. 33, let. d, P-OCR (adaptation) : <i>Allemand :</i> d. « zu schnelles Fahren, namentlich in Kurven und Steigungen sowie beim Mitführen von unbefestigten Ladungen und von Anhängern ; » <i>Français (original) :</i> d. « de circuler trop rapidement, notamment dans les tournants et dans les montées ainsi qu' avec des charges non arrimées ou avec des remorques ; »	CI Motards

3.4.6 Ajout du mode de conduite dans les localités (question 10)

10. Acceptez-vous que la circulation dans une localité avec un mode de conduite provoquant un bruit inutile soit ajoutée à la liste d'exemples de comportements générant du bruit (art. 33, let. f, P-OCR) ?

Évaluation de principe



Appréciation, positions principales et propositions

Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, GL, FR, SO, SH, SG, GR, TG, VD, VS, NE, GE, JU, Centre, Verts, PS, UVS, USS, 2roues, CCCS, MfE, Initiative Alpes, ASA, BPA, CFLB, Enderli, FMS, G2M, CI Motards, POCA OW, CCPCS, CDCVS, Ligue bruit, Road-Cross, SAM, SCPVS, TCS, FARES, ATE

10.101	Il n'est guère possible pour l'autorité d'exécution de contrôler l'utilisation d'un mode de conduite illicite, ni d'en apporter la preuve.	BE, LU, UR, SZ, FR, SH, GR, VD, VS, ASA, CI Motards, CCPCS
10.102	L'interdiction de circuler avec un mode de conduite provoquant du bruit doit également s'appliquer hors des localités.	LU, SH, SG, GR, VD, CCCS, CCPCS, CDCVS, Ligue bruit, SCPVS
10.103	La limitation du bruit provoqué par le mode de conduite doit être réglée dans la procédure d'admission des véhicules à la circulation.	LU, OW, CCCS, POCA OW
10.104	La différence entre les notions de « bruit pouvant être évité » (phrase introductive de l'art. 33 P-OCR) et de « bruit inutile » (art. 33, let. f et g, P-OCR) doit être expliquée. À défaut, cette distinction doit être supprimée.	GE, UVS, CDCVS, SCPVS
10.105	La notion d'« inutile » doit être précisée (à défaut, la marge d'appréciation des autorités serait trop importante).	2roues, SAM
10.106	Les voitures de sport ne se prêtent que difficilement à un mode de conduite « normal ».	BE

Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière)

NW, ZG, BS, BL, AR, AI, AG, TI, PLR, UDC, economiesuisse, USP, usam, ACS, UPSA, auto-suisse, CP, FRS, L-Drive, Agro-entrepreneurs, motosuisse, Stöckli, ASETA, VFAS

10.201	Il n'est guère possible pour l'autorité d'exécution de contrôler l'utilisation d'un mode de conduite illicite, ni d'en apporter la preuve.	ZG, BL, AR, AI, TI, economiesuisse, usam, ACS, UPSA, auto-suisse, VFAS
10.202	Il n'y a pas lieu d'interdire des modes de conduite (pas d'interdictions de nature technique avec effet rétroactif sur les véhicules actuellement admis à la circulation ; l'utilisation des différents modes de conduite ne provoque pas automatiquement du bruit inutile).	PLR, economiesuisse, usam, UPSA, auto-suisse, motosuisse, VFAS
10.203	L'interdiction de circuler avec un mode de conduite provoquant du bruit doit également s'appliquer hors des localités.	NW, ZG, BS, AR, AG
10.204	Les adaptations prévues créent de l'insécurité juridique (risque de répression arbitraire ; idéologie de plus en plus hostile à la voiture). Les comportements de conduite inoffensifs et non intentionnels ne doivent pas être punis.	economiesuisse, usam, VFAS
10.205	Il manque une définition générale des modes de conduite (ceux-ci ne provoquent pas tous du bruit).	ACS, UPSA, auto-suisse
10.206	Il faut créer une base légale permettant aux autorités d'accéder aux données des véhicules (cet accès est nécessaire pour constater le mode de conduite utilisé).	BL
10.207	La production de bruit doit être réprimée par analogie avec les excès de vitesse (limite maximale autorisée en dB au lieu d'une limite en km/h).	ZG
10.208	Les véhicules utilitaires lourds doivent faire l'objet d'une dérogation (l'utilisation du frein moteur en descente peut nécessiter de rétrograder, ce qui provoque une augmentation du bruit).	L-Drive

Propositions

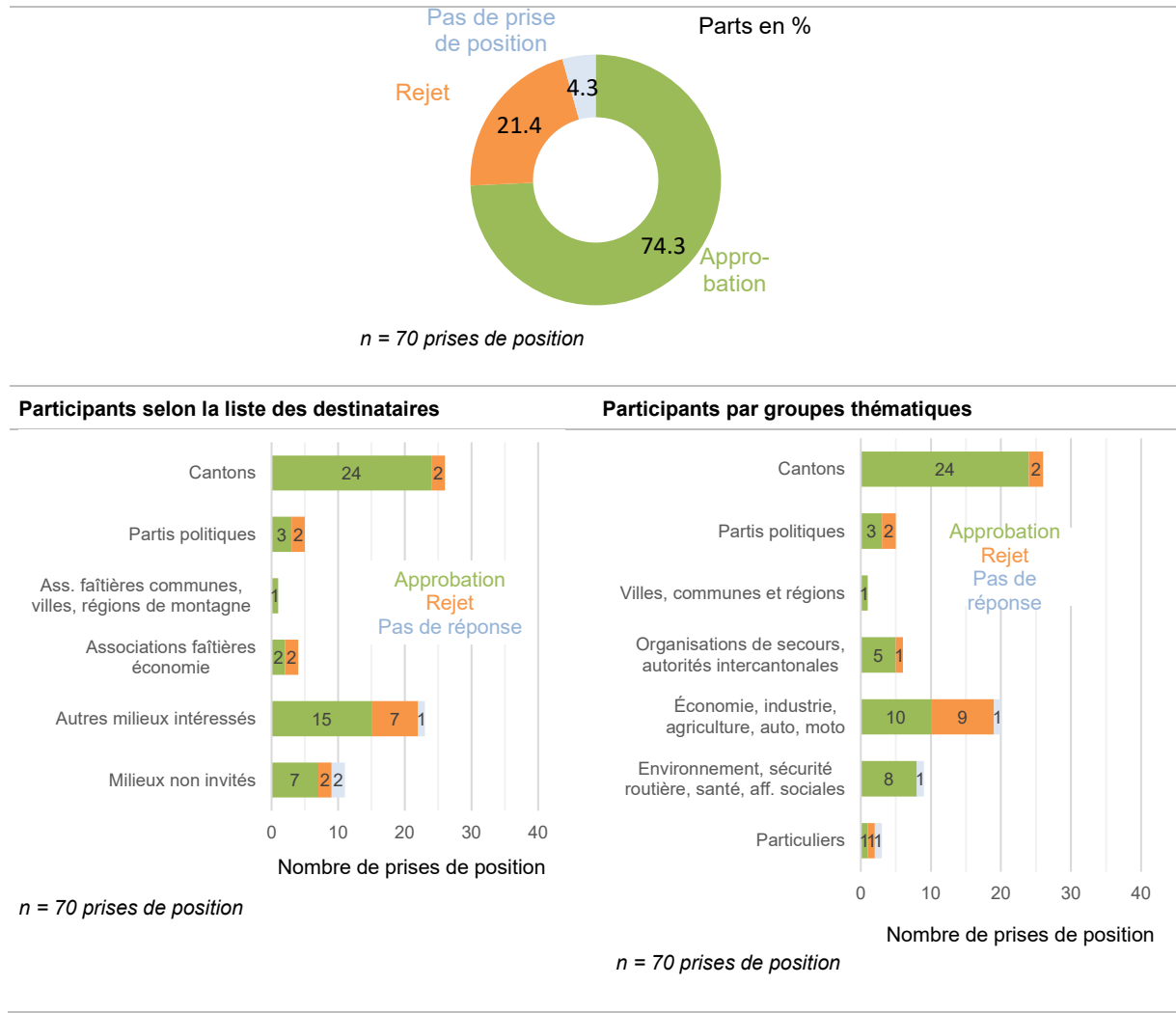
10.401	Proposition art. 33, let. f, P-OCR (adaptation) : <i>Allemand</i> : f. « Fahren in Fahrmodi, die unnötigen Lärm verursachen, in Ortschaften ; » <i>Français</i> : f. « de circuler dans une localité avec un mode de conduite provoquant un bruit inutile ; »	BE, UR, BS, BL, NE, GE, UVS, MfE
--------	---	----------------------------------

10.402	Proposition art. 33, let. f, P-OCR (adaptation) : f. « de circuler d'avoir dans une localité avec un mode de conduite une façon de conduire provoquant un bruit inutile ; »	ZG
10.403	Proposition art. 33, let. f, P-OCR (adaptation) : f. « de circuler dans une localité avec un mode de conduite provoquant un bruit inutile ; »	UPSA, auto-suisse
10.404	Proposition art. 33, al. f, P-OCR (nouvelle formulation) : f. « de circuler avec un véhicule dont le logiciel a été reprogrammé de ma- nière à produire davantage de bruit qu'avec la programmation d'origine, en particulier à basse vitesse ou à l'arrêt ; »	FRS

3.4.7 Ajout du bruit d'échappement inutile (question 11)

11. Acceptez-vous que le fait de générer un bruit inutile avec le dispositif d'échappement (pétarades), notamment en changeant de vitesse, en décélérant brusquement ou en utilisant un mode de conduite soit ajouté à la liste d'exemples de comportements générant du bruit (art. 33, let. g, P-OCR) ?

Évaluation de principe



Appréciation, positions principales et propositions

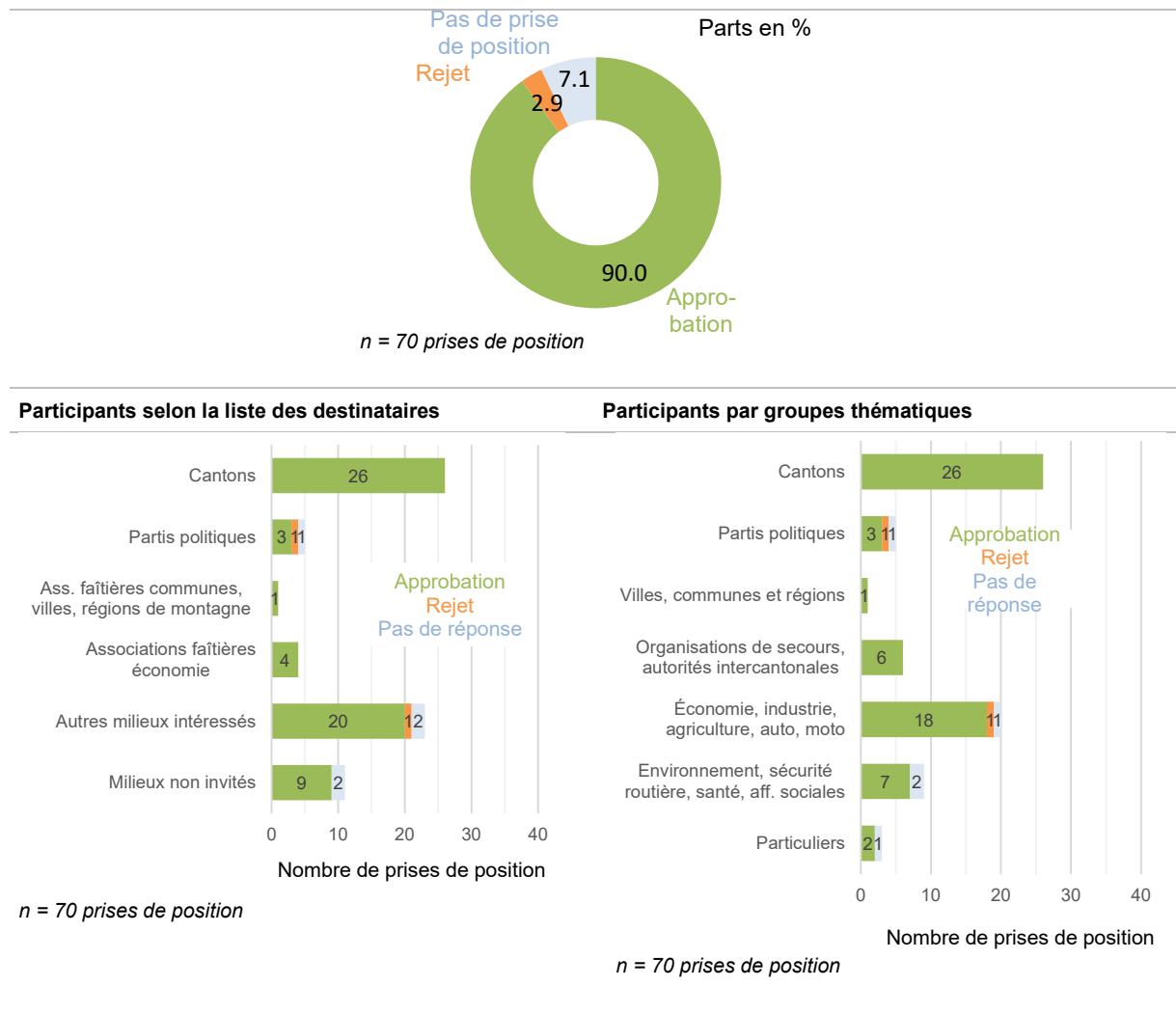
Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière)		
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, Centre, Verts, PS, UVS, USP, USS, 2roues, CCCS, MfE, Initiative Alpes, ASA, BPA, CFLB, Enderli, FMS, FRS, POCA OW, CDCVS, Ligue bruit, L-Drive, Agro-entrepreneurs, RoadCross, SAM, ASETA, SCPVS, TCS, FARES, ATE		
11.101	La limitation du bruit d'échappement (pétarades) doit être réglée dans la procédure d'admission des véhicules à la circulation.	LU, OW, POCA OW
11.102	Il n'est guère possible pour l'autorité d'exécution de contrôler l'utilisation d'un mode de conduite illicite, ni d'en apporter la preuve.	LU, FR
11.103	Le projet doit tenir compte du fait que les pétarades de certains véhicules (de sport) ne peuvent pas être entièrement évitées par le conducteur.	BE
11.104	Les modifications techniques illicites doivent pouvoir être réprimées dans le cadre de la procédure ordinaire ou administrative.	GR
11.105	Il n'y a pas lieu d'interdire des modes de conduite (pas d'interdictions de nature technique avec effet rétroactif sur les véhicules actuellement admis à la circulation).	FRS
Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière)		
BS, AG, PLR, UDC, economiesuisse, usam, ACS, UPSA, auto-suisse, CP, G2M, CI Motards, CCPCS, Stöckli, VFAS		
11.201	Il n'y a pas lieu d'interdire des modes de conduite ni des dispositifs d'échappement actuellement admis (pas d'interdictions de nature technique avec effet rétroactif sur les véhicules actuellement admis à la circulation).	PLR, UDC
11.202	Il n'est guère possible pour l'autorité d'exécution de contrôler l'utilisation d'un mode de conduite illicite, ni d'en apporter la preuve.	economiesuisse, usam, ACS, UPSA, auto-suisse, VFAS
11.203	Les adaptations prévues créent de l'insécurité juridique (risque de répression arbitraire ; idéologie de plus en plus hostile à la voiture). Les comportements de conduite inoffensifs et non intentionnels ne doivent pas être punis.	economiesuisse, usam, VFAS
11.204	Il manque une définition générale des modes de conduite (ceux-ci ne provoquent pas tous du bruit).	ACS, UPSA, auto-suisse
11.205	Le type de mode de conduite interdit doit être précisé (un mode « normal » est aussi un mode conduite).	AG
11.206	Les pétarades ne sont pas dans tous les cas imputables au comportement du conducteur ou à des modifications techniques.	G2M, CI Motards
11.207	En cas de suppression du fait que l'interdiction du mode conduite ne s'applique que dans les localités, il y aurait lieu d'examiner si, dans les dispositions d'exécution de l'ordonnance (art. 33 P-OCR), les exemples « mode de conduite provoquant un bruit inutile » (let. f) et « bruit inutile avec le dispositif d'échappement » (let. g) ne devraient pas être regroupés dans une seule et même disposition.	BS
11.208	Les modifications techniques illicites doivent pouvoir être réprimées dans le cadre de la procédure ordinaire ou administrative.	CCPCS
Remarques		
11.301	Conduire en utilisant les modes de conduite de manière raisonnable doit être autorisé.	motosuisse
Propositions		
11.401	Proposition art. 33, let. g, P-OCR (adaptation) : g. « générer un bruit inutile avec le dispositif d'échappement (pétarades), notamment en changeant de vitesse, en décélérant brusquement ou en utilisant un mode de conduite bruyant ; »	LU, UR, NW
11.402	Proposition art. 33, let. g, P-OCR (adaptation) : g. « générer un bruit inutile avec le dispositif d'échappement (pétarades), notamment en changeant de vitesse, en décélérant brusquement ou en utilisant un mode de conduite provoquant ce bruit ; »	SZ, ZG, BL, SH, GR, ASA

11.403	Proposition art. 33, let. g, P-OCR (adaptation) : <i>Allemand :</i> g. « Verursachen von unnötigem Lärm der Auspuffanlage wie Knallen und Böllern, insbesondere durch Schalten oder abrupte Gaswegnahme oder die Verwendung eines unangemessenen oder lauten Fahrmodus ; » <i>Français (original) :</i> g. « générer un bruit inutile avec le dispositif d'échappement (pétarades), notamment en changeant de vitesse, en décélérant brusquement ou en utilisant un mode de conduite inadapté ou bruyant ; »	VD, NE
11.404	Proposition art. 33, let. g, P-OCR (adaptation) : <i>Allemand :</i> g. « Verursachen von unnötigem Lärm der Auspuffanlage wie Knallen und Böllern, insbesondere durch Schalten oder abrupte Gaswegnahme oder die Verwendung eines lärm erzeugenden Fahrmodus ; » <i>Français (original) :</i> g. « générer un bruit inutile avec le dispositif d'échappement (pétarades), notamment en changeant de vitesse, en décélérant brusquement ou en utilisant un mode de conduite propice à la production de bruit ; »	VS
11.405	Proposition art. 33, let. g, P-OCR (adaptation) : g. « générer un bruit inutile avec le dispositif d'échappement (pétarades), notamment en changeant de vitesse, en décélérant brusquement ou en utilisant un mode de conduite provoquant un bruit inutile ; »	AR
11.406	Proposition art. 33, let. g, P-OCR (adaptation) : g. « générer un bruit inutile avec le dispositif d'échappement (pétarades), notamment en changeant de vitesse ou, en décélérant brusquement ou en utilisant un mode de conduite correspondant ; »	UPSA
11.407	Proposition art. 33, let. f, P-OCR (adaptation) : f. « de circuler dans une localité avec un mode de conduite provoquant un bruit inutile ; »	auto-suisse

3.4.8 **Suppression de la mention des appareils de radio (question 12)**

12. Approuvez-vous la suppression du terme « appareils de radio » (art. 33, let. h, P-OCR) ?

Évaluation de principe



Appréciation, positions principales et propositions

Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière)

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, Centre, Verts, PS, UVS, economiesuisse, USP, USS, usam, 2roues, ACS, CCCS, MfE, UPSA, Initiative Alpes, ASA, auto-suisse, CFLB, Enderli, FMS, FRS, G2M, POCA OW, CCPCS, CDCVS, Ligue bruit, L-Drive, Agro-entrepreneurs, motosuisse, Road-Cross, SAM, Stöckli, ASETA, SCPVS, TCS, FARES, ATE, VFAS

- | | | |
|--------|--|-----|
| 12.101 | La notion de charger ou décharger les véhicules sans précautions, autrement dit en incommodant le voisinage, doit être maintenue dans les dispositions d'exécution (art. 33 P-OCR), par analogie avec l'actuel art. 33, let. f, OCR. | VD |
| 12.102 | Les dispositifs sonores qui simulent des bruits d'échappement doivent être assimilés à des « appareils restituant le son ». | SO |
| 12.103 | L'évaluation du bruit produit reste subjective, surtout en été, quand on circule vitres baissées ou dans des cabriolets décapotés. | VS |
| 12.104 | Il y a lieu de définir le terme « appareil restituant le son » (il faut entendre par là des appareils électroniques de loisirs et non les dispositifs d'imitation de bruits de moteur sur les voitures électriques). | MfE |

Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière)

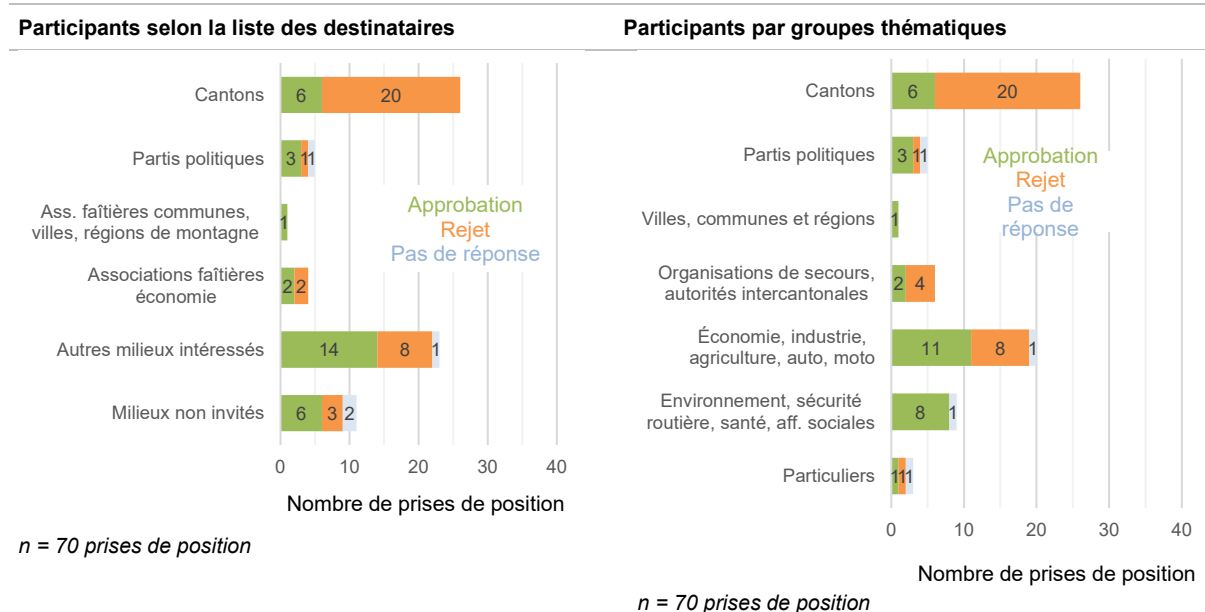
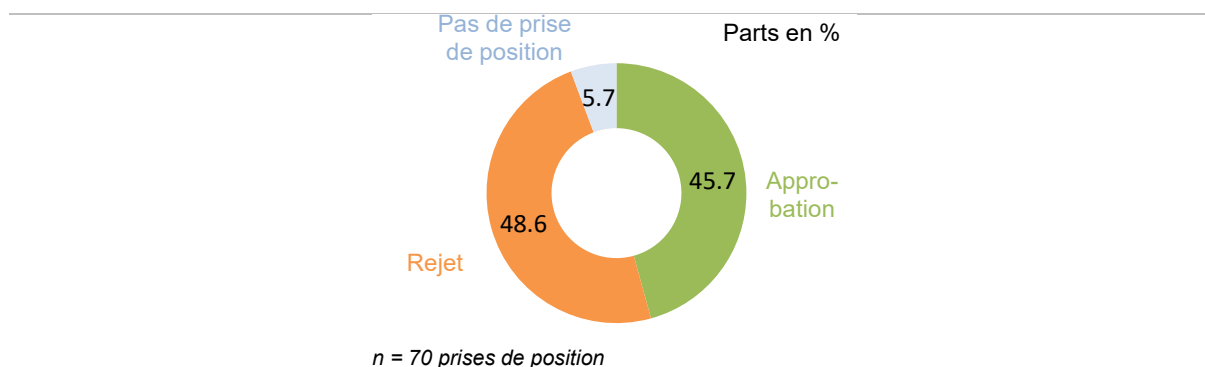
UDC, CP

3.5 Instauration d'une obligation de contrôle extraordinaire en cas de manipulations de véhicules ayant des incidences sur le bruit

3.5.1 Instauration d'une obligation de contrôle extraordinaire (question 13)

13. Acceptez-vous que les véhicules sur lesquels des modifications illicites ayant des incidences en termes d'émissions polluantes ou sonores ont été constatées à plusieurs reprises lors de contrôles routiers soient soumis à l'avenir à des contrôles extraordinaires obligatoires pendant deux ans (art. 34, al. 1, 1^{bis} et 1^{er}, P-OETV) ?

Évaluation de principe



Appréciation, positions principales et propositions

Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière)		
GL, FR, TG, NE, GE, JU, PLR, Verts, PS, UVS, USP, USS, ACS, MfE, UPSA, Initiative Alpes, auto-suisse, BPA, CFLB, Enderli, FRS, CI Motards, CDCVS, Ligue bruit, L-Drive, Agro-entrepreneurs, RoadCross, ASETA, SCPVS, TCS, FARES, ATE		
13.101	L'obligation de contrôle extraordinaire doit valoir à l'échelon intercantonal, en étant par exemple signalée sur le permis de circulation (BPA) ou dans un système d'information national (ACS, UPSA, auto-suisse) ou encore au moyen d'une annonce entre les cantons (Ligue bruit).	ACS, UPSA, auto-suisse, BPA, Ligue bruit
13.102	L'obligation de contrôle subséquent doit être maintenue même en cas de changement de détenteur (faute de quoi elle peut être facilement éludée).	BPA, Ligue bruit
13.103	L'obligation de contrôle extraordinaire doit s'appliquer à tous les véhicules automobiles détenus par la personne concernée (et non seulement au véhicule non conforme).	Verts, Initiative Alpes, ATE
13.104	Les coûts d'un nouveau tuning ou d'une nouvelle modification illicite sont augmentés.	PLR, Ligue bruit, TCS
13.105	Le système de convocation sera délicat à mettre en place et à contrôler.	FR
13.106	La réglementation proposée offre une certaine flexibilité dans la fixation de l'intervalle de temps séparant les contrôles, ce qui permettra de tenir compte des fluctuations de la charge de travail des centres de contrôle.	TCS
13.107	Les bases légales existantes doivent être examinées en ce qui concerne la possibilité de contrôler le logiciel des véhicules.	BPA
13.108	Les cantons doivent pouvoir déléguer les contrôles techniques ordinaires à des tiers compétents (pour éviter les surcharges de travail et les retards).	FRS
13.109	L'obligation de contrôle extraordinaire ne doit s'appliquer qu'en cas de manipulations illicites.	CI Motards
Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière)		
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TI, VD, VS, UDC, economiesuisse, usam, 2roues, CCCS, ASA, FMS, G2M, POCA OW, CCPCS, motosuisse, SAM, Stöckli, VFAS		
13.201	La dérogation prévue en cas de changement de détenteur permet de facilement éluder l'obligation de contrôle.	LU, SZ, OW, ZG, SO, BS, BL, SG, AG, TI, VD, G2M, POCA OW
13.202	L'obligation de contrôle subséquent doit être maintenue même en cas de changement de détenteur.	LU, OW, BS, BL, GR, POCA OW
13.203	La suppression du contrôle subséquent en cas de changement de détenteur ne doit s'appliquer que si le véhicule satisfait à toutes les prescriptions en vigueur.	ZG
13.204	Il faut éviter toutes charges supplémentaires disproportionnées pour les autorités (adaptation de leurs systèmes informatiques, charges administratives, coûts des contrôles).	ZH, BE, NW, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TI, VD, economiesuisse, usam, CCCS, G2M, CCPCS, VFAS
13.205	Les véhicules qui ont subi des modifications illicites doivent être soumis à une obligation générale de contrôle extraordinaire (et non seulement en cas de récidive).	LU, OW, POCA OW
13.206	Pour des questions de ressources, il faut renoncer à un nombre fixe de contrôles extraordinaires.	LU, OW, POCA OW
13.207	Les sanctions pour modifications illicites d'un véhicule doivent viser prioritairement le conducteur du véhicule.	ZH, NW, SH, SG, CCCS
13.208	Si un outil logiciel est nécessaire pour les contrôles subséquents, cet outil doit être mis à la disposition des services des automobiles.	BE

13.209	Une autre solution consisterait à prévoir un intervalle d'un an entre les contrôles, comme pour les véhicules affectés au transport professionnel de personnes (art. 33, al. 2, let. a, OETV).	BE
13.210	L'obligation de contrôle extraordinaire doit valoir à l'échelon intercantonal, en étant par exemple signalée sur le permis de circulation (LU, BS, BL, GR, AG) ou en complétant en conséquence la base de données fédérale.	LU, BS, BL, GR, AG, VD
13.211	La solution actuelle (saisie du véhicule, examen technique) suffit. Il convient de renoncer à une obligation de contrôle extraordinaire.	UR, SZ, NW, ZG, SO, BL, SH, AR, AI, SG, VS, CCCS, ASA
13.212	Les composants modifiés illicites doivent être systématiquement saisis et détruits.	AI, VD
13.213	Pour le calcul du délai de deux ans, il faut se référer à la date de l'événement et non à celle de la notification par la police.	SG
Propositions		
13.401	Proposition art. 34, al. 1, 1 ^{bis} et 1 ^{ter} , P-OETV (adaptation) : 1 ^{bis} « [...] En cas de changement de détenteur, l'obligation de contrôle subséquent ne s'applique pas. » 1 ^{ter} « Si un contrôle périodique est prévu dans les deux ans, un contrôle extraordinaire peut être supprimé. [...] »	MfE
13.402	Proposition art. 34, al. 1 ^{bis} , P-OETV (adaptation) : 1 ^{bis} Les véhicules qui ont subi des modifications illicites ayant une incidence sur les émissions de gaz d'échappement et sur le bruit font cinq fois l'objet d'une convocation au contrôle subséquent par l'autorité d'immatriculation dans les deux années qui suivent leur notification par la police, si au cours des deux années précédentes, ils ont déjà été signalés par la police pour les mêmes motifs. Les délais de deux ans sont toujours prolongés de la durée d'éventuels retraits de la circulation, mais de deux ans au maximum. En cas de changement de détenteur, l'obligation de contrôle subséquent ne s'applique pas. »	BS
13.403	Proposition art. 34, al. 1 ^{ter} , P-OETV (adaptation) : 1 ^{ter} « Si un contrôle périodique est prévu dans les deux ans, un des contrôles extraordinaires peut être supprimé. [...] »	2roues, FMS, motosuisse, SAM
13.404	Proposition art. 34, al. 1 ^{bis} , P-OETV (adaptation) : <i>Allemand :</i> 1 ^{bis} « Von der Polizei gemeldete Fahrzeuge, an denen unerlaubte geräuschrelevante Änderungen vorgenommen wurden, werden von der Zulassungsbehörde in den darauffolgenden zwei Jahren fünfmal zur Nachprüfung aufgeboden, wenn in den vorangegangenen zwei Jahren bereits eine Meldung aufgrund unerlaubter geräuschrelevanter Änderungen erfolgt ist. Die Fristen von zwei Jahren werden jeweils um die Dauer von allfälligen Ausserverkehrsetzungen, jedoch um höchstens 2 Jahre, verlängert. Bei einem Halterwechsel entfällt diese Nachprüfpflicht. » <i>Français (original) :</i> 1 ^{bis} « Les véhicules qui ont subi des modifications illicites ayant une incidence sur le bruit font cinq fois l'objet d'une convocation au contrôle subséquent par l'autorité d'immatriculation dans les deux années qui suivent leur notification par la police, si au cours des deux années précédentes, ils ont déjà été signalés par la police pour le même motif. Les délais de deux ans sont toujours prolongés de la durée d'éventuels retraits de la circulation, mais de deux ans au maximum. En cas de changement de détenteur, l'obligation de contrôle subséquent ne s'applique pas. »	CI Motards
13.405	Proposition art. 34, al. 1 ^{ter} , P-OETV (suppression) : <i>Allemand :</i> 1^{ter} « Ist im Zeitraum von zwei Jahren eine periodische Prüfung geplant, kann eine ausserordentliche Prüfung entfallen. Dies gilt nicht für Nachprüfungen auf Begehren des Halters oder der Halterin nach Artikel 33 Absatz 3. »	CI Motards

Français (original) :

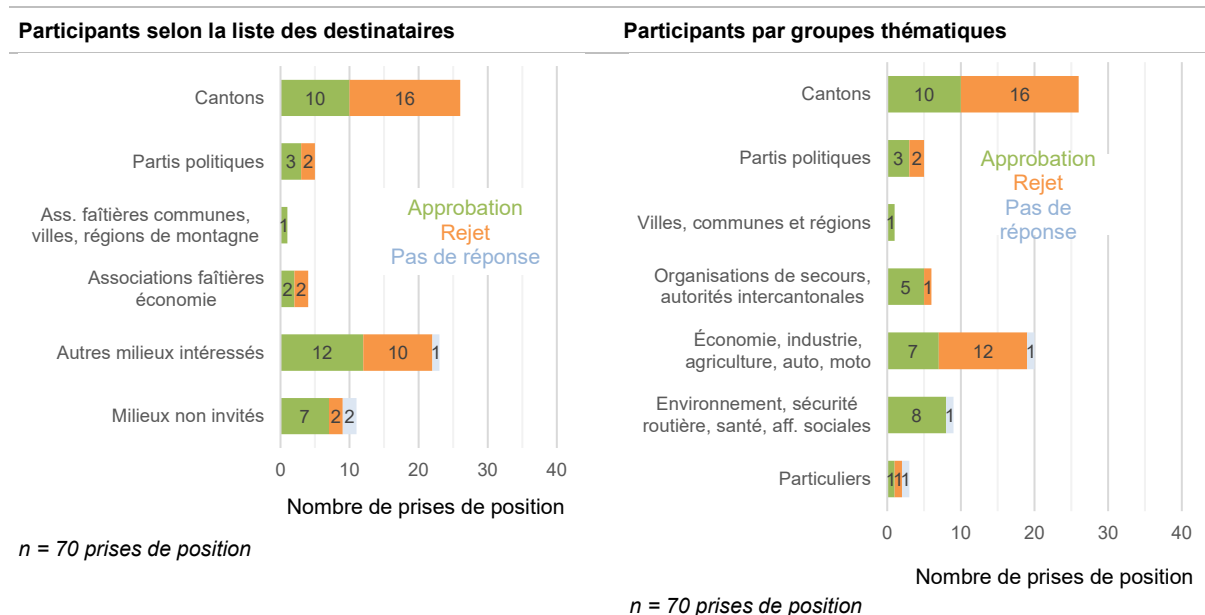
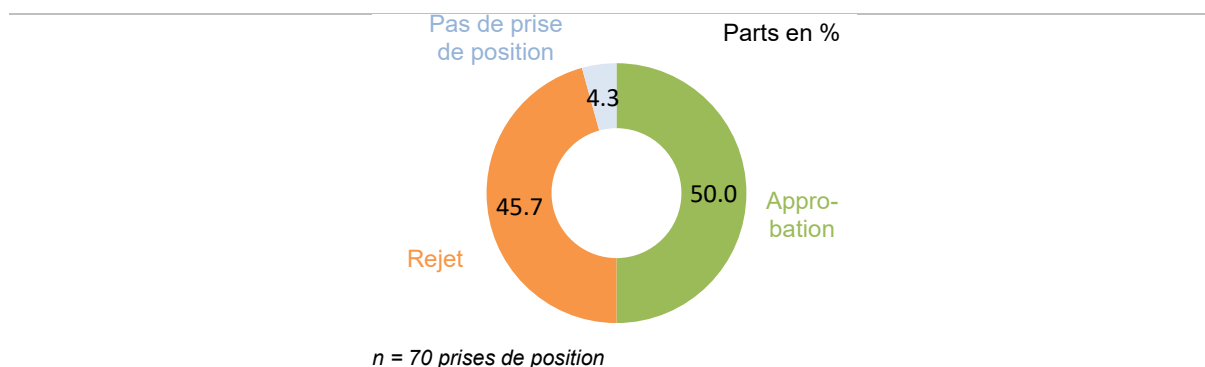
~~1^{er} « Si un contrôle périodique est prévu dans les deux ans, un contrôle extraordinaire peut être supprimé. Ceci ne s'applique pas aux contrôles subséquents effectués à la demande du détenteur conformément à l'art. 33, al. 3. »~~

3.6 Interdiction des modifications de véhicules visant à augmenter le niveau sonore dans les limites légales de bruit

3.6.1 Limitation de l'admission de silencieux de remplacement (question 14)

14. Acceptez-vous qu'à l'avenir, hormis les dispositifs d'échappement entrant dans le champ d'application des accords bilatéraux entre la Suisse et l'UE, seuls soient admis les silencieux de remplacement qui ont fait l'objet d'une réception par type et ne rendent pas le véhicule plus bruyant qu'à l'origine (art. 53, al. 3, 3^{bis} et 3^{ter}, P-OETV) ?

Évaluation de principe



Appréciation, positions principales et propositions

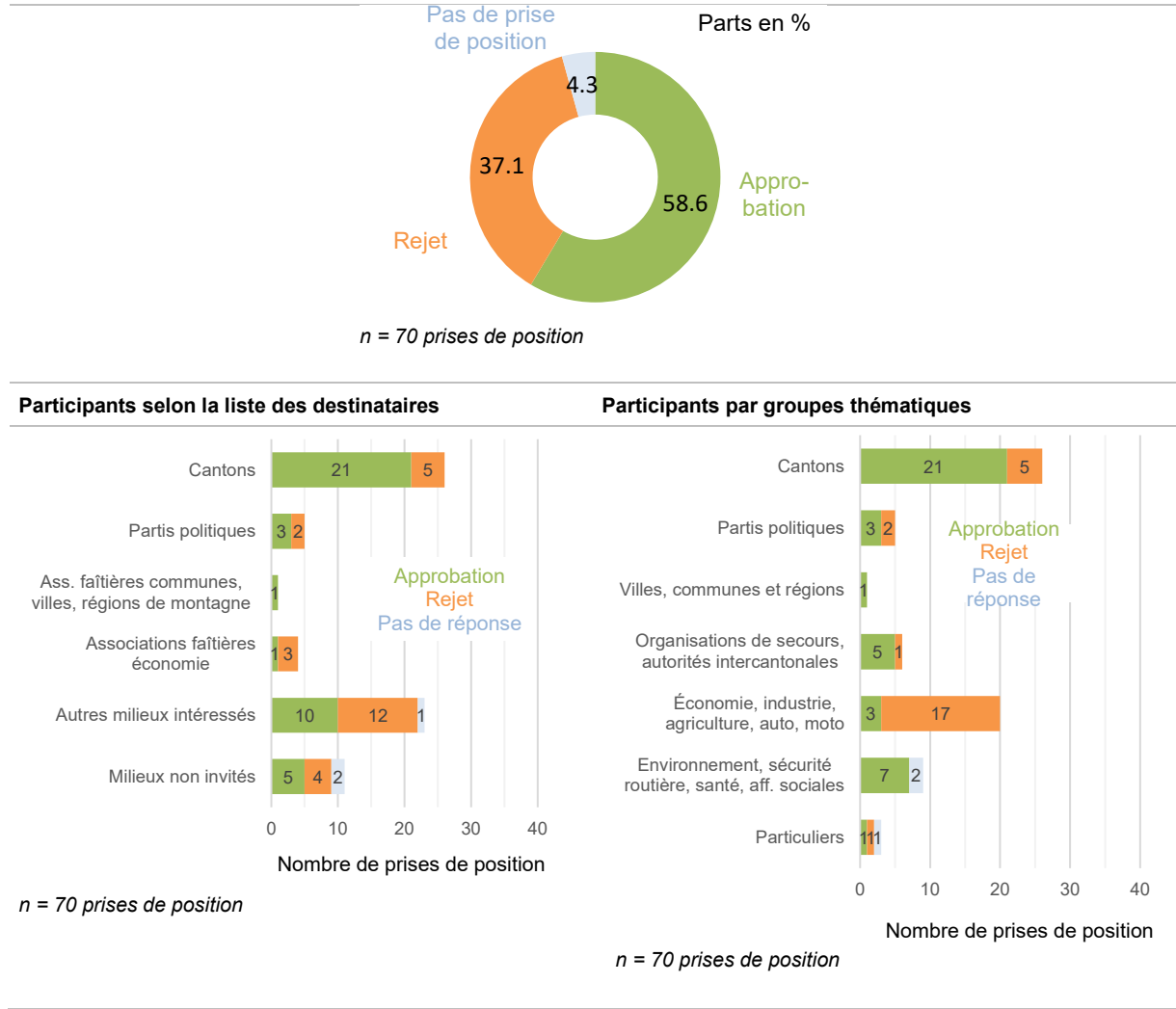
Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière) ZH, NW, GL, FR, SO, BS, TG, TI, GE, JU, Verts, Centre, PS, UVS, USP, USS, CCCS, MfE, Initiative Alpes, BPA, CP, CFLB, Enderli, FRS, POCA OW, CCPCS, CDCVS, Ligue bruit, L-Drive, Agro-entrepreneurs, RoadCross, ASETA, SCPVS, FARES, ATE		
14.101	La Confédération doit autant que possible user de son influence pour que les valeurs limites de bruit de l'UE soient réduites.	NW, UVS, CCCS, CDCVS, SCPVS
14.102	Les silencieux de remplacement plus bruyants que ceux d'origine doivent faire l'objet d'une interdiction générale.	NW, UVS, CCCS, CDCVS, SCPVS
14.103	Il y a lieu de fixer des valeurs limites de bruit contraignantes pour les dispositifs d'échappement.	NW, CCCS
14.104	L'interdiction des modifications de véhicules visant à augmenter le niveau sonore dans les limites légales de bruit doit être étendue aux dispositifs d'échappement entrant dans le champ d'application des accords bilatéraux conclus entre la Suisse et l'UE (la protection de la population contre le bruit justifie une barrière technique au commerce).	Verts, Initiative Alpes, Ligue bruit, ATE
14.105	Les charges administratives sont importantes (acquisition des données onéreuse, contrôles difficiles) et disproportionnées au regard de l'efficacité limitée des mesures. La réglementation ne concerne que les véhicules n'entrant pas dans le champ d'application de l'ARM (principalement les motocycles, les quadricycles légers à moteur et les quadricycles à moteur) et ne s'applique pas à ceux qui entrent dans ledit champ d'application (principalement les voitures automobiles).	TI
14.106	La non-conformité d'un véhicule à son état d'homologation (modification, défaut) peut être constatée et réprimée de manière objective, et non arbitraire.	CP
14.107	Si un véhicule est proposé en plusieurs versions produisant des niveaux de bruit différents, seule la version la plus silencieuse doit être admise à la circulation (y compris pour les machines agricoles et les machines de chantier). Pour les véhicules très bruyants d'origine, il y a lieu d'examiner leur interdiction ou l'obligation de les insonoriser.	Enderli
Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière) BE, LU, UR, SZ, OW, ZG, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, VD, VS, NE, PLR, UDC, economiesuisse, usam, 2roues, UPSA, ASA, auto-suisse, FMS, G2M, CI Motards, motosuisse, SAM, Stöckli, TCS, VFAS		
14.201	Les charges administratives sont importantes (acquisition des données et contrôles onéreux) pour une efficacité très limitée (seuls sont concernés les motocycles, les autres véhicules de la catégorie L et les véhicules neufs à partir de l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions. De plus, bon nombre de ces véhicules sont déjà proches de la valeur limite admise).	LU, UR, SZ, OW, ZG, BL, SH, AR, SG, GR, AG, VD, VS, NE, PLR, ASA
14.202	Les silencieux de remplacement plus bruyants que ceux d'origine doivent faire l'objet d'une interdiction générale.	UR, SZ, OW, ZG, BL, SH, AR, AI, GR, VS, NE, ASA
14.203	La modification déclenchera une avalanche de questions de la part de la clientèle, des entreprises du secteur et de la police.	LU, UR, SZ, ZG, BL, SH, AR, GR, AG, VD, VS, NE, ASA, G2M
14.204	Il y a lieu de fixer des valeurs limites de bruit contraignantes pour les dispositifs d'échappement.	AI, SG
14.205	La Confédération doit autant que possible user de son influence pour que les valeurs limites de bruit de l'UE soient réduites.	AI, SG
14.206	La mise en œuvre du projet risque de déboucher sur une inégalité de traitement entre les silencieux de remplacement générant davantage de bruit et les silencieux d'origine devenus plus bruyants en raison de leur vieillissement.	SG
14.207	La procédure contre la vente de silencieux illicites doit être coordonnée à l'échelon fédéral.	BE
14.208	Les conducteurs de véhicules équipés de silencieux de remplacement doivent toujours avoir la réception partielle correspondante à bord du véhicule.	BE

14.209	Les contrôles seront difficiles, en raison des carénages de dessous de caisse qui sont désormais très courants.	BE
14.210	La réglementation proposée se traduira par des charges bureaucratiques accrues.	economiesuisse, usam, UPSA, TCS, VFAS
14.211	Les manipulations ne doivent pas être interdites si les composants utilisés sont admis au sein de l'UE et si les valeurs limites sont respectées (pas de danger pour la population ; impact minime sur la santé publique). De plus, l'accent mis sur les motocyclistes est discriminatoire (les débats sur le bruit sont centrés sur les « frimeurs motorisés »).	UDC, economiesuisse, usam, UPSA, auto-suisse, CI Motards, VFAS
14.212	Pour les véhicules les plus vieux, le remplacement de pièces par de nouveaux produits doit rester possible sans restrictions (les pièces d'origine ne sont souvent plus disponibles).	BE, G2M
14.213	Le droit actuel requiert déjà une réception par type pour les silencieux de remplacement (mêmes prescriptions et valeurs limites que pour les silencieux d'origine).	2roues, FMS, motosuisse, SAM

3.6.2 Interdiction de vente et de location (question 15)

15. Acceptez-vous qu'à l'avenir, le fait de proposer et de vendre des composants de véhicules qui amplifient le bruit soit punissable (art. 219, al. 2, let. e, P-OETV) ?

Évaluation de principe



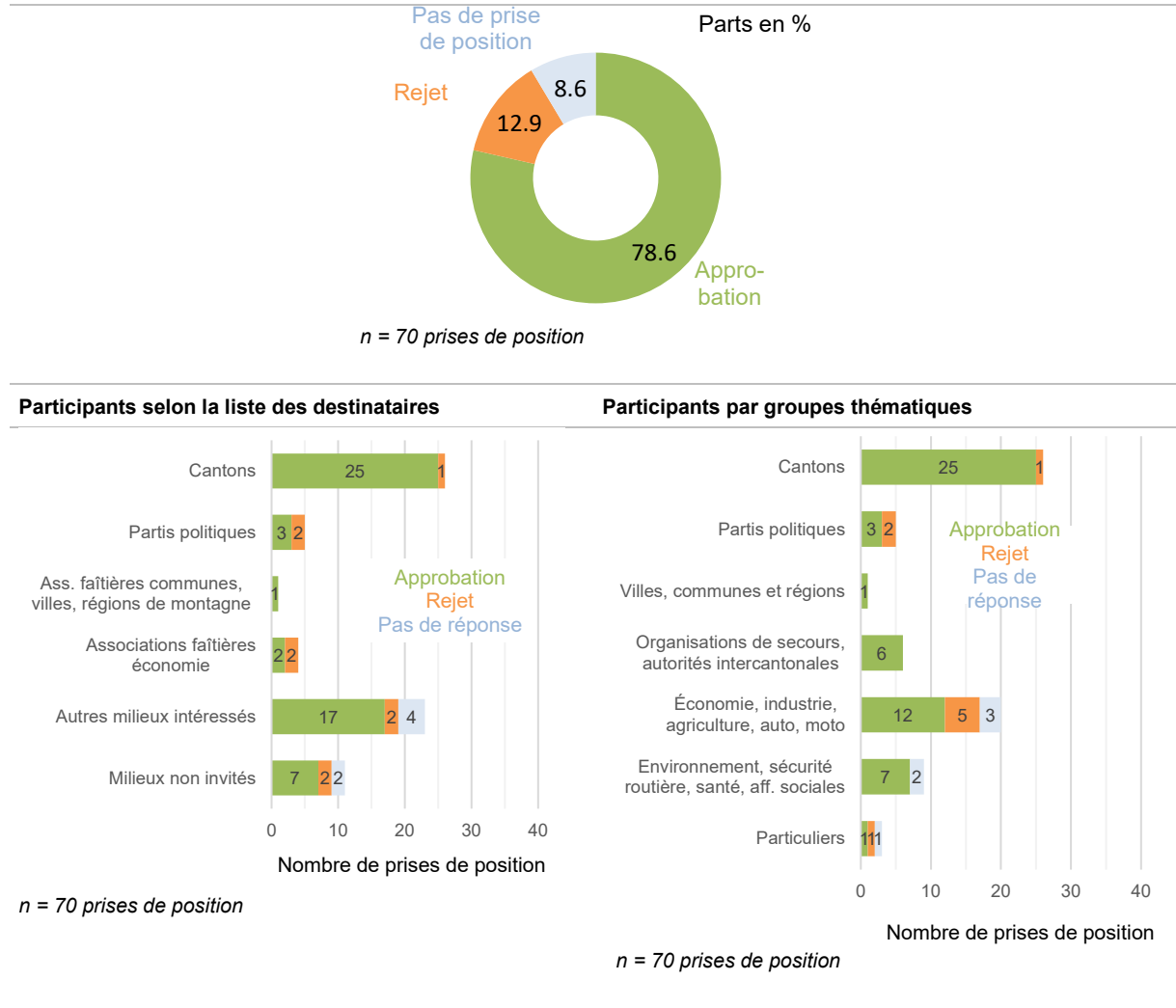
Appréciation, positions principales et propositions

Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière)		
ZH, BE, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, GR, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, Centre, Verts, PS, UVS, USS, CCCS, MfE, Initiative Alpes, ASA, BPA, CP, CFLB, Enderli, CCPCS, CDCVS, Ligue bruit, L-Drive, RoadCross, SCPVS, ATE		
15.101	L'exécution ne doit pas être déléguée aux services de la circulation et les compétences en la matière doivent être examinées.	BE, SH, AR, VS, NE, ASA
15.102	L'offre, la remise ou l'installation à titre professionnel de composants non conformes doit être qualifiée de délit et non de contravention (permet de poursuivre également les entreprises et non seulement les personnes physiques).	ZH, NW, AI, UVS, CCCS, CDCVS, SCPVS
15.103	Le commerce de pièces de rechange non contrôlées doit être assimilé à une « mise sur le marché » (art. 2, al. 3, LSPro), et il faut en interdire également l'usage en propre à des fins commerciales, professionnelles ou privées. Les véhicules de course doivent l'objet d'une dérogation.	OW
15.104	La publication des données d'émissions facilite le travail des mécaniciennes et mécaniciens.	VD
15.105	Les dispositions pénales actuelles visant les véhicules non conformes aux prescriptions légales (art. 219 OETV) ne sont guère appliquées (l'efficacité des modifications est donc douteuse).	VD
15.106	L'applicabilité aux personnes morales doit être examinée (amendes d'ordre impossibles ; imputation à une personne physique pas toujours possible).	BPA
Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière)		
LU, UR, BS, SG, AG, PLR, UDC, economiesuisse, usam, USP, 2roues, ACS, UPSA, auto-suisse, FMS, FRS, G2M, CI Motards, POCA OW, Agro-entrepreneurs, motosuisse, SAM, Stöckli, ASETA, TCS, VFAS		
15.201	Le commerce de pièces de rechange non contrôlées doit être assimilé à une « mise sur le marché » (art. 2, al. 3, LSPro), et il faut en interdire également l'usage en propre à des fins commerciales, professionnelles ou privées. Les véhicules de course doivent l'objet d'une dérogation.	LU, POCA OW
15.202	L'offre, la remise ou l'installation à titre professionnel de composants non conformes doit être qualifiée de délit et non de contravention (permet de poursuivre également les entreprises et non seulement les personnes physiques).	BS, SG
15.203	L'exécution des mesures doit être simplifiée (par ex. importations directes, mesures du bruit, valeurs limites en dB uniformes).	UR
15.204	Les charges administratives sont importantes (acquisition des données onéreuse, contrôles difficiles) et disproportionnées au regard de l'efficacité limitée des mesures. La réglementation ne concerne que les véhicules n'entrant pas dans le champ d'application de l'ARM (principalement les motocycles, les quadricycles légers à moteur et les quadricycles à moteur) et ne s'applique pas à ceux qui entrent dans ledit champ d'application (principalement les voitures automobiles).	PLR, economiesuisse, usam, FRS, VFAS
15.205	Il faut éviter les atteintes à la liberté économique des entreprises en Suisse ainsi que la délocalisation des achats à l'étranger (punir la vente équivaut à interdire la vente).	economiesuisse, usam, 2roues, ACS, FMS, FRS, motosuisse, SAM, VFAS
15.206	Il faut éviter toute inégalité de traitement des composants autorisés entre l'UE et la Suisse et il doit être possible d'importer des composants acquis licitement.	UPSA, auto-suisse, CI Motards
15.207	Il convient de ne pas créer une nouvelle source de tensions avec l'UE (plaintes d'entreprises, violations d'accords).	CI Motards
15.208	Les composants pour les sports mécaniques, les « show bikes » et la « custom culture » en général doivent faire l'objet d'une dérogation (seul leur utilisation sur route doit être sanctionnée).	G2M
15.209	La remise à titre gratuit de pièces de véhicules qui augmentent le bruit doit également être punie.	AG

3.6.3 Publication des données d'émissions (question 16)

16. Acceptez-vous que l'OFROU puisse publier les données d'émissions des véhicules d'origine afin, par exemple, de les mettre à la disposition de l'industrie des équipements et des pièces de rechange (art. 219a P-OETV) ?

Évaluation de principe



Appréciation, positions principales et propositions

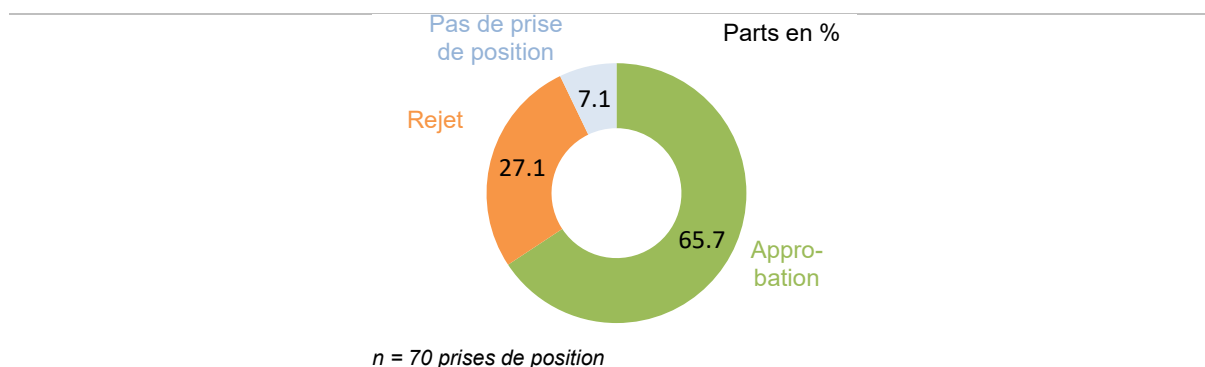
Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, Centre, Verts, PS, UVS, USP, USS, 2roues, CCCS, MfE, Initiative Alpes, ASA, auto-suisse, BPA, CP, CFLB, Enderli, FMS, FRS, POCA OW, CCPCS, CDCVS, Ligue bruit, L-Drive, Agro-entrepreneurs, motosuisse, RoadCross, SAM, ASETA, SCPVS, ATE		
16.101	L'OFROU ne doit publier les données d'émissions que si l'interdiction des modifications de véhicules visant à augmenter le niveau sonore dans les limites légales de bruit (selon l'art. 53, al. 3 ss, P-OETV) est appliquée avec succès.	UR, SZ, ZG, BL, SH, AR, GR, VS, NE, ASA
16.102	Les informations sont d'ores et déjà accessibles (sur la fiche d'homologation).	auto-suisse, FMS, FRS, motosuisse, SAM
Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière) AG, PLR, UDC, economiesuisse, usam, G2M, Stöckli, TCS, VFAS		
16.201	L'OFROU ne doit publier les données d'émissions que si l'interdiction des modifications de véhicules visant à augmenter le niveau sonore dans les limites légales de bruit (selon l'art. 53, al. 3 ss, P-OETV) est appliquée avec succès.	AG
16.202	Les informations sont d'ores et déjà accessibles (sur la fiche d'homologation).	economiesuisse, usam, VFAS

3.7 Durcissement et simplification des sanctions encourues pour les manipulations de véhicules et les manœuvres ayant des incidences sur le bruit

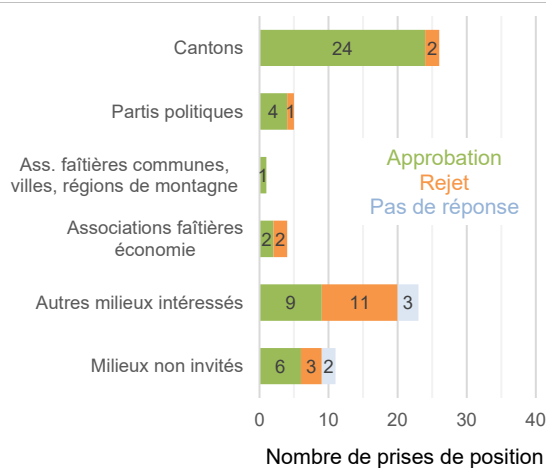
3.7.1 Augmentation de l'amende punissant le fait de faire chauffer inutilement le moteur (question 17)

17. Acceptez-vous que le montant de l'amende d'ordre infligée aux conducteurs qui font chauffer inutilement le moteur d'un véhicule à l'arrêt soit relevée de 60 à 80 francs (ch. 326.1 P-OAO) ?

Évaluation de principe

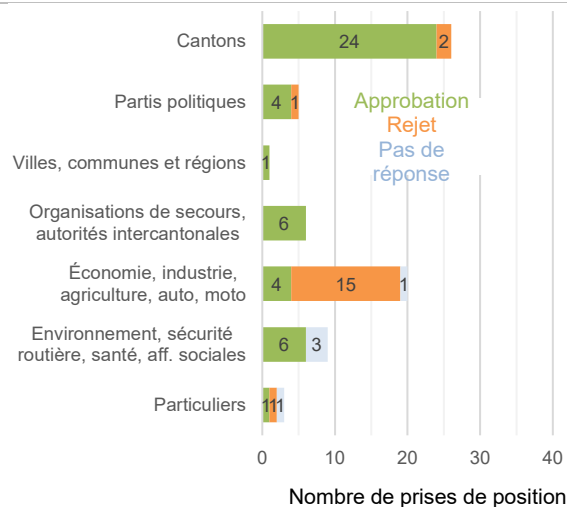


Participants selon la liste des destinataires



n = 70 prises de position

Participants par groupes thématiques



n = 70 prises de position

Appréciation, positions principales et propositions

Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, Centre, PLR, Verts, PS, UVS, economiesuisse, USS, CCCS, MfE, Initiative Alpes, ASA, CFLB, Enderli, POCA OW, CCPCS, CDCVS, Ligue bruit, SCPVS, TCS, FARES, ATE, VFAS

17.101	Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté : - à CHF 120	NE Verts, PS, Initiative Alpes, ATE
17.102	Le montant des amendes d'ordre doit être davantage différencié entre les diverses infractions ainsi qu'en fonction de la gravité de ces dernières.	VD
17.103	L'inscription de « Faire chauffer inutilement le moteur [...] » dans la liste des amendes d'ordre réduit la marge de manœuvre pour l'application de mesures administratives.	TI
17.104	Faire chauffer inutilement le moteur doit pouvoir être réprimé selon la procédure administrative (les amendes d'ordre ne sont pas assez dissuasives ; en cas de récidive, elles ne permettent pas d'appliquer des mesures plus sévères).	Ligue bruit
17.105	Faire chauffer un véhicule à l'arrêt équipé d'un chauffage de stationnement ne doit pas être amendé.	BE
17.106	Faire chauffer un véhicule à l'arrêt n'est pas un gros problème en matière de comportements générant du bruit (une augmentation du montant de l'amende ne s'impose pas).	SO

Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière)

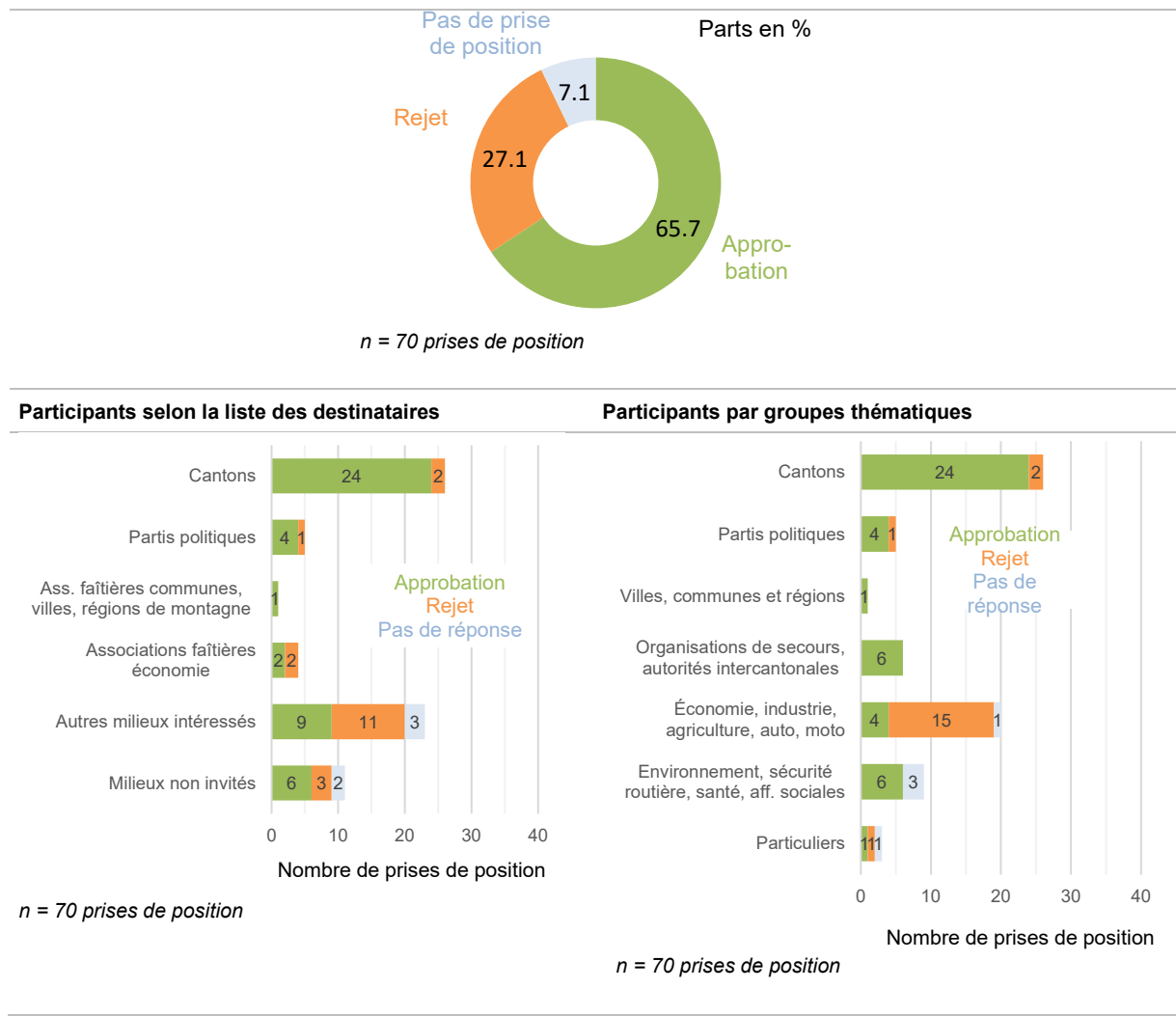
ZG, BL, UDC, USP, usam, 2roues, ACS, UPSA, auto-suisse, CP, FMS, FRS, G2M, CI Motards, Agro-entrepreneurs, motosuisse, SAM, Stöckli, ASETA

17.201	Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté.	BL
17.202	Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat).	2roues, ACS, FMS, FRS, CI Motards, motosuisse, SAM
17.203	Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (une augmentation de seulement CHF 20 n'a pas d'effet incitatif supplémentaire).	UPSA, auto-suisse
17.204	La notion d'« inutilement » doit être définie avec précision (un catalyseur, par ex., a besoin d'une température minimale pour fonctionner).	G2M
17.205	Refroidir l'habitacle d'un véhicule à l'arrêt à l'aide de l'installation de climatisation est également inutile.	auto-suisse

3.7.2 Augmentation de l’amende punissant le fait de faire tourner inutilement le moteur (question 18)

18. Acceptez-vous que le montant de l’amende d’ordre infligée aux conducteurs qui font tourner inutilement le moteur d’un véhicule à l’arrêt soit relevée de 60 à 80 francs (ch. 326.2 P-OAO) ?

Évaluation de principe



Appréciation, positions principales et propositions

Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, Centre, PLR, Verts, PS, UVS, economiesuisse, USS, CCCS, MfE, Initiative Alpes, ASA, CFLB, Enderli, POCA OW, CCPCS, CDCVS, Ligue bruit, SCPVS, TCS, FARES, ATE, VFAS

18.101	Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté : - à CHF 120	NE Verts, PS, Initiative Alpes, ATE
18.102	Le montant des amendes d'ordre doit être davantage différencié entre les diverses infractions ainsi qu'en fonction de la gravité de ces dernières.	VD
18.103	L'inscription de «Faire tourner inutilement le moteur [...] » dans la liste des amendes d'ordre réduit la marge de manœuvre pour l'application de mesures administratives.	TI
18.104	Faire tourner inutilement le moteur doit pouvoir être réprimé selon la procédure administrative (les amendes d'ordre ne sont pas assez dissuasives ; en cas de récidive, elles ne permettent pas d'appliquer des mesures plus sévères).	Ligue bruit
18.105	L'augmentation de l'amende d'ordre doit également s'appliquer aux cyclo-moteurs (ch. 603 OAO).	MfE

Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière)

ZG, BL, UDC, USP, usam, 2roues, ACS, UPSA, auto-suisse, CP, FMS, FRS, G2M, CI Motards, Agro-entrepreneurs, motosuisse, SAM, Stöckli, ASETA

18.201	Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté.	BL
18.202	Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat).	2roues, ACS, FMS, FRS, CI Motards, motosuisse, SAM
18.203	Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (une augmentation de seulement CHF 20 n'a pas d'effet incitatif supplémentaire).	UPSA, auto-suisse
18.204	La notion d'« inutilement » doit être définie avec précision (les freins à air comprimé, par ex., nécessitent de laisser préalablement tourner le moteur pour fonctionner).	G2M

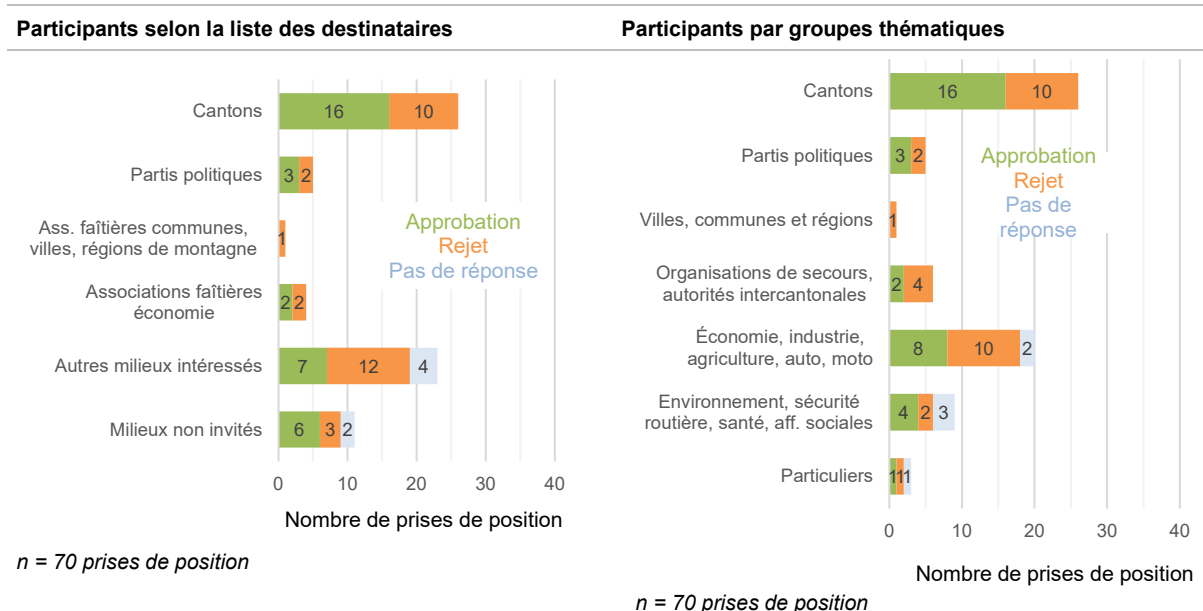
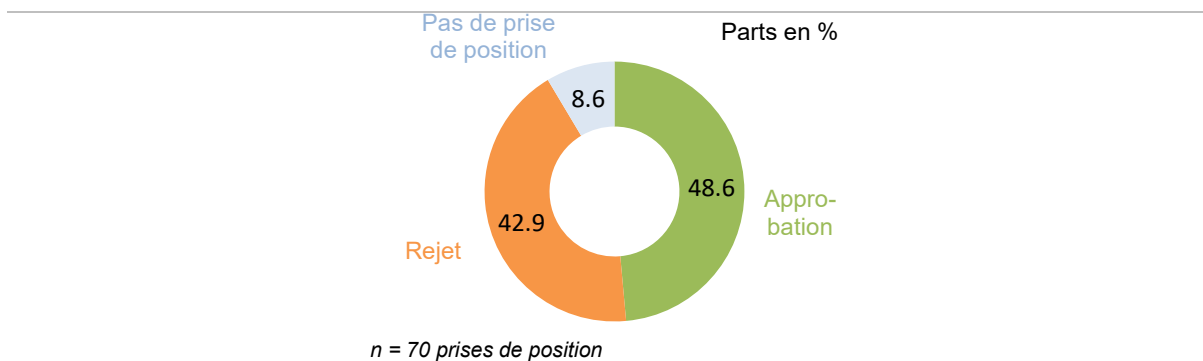
Remarques

18.301	Les véhicules utilitaires lourds dont le moteur tourne à l'arrêt pour régénérer le filtre à particules diesel doivent faire l'objet d'une dérogation.	L-Drive
--------	---	---------

3.7.3 Augmentation de l'amende punissant le fait d'appuyer inutilement sur la pédale d'accélérateur (question 19)

19. Acceptez-vous que le fait d'appuyer inutilement sur la pédale d'accélérateur à plusieurs reprises sans démarrer puisse être sanctionné à l'avenir par une amende d'ordre de 80 francs (ch. 326.3 P-OAO) ?

Évaluation de principe



Appréciation, positions principales et propositions

Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière)

LU, UR, SZ, OW, GL, FR, SO, AR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, Centre, PLR, PS, economiesuisse, USS, ACS, MfE, UPSA, ASA, auto-suisse, CFLB, Enderli, G2M, POCA OW, Ligue bruit, TCS, FARES, VFAS

19.101	Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté : - à CHF 100 - à CHF 120	SZ, SO, AR, TI, VS, NE, ASA TG, GE PS
19.102	L'infraction doit être reformulée pour que les conducteurs de motocycles (ou autres véhicules sans pédale d'accélérateur) puissent aussi être amendés.	FR, VS
19.103	L'inscription d'« Appuyer inutilement sur la pédale d'accélérateur [...] » dans la liste des amendes d'ordre réduit la marge de manœuvre pour l'application de mesures administratives.	TI
19.104	Appuyer inutilement sur la pédale d'accélérateur à plusieurs reprises doit pouvoir être réprimé selon la procédure administrative (les amendes d'ordre ne sont pas assez dissuasives ; en cas de récidive, elles ne permettent pas d'appliquer des mesures plus sévères).	UR, Ligue bruit
19.105	Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat).	ACS, UPSA, auto-suisse
19.106	Les vieux véhicules, de même que les véhicules vétérans et les « old-timers », doivent faire l'objet d'une dérogation (appuyer à plusieurs reprises sur la pédale d'accélérateur est parfois nécessaire pour empêcher le moteur de caler).	economiesuisse, VFAS

Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière)

ZH, BE, NW, ZG, BS, BL, SH, AI, SG, GR, Verts, UDC, UVS, USP, usam, 2roues, CCCS, Initiative Alpes, CP, FMS, FRS, CI Motards, CCPCS, CDCVS, Agro-entrepreneurs, SAM, Stöckli, ASETA, SCPVS, ATE

19.201	Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté : - à CHF 120 - à CHF 200	BL BE, UVS, CDCVS, SCPVS NW, SH, SG, GR, CCCS, CCPCS
19.202	Appuyer inutilement sur la pédale d'accélérateur à plusieurs reprises doit pouvoir être réprimé selon la procédure administrative (les amendes d'ordre ne sont pas assez dissuasives ; en cas de récidive, elles ne permettent pas d'appliquer des mesures plus sévères).	ZH, NW, BS, SH, AI, SG, Verts, CCCS, Initiative Alpes, FRS, ATE
19.203	La délimitation entre la procédure d'amende d'ordre et la procédure administrative sera difficile à établir.	GR, CCPCS
19.204	Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat).	2roues, FMS, SAM
19.205	Appuyer inutilement sur la pédale d'accélérateur à une seule reprise doit également être puni.	BS, BL
19.206	L'infraction doit être reformulée pour que les conducteurs de véhicules sans pédale d'accélérateur (par ex. les motocycles) puissent aussi être amendés.	BL
19.207	Les vieux véhicules, de même que les véhicules vétérans et les « old-timers », doivent faire l'objet d'une dérogation (appuyer à plusieurs reprises sur la pédale d'accélérateur est parfois nécessaire pour empêcher le moteur de caler).	usam, FRS
19.208	Les adaptations prévues créent de l'insécurité juridique (risque de répression arbitraire ; idéologie de plus en plus hostile à la voiture). Les comportements de conduite inoffensifs et non intentionnels ne doivent pas être punis.	usam
19.209	Les instruments juridiques et les contrôles des véhicules automobiles qui existent déjà sont suffisants pour sanctionner le bruit routier causé inutilement (le projet est disproportionné et vise l'ensemble de la population au lieu	CI Motards

de cibler les « frimeurs motorisés » ; ne pas prononcer d'interdictions techniques avec effet rétroactif ; mesures en partie inapplicables).

Remarques

- 19.301 Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat). motosuisse

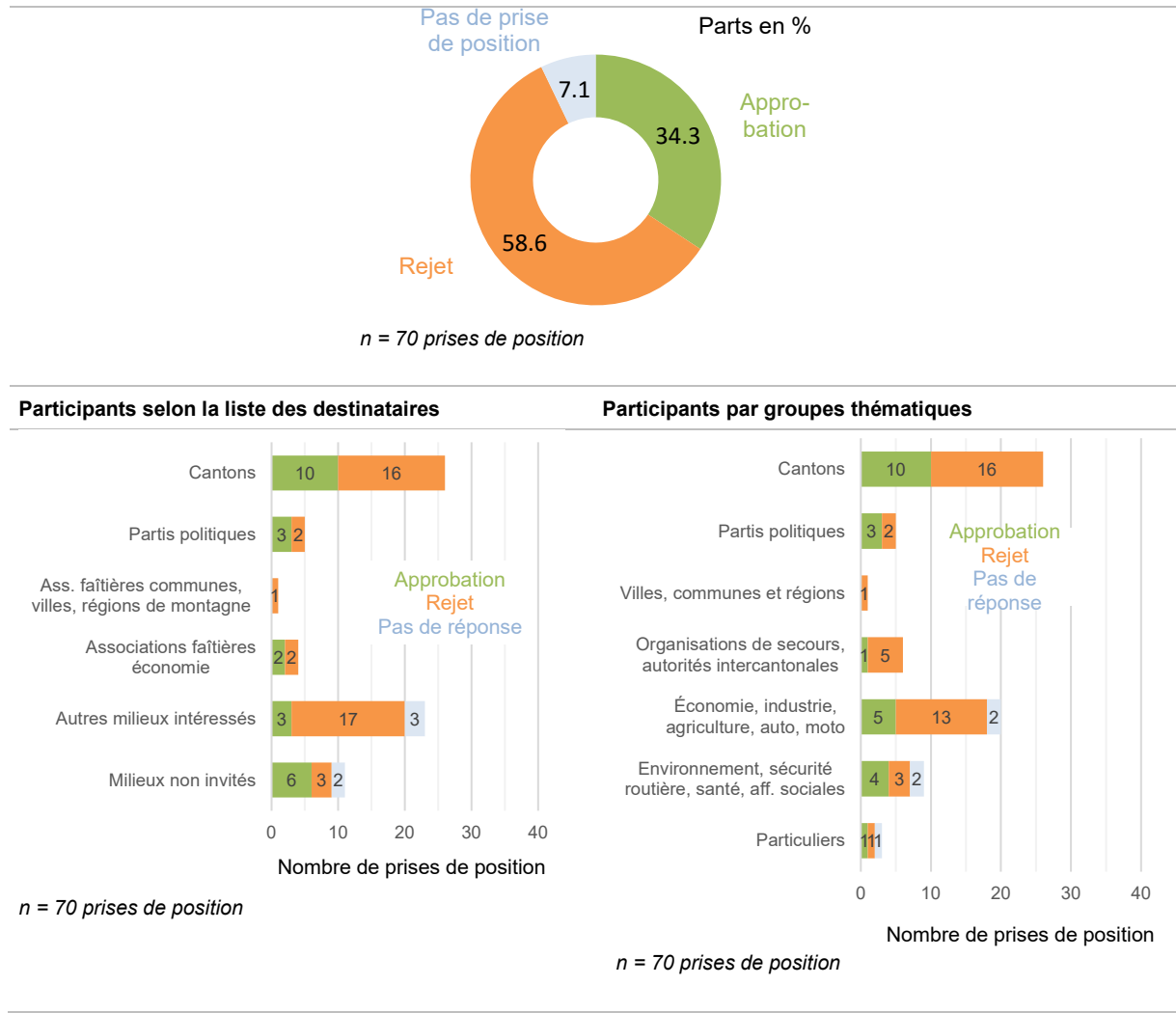
Propositions

- 19.401 Proposition ch. 326.3, annexe 1, P-OAO (adaptation) : NW, SH, AI, SG, UVS, CCCS, CDCVS, SCPVS
 3. « Appuyer inutilement sur la pédale d'accélérateur **ou tourner inutilement la poignée d'accélérateur** à plusieurs reprises sans démarrer (art. 33, let. b, OCR) »
 Autre possibilité :
 3. « **Actionner** ~~Appuyer~~ inutilement **le dispositif de commande de la puissance du moteur sur la pédale d'accélérateur** à plusieurs reprises sans démarrer (art. 33, let. b, OCR) »
- 19.402 Proposition ch. 326.3, annexe 1, P-OAO (adaptation) : ZH
 3. « Appuyer inutilement sur la pédale d'accélérateur **ou tourner inutilement la poignée d'accélérateur** à plusieurs reprises sans démarrer (art. 33, let. b, OCR) »

3.7.4 Instauration d’une amende punissant le fait de démarrer en faisant patiner les pneus (question 20)

20. Acceptez-vous que le fait de démarrer en faisant patiner les pneus puisse être sanctionné à l’avenir par une amende d’ordre de 80 francs (ch. 326.4 P-OAO) ?

Évaluation de principe



Appréciation, positions principales et propositions

Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière)

OW, GL, FR, SO, AG, TG, VD, VS, NE, GE, Centre, PLR, PS, economiesuisse, USS, MfE, CFLB, Enderli, G2M, POCA OW, Ligue bruit, TCS, FARES, VFAS

20.101 Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté : OW, SO, NE
- à CHF 100 TG
- à CHF 150 VS

20.102 Démarrer en faisant patiner les pneus doit pouvoir être réprimé selon la procédure administrative (sécurité routière ; les amendes d'ordre ne sont pas assez dissuasives ; en cas de récidive, elles ne permettent pas d'appliquer des mesures plus sévères). Ligue bruit

Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière)

ZH, BE, LU, UR, SZ, NW, ZG, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TI, JU, Verts, UDC, UVS, USP, usam, 2roues, ACS, CCCS, UPSA, Initiative Alpes, ASA, auto-suisse, BPA, CP, FMS, FRS, CI Motards, CCPCS, CDCVS, Agro-entrepreneurs, SAM, Stöckli, ASETA, SCPVS, ATE

20.201 Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté : BL, TI
- à CHF 200 CCPCS

20.202 Démarrer en faisant patiner les pneus doit pouvoir être réprimé selon la procédure administrative (justifications : sécurité routière accrue ; les amendes d'ordre ne sont pas assez dissuasives ; en cas de récidive, elles ne permettent pas d'appliquer des mesures plus sévères ; démarrer en trombe sans faire patiner les pneus serait plus sévèrement puni que démarrer en trombe en les faisant patiner). ZH, BE, LU, UR, SZ, NW, ZG, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TI, JU, Verts, UVS, CCCS, Initiative Alpes, ASA, BPA, CCPCS, CDCVS, SCPVS, ATE

20.203 L'inscription de « Démarrer en faisant patiner les pneus » dans la liste des amendes d'ordre réduit la marge de manœuvre pour l'application de mesures administratives. TI

20.204 Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat). 2roues, ACS, UPSA, auto-suisse, FMS, FRS, SAM

20.205 L'inscription de « Démarrer en faisant patiner les pneus » dans la liste des amendes d'ordre est disproportionné (le patinage dépend en partie de l'état de la chaussée et des conditions météorologiques). usam, ACS, UPSA, auto-suisse

20.206 Les instruments juridiques et les contrôles des véhicules automobiles qui existent déjà sont suffisants pour sanctionner le bruit routier causé inutilement (le projet est disproportionné et vise l'ensemble de la population au lieu de cibler les « frimeurs motorisés » ; ne pas prononcer d'interdictions techniques avec effet rétroactif ; mesures en partie inapplicables). CI Motards

Remarques

20.301 Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat). motosuisse

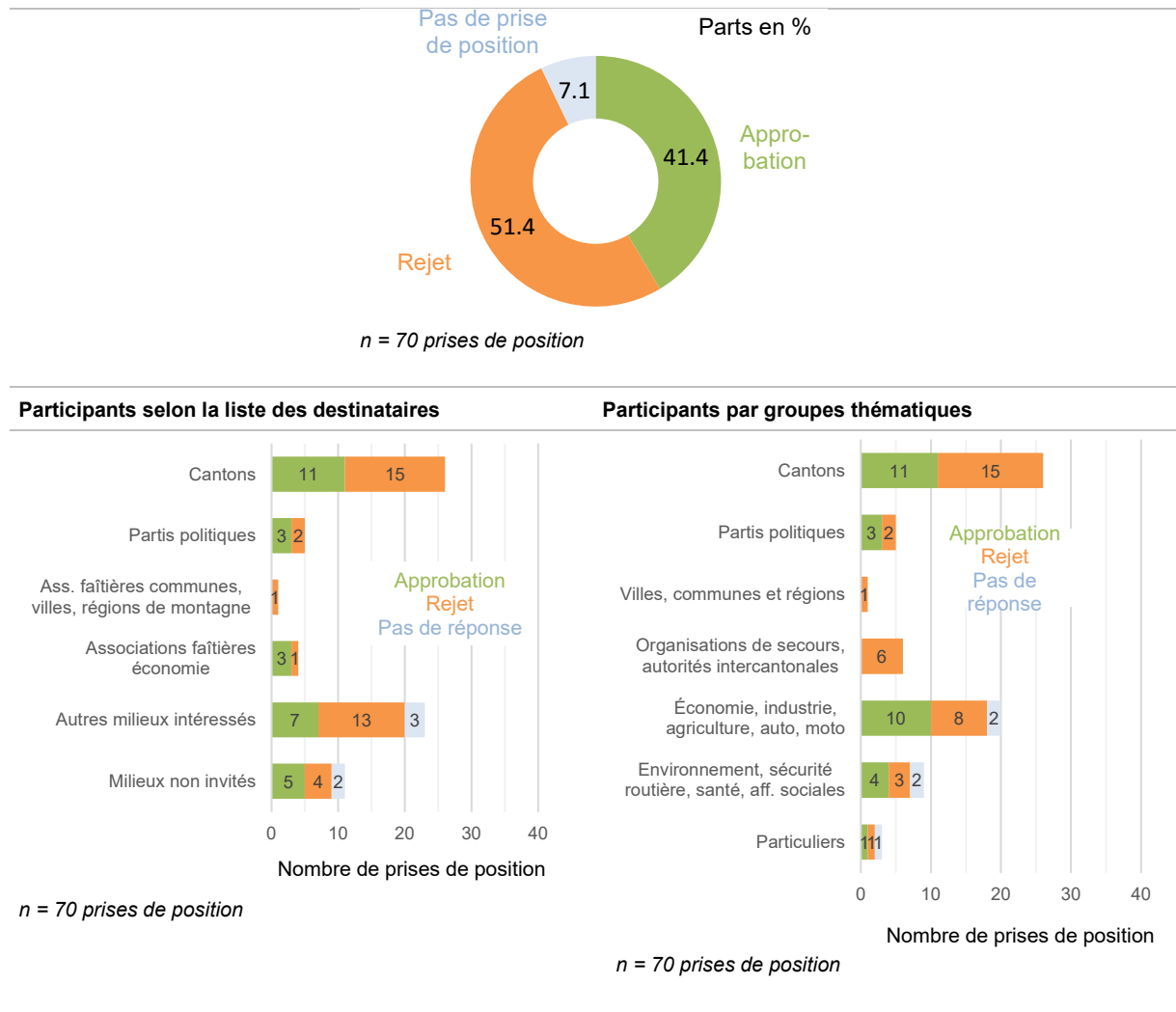
Propositions

20.401 Proposition ch. 326.4, annexe 1, P-OAO (adaptation) :
4. « Démarrer en faisant intentionnellement et inutilement patiner les pneus (art. 33, let. c, OCR) » economiesuisse, ACS, UPSA, auto-suisse, FRS, VFAS

3.7.5 Instauration d’une amende punissant le fait de générer inutilement des bruits d’échappement (question 21)

21. Acceptez-vous que le fait de générer inutilement du bruit avec le dispositif d’échappement (pétarades) puisse être sanctionné à l’avenir par une amende d’ordre de 80 francs (ch. 326.5 P-OAO) ?

Évaluation de principe



Appréciation, positions principales et propositions

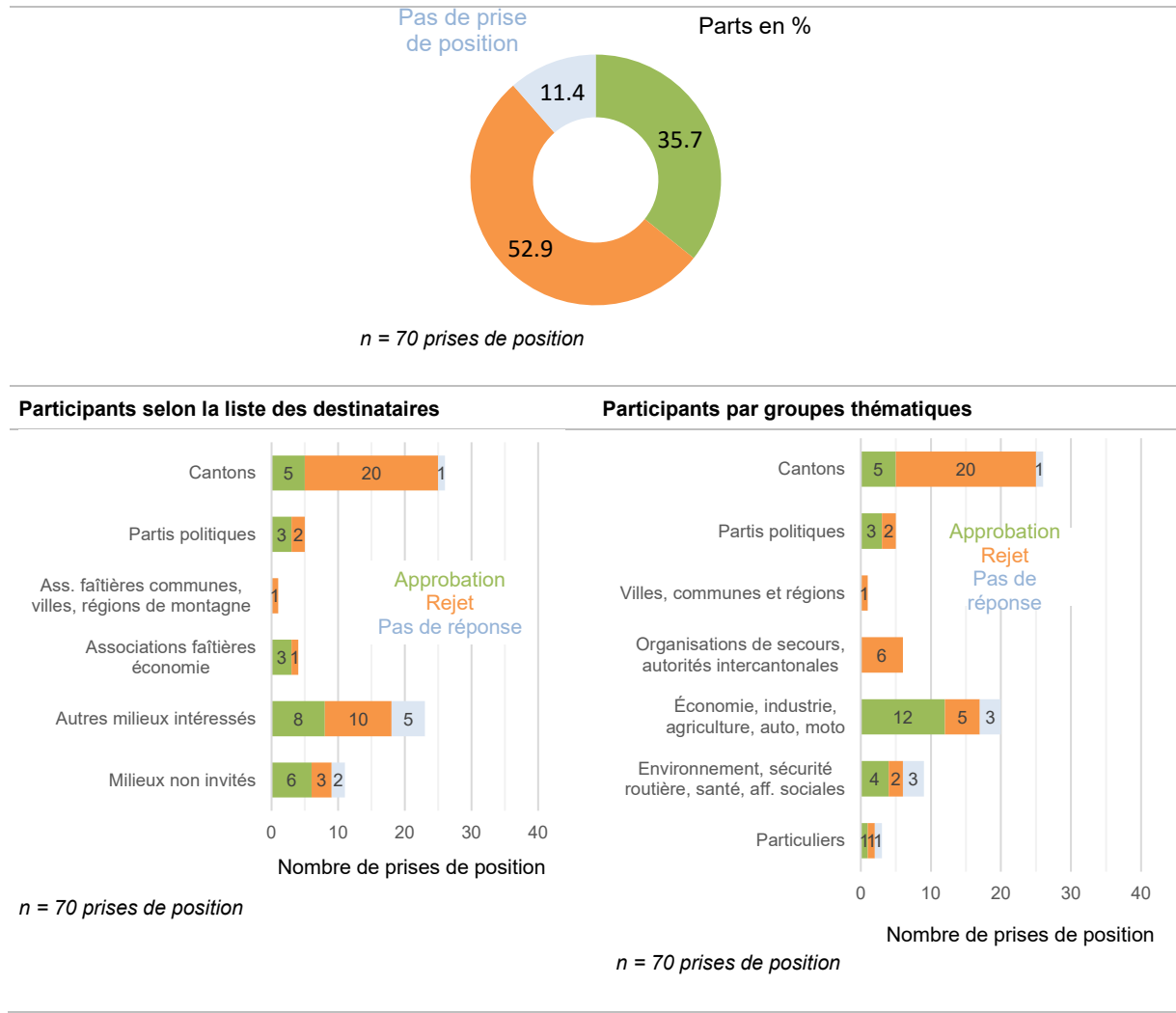
Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière) GL, FR, AI, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, Centre, PLR, PS, economiesuisse, USP, USS, ACS, MfE, UPSA, auto-suisse, CFLB, Enderli, Ligue bruit, Agro-entrepreneurs, ASETA, TCS, FARES, VFAS		
21.101	Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté : - à CHF 100 - à CHF 120 - à CHF 300	TI TG, VS, GE PS NE
21.102	L'inscription de « Générer inutilement du bruit avec le dispositif d'échappement [...] » dans la liste des amendes d'ordre réduit la marge de manœuvre pour l'application de mesures administratives.	TI
21.103	Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat).	ACS, UPSA, auto-suisse
21.104	Générer un bruit inutile avec le dispositif d'échappement doit pouvoir être réprimé selon la procédure administrative (les amendes d'ordre ne sont pas assez dissuasives ; en cas de récidive, elles ne permettent pas d'appliquer des mesures plus sévères).	Ligue bruit
21.105	Il n'est guère possible pour l'autorité d'exécution d'apporter la preuve de l'utilisation d'un mode de conduite illicite.	UPSA, auto-suisse
21.106	Il n'y a pas lieu d'interdire des modes de conduite (pas d'interdictions de nature technique avec effet rétroactif sur les véhicules actuellement admis à la circulation).	UPSA, auto-suisse
21.107	Les modes de conduite doivent faire l'objet d'une définition générale (ils ne provoquent pas tous du bruit).	UPSA, auto-suisse
21.108	Une amende d'ordre ne doit être prononcée que si le bruit est généré « en changeant de vitesse ou en décélérant brusquement intentionnellement et inutilement ».	UPSA, auto-suisse
Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, SG, GR, Verts, UDC, UVS, usam, 2roues, CCCS, Initiative Alpes, ASA, BPA, CP, FMS, FRS, G2M, CI Motards, POCA OW, CCPCS, CDCVS, SAM, Stöckli, SCPVS, ATE		
21.201	Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté : - à CHF 200	SO, BL BE, GR, UVS, CCPCS, CDCVS, SCPVS
21.202	Générer inutilement du bruit avec le dispositif d'échappement doit pouvoir être réprimé selon la procédure administrative (justifications : les amendes d'ordre ne sont pas assez dissuasives ; en cas de récidive, en cas de récidive, elles ne permettent pas d'appliquer des mesures plus sévères ; l'autorité administrative est informée de l'infraction ; circuler dans une localité en faisant du bruit inutile provoqué par le mode de conduite serait plus sévèrement puni que les pétarades du dispositif d'échappement).	ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, ZG, BS, BL, SH, AR, SG, GR, Verts, UVS, CCCS, Initiative Alpes, ASA, BPA, FRS, CCPCS, CDCVS, SCPVS, ATE
21.203	Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat).	2roues, FMS, SAM
21.204	La délimitation entre la procédure d'amende d'ordre et la procédure administrative sera difficile à établir.	GR
21.205	Le fait de faire tourner le moteur à un régime élevé pourra être réprimé selon la procédure de l'amende d'ordre, les autres délits pourront l'être selon la procédure ordinaire.	GR, CCPCS
21.206	Les adaptations prévues créent de l'insécurité juridique (risque de répression arbitraire ; idéologie de plus en plus hostile à la voiture). Les comportements de conduite inoffensifs et non intentionnels ne doivent pas être punis.	usam
21.207	Les instruments juridiques et les contrôles des véhicules automobiles qui existent déjà sont suffisants pour sanctionner le bruit routier causé inutilement (le projet est disproportionné et vise l'ensemble de la population au lieu	CI Motards

de cibler les « frimeurs motorisés » ; ne pas prononcer d'interdictions techniques avec effet rétroactif ; mesures en partie inapplicables).		
21.208	Les pétarades ne sont pas dans tous les cas imputables au comportement du conducteur ou à des modifications techniques.	G2M, CI Motards
Remarques		
21.301	Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat).	motosuisse
Propositions		
21.401	Proposition ch. 326.5, annexe 1, P-OAO (suppression) : 5. « Générer inutilement du bruit avec le dispositif d'échappement (pétarade) (art. 33, let. g, OCR) »	LU, POCA OW
21.402	Proposition ch. 326.5, annexe 1, P-OAO (complément) : 5. « Générer inutilement du bruit avec le dispositif d'échappement (en particulier pétarades) (art. 33, let. g, OCR) »	MfE

3.7.6 Instauration d’une amende punissant l’absence des silencieux prescrits (question 22)

22. Acceptez-vous que la conduite d’un véhicule automobile dépourvu des silencieux d’échappement prescrits puisse être sanctionnée à l’avenir par une amende d’ordre de 80 francs (ch. 409.1 P-OAO) ?

Évaluation de principe



Appréciation, positions principales et propositions

Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière)

FR, AG, NE, GE, JU, Centre, PLR, PS, economiesuisse, USP, USS, ACS, MfE, UPSA, auto-suisse, CFLB, Enderli, FRS, G2M, Ligue bruit, Agro-entrepreneurs, ASETA, TCS, FARES, VFAS

22.101	Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté : - à CHF 300	NE
22.102	Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat).	ACS, auto-suisse
22.103	Manipuler les silencieux d'échappement doit pouvoir être réprimé selon la procédure administrative (les amendes d'ordre ne sont pas assez dissuasives ; en cas de récidive, elles ne permettent pas d'appliquer des mesures plus sévères).	Ligue bruit
22.104	Il y a lieu d'examiner l'instauration d'une obligation de contrôle subséquent.	NE
22.105	La réglementation actuelle (art. 53, al. 1, OETV) prévoit une amende plus élevée.	G2M

Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, VD, VS, Verts, UDC, UVS, usam, 2roues, CCCS, Initiative Alpes, ASA, CP, FMS, POCA OW, CCPCS, CDCVS, SAM, Stöckli, SCPVS, ATE

22.201	Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté : - à CHF 200	SO, BL BE, GR, UVS, CCPCS, CDCVS, SCPVS
22.202	Les manipulations des silencieux d'échappement doivent pouvoir être réprimées selon la procédure administrative (justifications : les amendes d'ordre ne sont pas assez dissuasives ; en cas de récidive, elles ne permettent pas d'appliquer des mesures plus sévères ; l'autorité administrative est informée de l'infraction ; apporter la preuve judiciaire exige beaucoup de travail).	ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, VD, VS, Verts, UVS, CCCS, Initiative Alpes, ASA, CCPCS, CDCVS, SCPVS, ATE
22.203	Les modifications du dispositif d'échappement doivent faire l'objet d'une interdiction générale.	LU, OW, POCA OW
22.204	Les adaptations prévues créent de l'insécurité juridique (risque de répression arbitraire ; idéologie de plus en plus hostile à la voiture). Les comportements de conduite inoffensifs et non intentionnels ne doivent pas être punis.	usam
22.205	La délimitation entre la procédure d'amende d'ordre et la procédure administrative sera difficile à établir.	GR
22.206	Si une manipulation du dispositif d'échappement est constatée, il faut dans tous les cas ordonner la remise du dispositif dans son état d'origine.	LU
22.207	Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat).	2roues, SAM

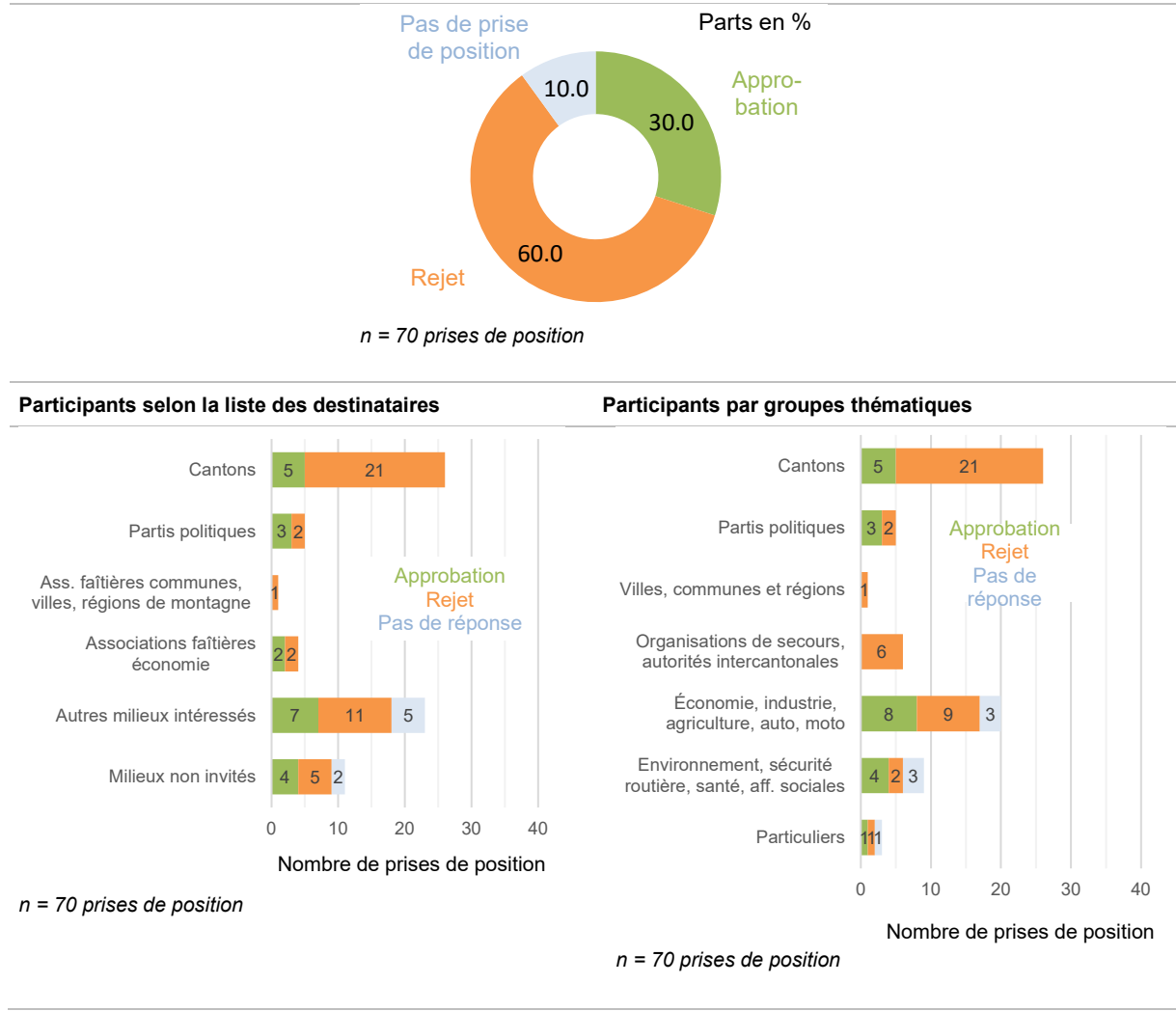
Remarques

22.301	Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté.	TI, CI Motards
22.302	L'inscription de « Conduire un véhicule automobile dépourvu des silencieux d'échappement prescrits » dans la liste des amendes d'ordre réduit la marge de manœuvre pour l'application de mesures administratives.	TI
22.303	Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat).	motosuisse

3.7.7 Instauration d’une amende punissant la présence sur un véhicule de composants qui génèrent des bruits d’échappement (turbo) non amortis (question 23)

23. Acceptez-vous que la conduite d’un véhicule automobile doté de composants qui génèrent des bruits d’échappement (turbo) non amortis puisse être sanctionnée à l’avenir par une amende d’ordre de 80 francs (ch. 409.2 P-OAO) ?

Évaluation de principe



Appréciation, positions principales et propositions

Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière)

FR, AG, NE, GE, JU, Centre, PLR, PS, economiesuisse, USS, ACS, MfE, UPSA, auto-suisse, CFLB, Enderli, FRS, Ligue bruit, TCS, FARES, VFAS

23.101	Conduire un véhicule doté de composants qui génèrent des bruits d'échappement (turbo) non amortis doit pouvoir être réprimé selon la procédure administrative (les amendes d'ordre ne sont pas assez dissuasives ; en cas de récidive, elles ne permettent d'appliquer des mesures plus sévères).	Ligue bruit
23.102	Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat).	ACS, auto-suisse
23.103	La disposition ne doit pas s'appliquer rétroactivement aux véhicules de série qui ont été modifiés.	economiesuisse, FRS, VFAS
23.104	Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté.	MfE

Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VD, VS, Verts, UDC, UVS, USP, usam, 2roues, CCCS, Initiative Alpes, ASA, CP, FMS, G2M, POCA OW, CCPCS, CDCVS, Agro-entrepreneurs, SAM, Stöckli, ASETA, SCPVS, ATE

23.201	Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté : - à CHF 200	SO, BL BE, GR, UVS, CCPCS, CDCVS, SCPVS
23.202	Conduire un véhicule doté de composants qui génèrent des bruits d'échappement (turbo) non amortis doit pouvoir être réprimé selon la procédure administrative (justifications : les amendes d'ordre ne sont pas assez dissuasives ; en cas de récidive, elles ne permettent pas d'appliquer des mesures plus sévères ; l'autorité administrative est informée de l'infraction ; apporter la preuve judiciaire exige beaucoup de travail).	ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, BS, BL, SH, AI, SG, GR, TG, VD, Verts, UVS, CCCS, Initiative Alpes, POCA OW, CCPCS, CDCVS, SCPVS, ATE
23.203	L'infraction peut être sanctionnée d'une autre manière (par ex. en raison des composants non admis).	BE, LU, UR, SZ, OW, ZG, BL, AR, GR, TI, VS, ASA
23.204	L'inscription de « Conduire un véhicule automobile doté de composants non conformes qui génèrent des bruits d'échappement (turbo) non amortis » dans la liste des amendes d'ordre réduit la marge de manœuvre pour l'application de mesures administratives.	TI
23.205	La délimitation entre la procédure d'amende d'ordre et la procédure administrative sera difficile à établir.	GR
23.206	Si une manipulation du dispositif d'échappement est constatée, il faut dans tous les cas ordonner la remise du dispositif dans son état d'origine.	LU
23.207	La mention absolue ne convient pas, car des véhicules admis par réception individuelle peuvent parfois être dotés de tels composants (compléter par « non admis » ou « illicites »).	SG
23.208	Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat).	2roues, SAM
23.209	Les adaptations prévues créent de l'insécurité juridique (risque de répression arbitraire ; idéologie de plus en plus hostile à la voiture). Les comportements de conduite inoffensifs et non intentionnels ne doivent pas être punis.	usam
23.210	La réglementation actuelle (art. 53, al. 1 et 4, OETV) prévoit une amende plus élevée.	G2M

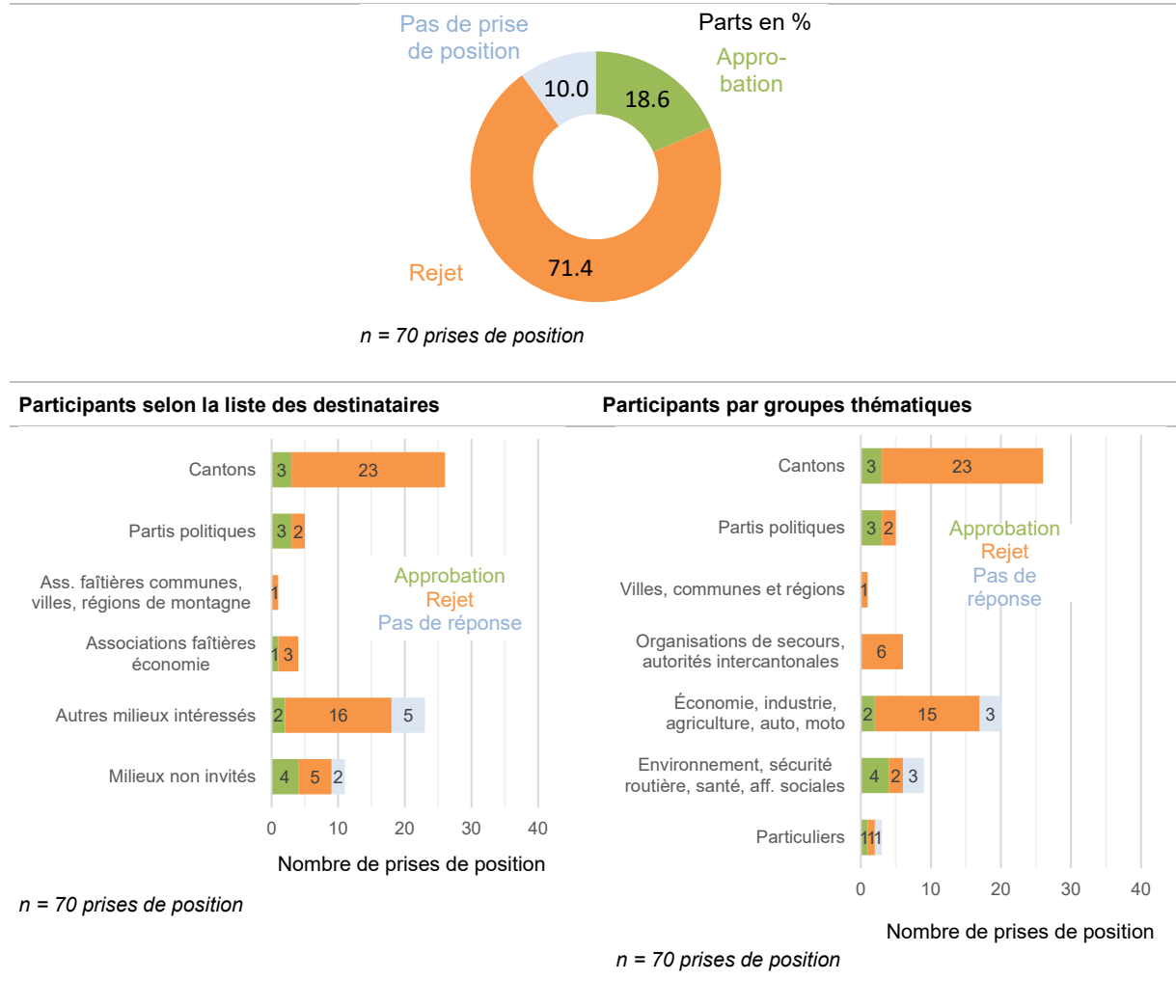
Remarques

23.301	Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté.	CI Motards
23.302	Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat).	motosuisse

3.7.8 Instauration d’une amende punissant l’absence sur un véhicule d’un dispositif d’isolation du compartiment moteur (question 24)

24. Acceptez-vous que la conduite d’un véhicule automobile dépourvu d’un dispositif d’isolation du compartiment moteur puisse être sanctionnée à l’avenir par une amende d’ordre de 80 francs (ch. 409.3 P-OAO) ?

Évaluation de principe



Appréciation, positions principales et propositions

Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière)

FR, AG, GE, Centre, PLR, PS, USS, MfE, CFLB, Enderli, Ligue bruit, TCS, FARES

24.101 Conduire un véhicule dépourvu d'un dispositif d'isolation du compartiment moteur doit pouvoir être réprimé selon la procédure administrative (les amendes d'ordre ne sont pas assez dissuasives ; en cas de récidive, elles ne permettent pas d'appliquer des mesures plus sévères). Ligue bruit

24.102 Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté. MfE

Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VD, VS, NE, JU, Verts, UDC, UVS, economiesuisse, USP, usam, 2roues, ACS, CCCS, UPSA, Initiative Alpes, ASA, auto-suisse, CP, FMS, FRS, G2M, POCA OW, CCPCS, CDCVS, Agro-entrepreneurs, SAM, Stöckli, ASETA, SCPVS, ATE, VFAS

24.201 Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté :
- à CHF 200 SO, BL
BE, GR, UVS, CCPCS, CDCVS, SCPVS

24.202 Conduire un véhicule dépourvu d'un dispositif d'isolation du compartiment moteur doit pouvoir être réprimé selon la procédure administrative (justifications : les amendes d'ordre ne sont pas assez dissuasives ; en cas de récidive, elles ne permettent pas d'appliquer des mesures plus sévères ; l'autorité administrative est informée de l'infraction ; apporter la preuve judiciaire exige beaucoup de travail). ZH, BE, UR, NW, GL, ZG, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, VD, Verts, UVS, CCCS, Initiative Alpes, CCPCS, CDCVS, SCPVS, ATE

24.203 Le contrôle du dispositif d'isolation du compartiment moteur est problématique en raison du manque d'informations (fiche de données, certificat de conformité [CoC]) (les dispositifs diffèrent fortement selon le type de véhicule ; nécessité de se renseigner auprès du fabricant). LU, UR, SZ, OW, ZG, SO, BL, SH, AR, AI, GR, TI, VD, VS, NE, JU, economiesuisse, usam, ACS, UPSA, ASA, auto-suisse, FRS, POCA OW, VFAS

24.204 Le fait qu'il n'y ait pas de dispositif d'isolation du compartiment moteur ou que celui-ci soit endommagé n'a qu'une influence limitée sur les émissions sonores du véhicule. UR, SZ, ZG, SO, BL, SH, AR, GR, TI, VD, VS, NE, ASA, G2M

24.205 L'inscription de « Conduire un véhicule automobile dépourvu d'un dispositif d'isolation du compartiment moteur » dans la liste des amendes d'ordre réduit la marge de manœuvre pour l'application de mesures administratives. TI

24.206 La délimitation entre la procédure d'amende d'ordre et la procédure administrative sera difficile à établir. GR

24.207 Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat). 2roues, SAM

24.208 Les adaptations prévues créent de l'insécurité juridique (risque de répression arbitraire ; idéologie de plus en plus hostile à la voiture). Les comportements de conduite inoffensifs et non intentionnels ne doivent pas être punis. usam

24.209 Les dommages dans le compartiment moteur sont souvent dus aux fouines, chats, rats, etc. G2M

Remarques

24.301 Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté. CI Motards

24.302 Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat). motosuisse

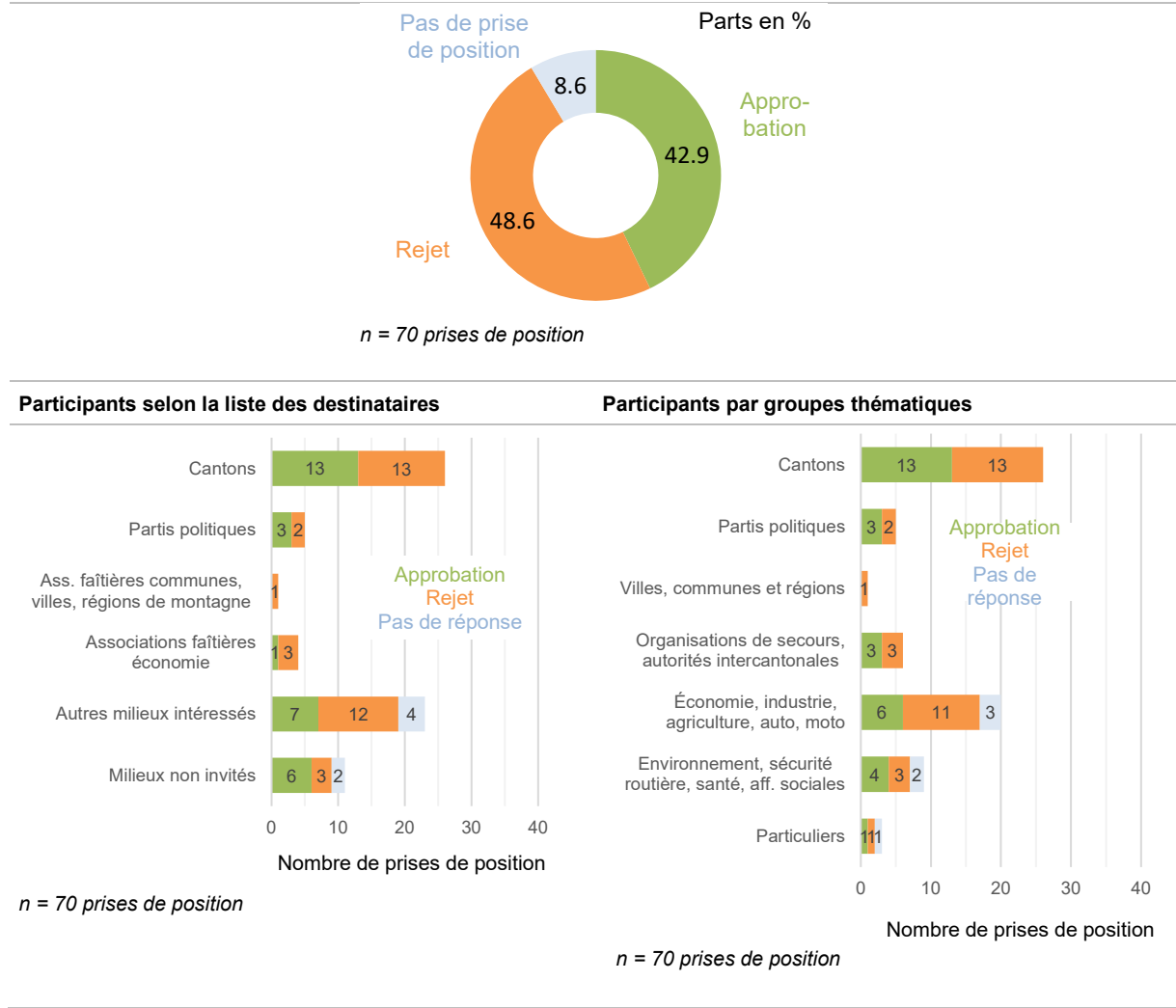
Propositions

24.401 Proposition ch. 409.3, annexe 1, P-OAO (suppression) :
3. « ~~Conduire un véhicule automobile dépourvu d'un dispositif d'isolation du compartiment moteur (art. 53, al. 1 et 4, OETV)~~ » SO

3.7.9 Instauration d’une amende punissant la présence sur un véhicule d’une source sonore non prévue ou d’un système d’avertissement acoustique manipulé (question 25)

25. Acceptez-vous que la conduite d’un véhicule automobile pourvu d’une source sonore non prévue ou d’un système d’avertissement acoustique du véhicule ayant fait l’objet de manipulations puisse être sanctionnée à l’avenir par une amende d’ordre de 80 francs (ch. 410 P-OAO) ?

Évaluation de principe



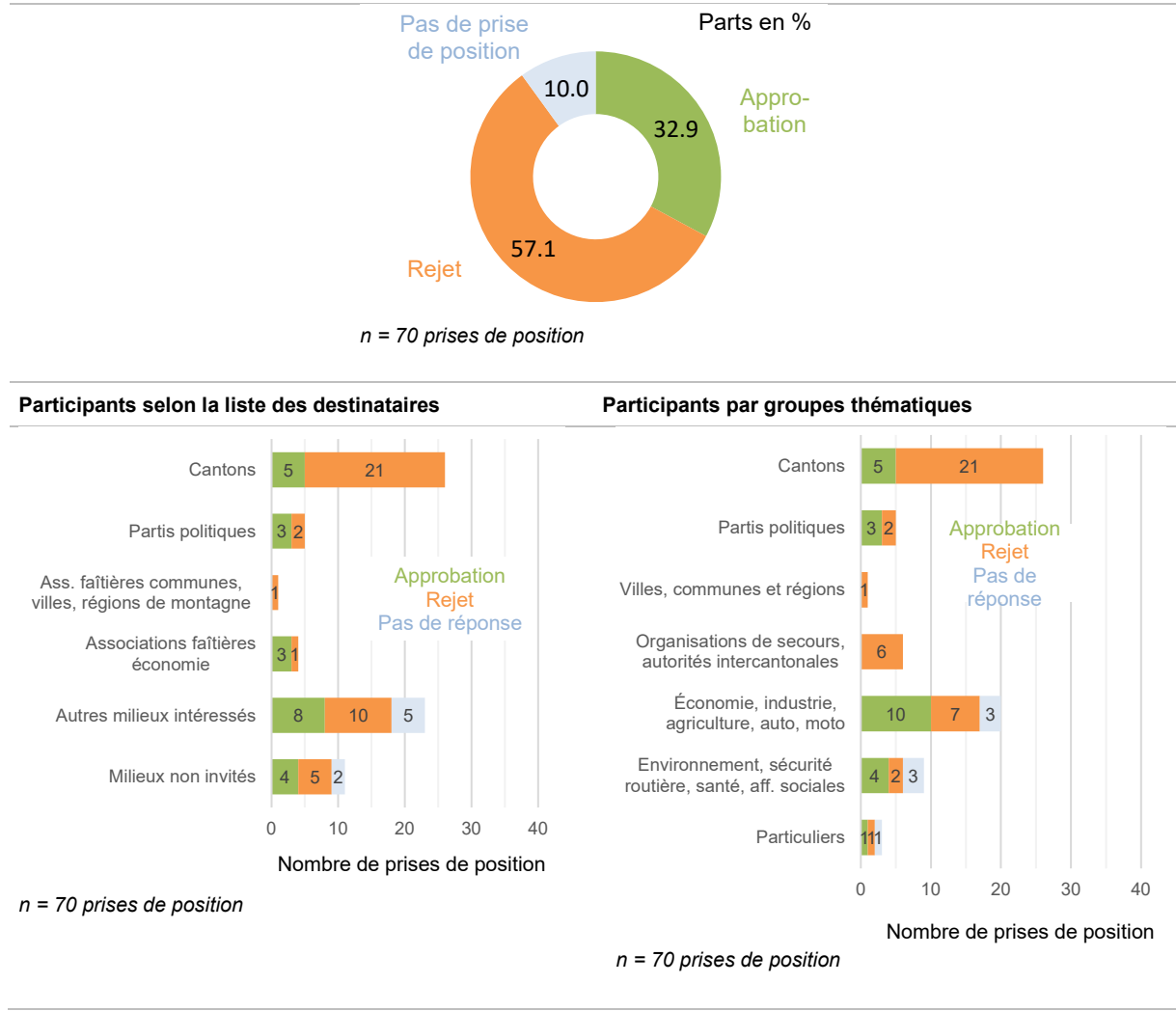
Appréciation, positions principales et propositions

Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière) LU, SZ, OW, GL, FR, AR, GR, AG, TG, TI, VS, GE, JU, Centre, PLR, PS, USS, ACS, MfE, UPSA, ASA, auto-suisse, CFLB, Enderli, G2M, POCA OW, CCPCS, Ligue bruit, TCS, FARES		
25.101	Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté : - à CHF 100	SZ, AR, GR, TI, VS, ASA TG
25.102	Conduire un véhicule pourvu d'une source sonore non prévue ou d'un système d'avertissement acoustique manipulé doit pouvoir être réprimé selon la procédure administrative (les amendes d'ordre ne sont pas assez dissuasives ; en cas de récidive, elles ne permettent d'appliquer des mesures plus sévères).	Ligue bruit
25.103	L'inscription de « Conduire un véhicule pourvu d'une source sonore non prévue ou d'un système d'avertissement acoustique du véhicule (AVAS) manipulé » dans la liste des amendes d'ordre réduit la marge de manœuvre pour l'application de mesures administratives.	TI
25.104	Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat).	ACS, auto-suisse
25.105	Dans la liste des infractions réprimées par une amende d'ordre, il faudrait inclure l'infraction prévue à l'art. 33, let. h, P-OCR « incommoder le voisinage en faisant fonctionner des appareils restituant le son, installés ou transportés dans la voiture », à moins que ces appareils ne soient considérés comme une « source sonore non prévue » et donc déjà couverts par le ch. 410 P-OAO.	GE
25.106	L'utilisation sur un terrain privé doit faire l'objet d'une dérogation (seule l'utilisation sur la route est punissable).	G2M
25.107	Il y a lieu d'examiner la suppression du ch. 403 OAO (« Utiliser un véhicule muni d'un avertisseur acoustique non autorisé »).	MfE
Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière) ZH, BE, UR, NW, ZG, SO, BS, BL, SH, AI, SG, VD, NE, Verts, UDC, UVS, economiesuisse, USP, usam, 2roues, CCCS, Initiative Alpes, BPA, CP, FMS, FRS, CDCVS, Agro-entrepreneurs, SAM, Stöckli, ASETA, SCPVS, ATE, VFAS		
25.201	Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté : - à CHF 100 - à CHF 200	UR, SO, BL ZG BE, UVS, CDCVS, SCPVS
25.202	Conduire un véhicule pourvu d'une source sonore non prévue ou d'un système d'avertissement acoustique manipulé doit pouvoir être réprimé selon la procédure administrative (justifications : les amendes d'ordre ne sont pas assez dissuasives ; en cas de récidive, elles ne permettent pas d'appliquer des mesures plus sévères ; l'autorité administrative est informée de l'infraction ; apporter la preuve judiciaire exige beaucoup de travail).	ZH, BE, NW, ZG, BS, BL, SH, AI, SG, Verts, UVS, CCCS, Initiative Alpes, BPA, CDCVS, SCPVS, ATE
25.203	Les véhicules modifiés non conformes aux prescriptions doivent être dénoncés à l'autorité compétente (pénale et administrative).	VD
25.204	Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat).	2roues, SAM
25.205	Les adaptations prévues créent de l'insécurité juridique (risque de répression arbitraire ; idéologie de plus en plus hostile à la voiture). Les comportements de conduite inoffensifs et non intentionnels ne doivent pas être punis.	usam
25.206	Ce qui est problématique, c'est non pas le type d'avertisseur acoustique, mais son utilisation (le ch. 322, annexe 1, OAO est donc suffisant).	NE
25.207	Si l'utilisation d'une source sonore non prévue est conforme à la réglementation, son installation subséquente ne doit pas être interdite.	economiesuisse, usam, FRS, VFAS
Remarques		
25.301	Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat).	motosuisse

3.7.10 Instauration d’une amende punissant la mise en circulation d’un véhicule dépourvu des silencieux d’échappement prescrits (question 26)

26. Acceptez-vous que la mise en circulation d’un véhicule automobile dépourvu des silencieux d’échappement prescrits puisse être sanctionnée à l’avenir par une amende d’ordre de 80 francs (ch. 508.1 P-OAO) ?

Évaluation de principe



Appréciation, positions principales et propositions

Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière)

FR, AG, NE, GE, JU, Centre, PLR, PS, economiesuisse, USP, USS, ACS, MfE, UPSA, auto-suisse, CFLB, Enderli, FRS, Ligue bruit, ASETA, TCS, FARES, VFAS

- | | | |
|--------|--|------------------|
| 26.101 | Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté :
- à CHF 300 | NE |
| 26.102 | Mettre en circulation un véhicule pourvu de silencieux d'échappement manipulés doit pouvoir être réprimé selon la procédure administrative (les amendes d'ordre ne sont pas assez dissuasives ; en cas de récidive, elles ne permettent pas d'appliquer des mesures plus sévères). | Ligue bruit |
| 26.103 | Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat). | ACS, auto-suisse |

Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VD, VS, Verts, UDC, UVS, usam, 2roues, CCCS, Initiative Alpes, ASA, CP, FMS, G2M, POCA OW, CCPCS, CDCVS, Agro-entrepreneurs, SAM, Stöckli, SCPVS, ATE

- | | | |
|--------|--|---|
| 26.201 | Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté :
- à CHF 200
- à CHF 300 | SO, BL, TI
BE, UVS, CCPCS, CDCVS, SCPVS
UR, SZ, OW, ZG, SH, AR, GR, ASA |
| 26.202 | Mettre en circulation un véhicule pourvu de silencieux d'échappement manipulés doit pouvoir être réprimé selon la procédure administrative (justifications : les amendes d'ordre ne sont pas assez dissuasives ; en cas de récidive, elles ne permettent pas d'appliquer des mesures plus sévères ; l'autorité administrative est informée de l'infraction ; apporter la preuve judiciaire exige beaucoup de travail). | ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VS, Verts, UVS, CCCS, Initiative Alpes, ASA, CCPCS, CDCVS, SCPVS, ATE |
| 26.203 | Les modifications du dispositif d'échappement doivent faire l'objet d'une interdiction générale. | LU, OW, POCA OW |
| 26.204 | L'inscription de « Mettre en circulation un véhicule automobile dépourvu des silencieux d'échappement prescrits » dans la liste des amendes d'ordre réduit la marge de manœuvre pour l'application de mesures administratives. | TI |
| 26.205 | La délimitation entre la procédure d'amende d'ordre et la procédure administrative sera difficile à établir. | GR |
| 26.206 | Les véhicules modifiés non conformes aux prescriptions doivent être dénoncés à l'autorité compétente (pénale et administrative). | VD |
| 26.207 | Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat). | 2roues, SAM |
| 26.208 | Les adaptations prévues créent de l'insécurité juridique (risque de répression arbitraire ; idéologie de plus en plus hostile à la voiture). Les comportements de conduite inoffensifs et non intentionnels ne doivent pas être punis. | usam |
| 26.209 | Les normes d'homologation actuelles empêchent déjà la mise en circulation de véhicules non équipés d'éléments d'insonorisation au niveau du tablier moteur et/ou du capot. De plus, le dispositif d'isolation du compartiment moteur n'a qu'une influence limitée sur le bruit extérieur, car il est destiné surtout à réduire les bruits mécaniques transmis à l'intérieur de l'habitacle. | G2M |

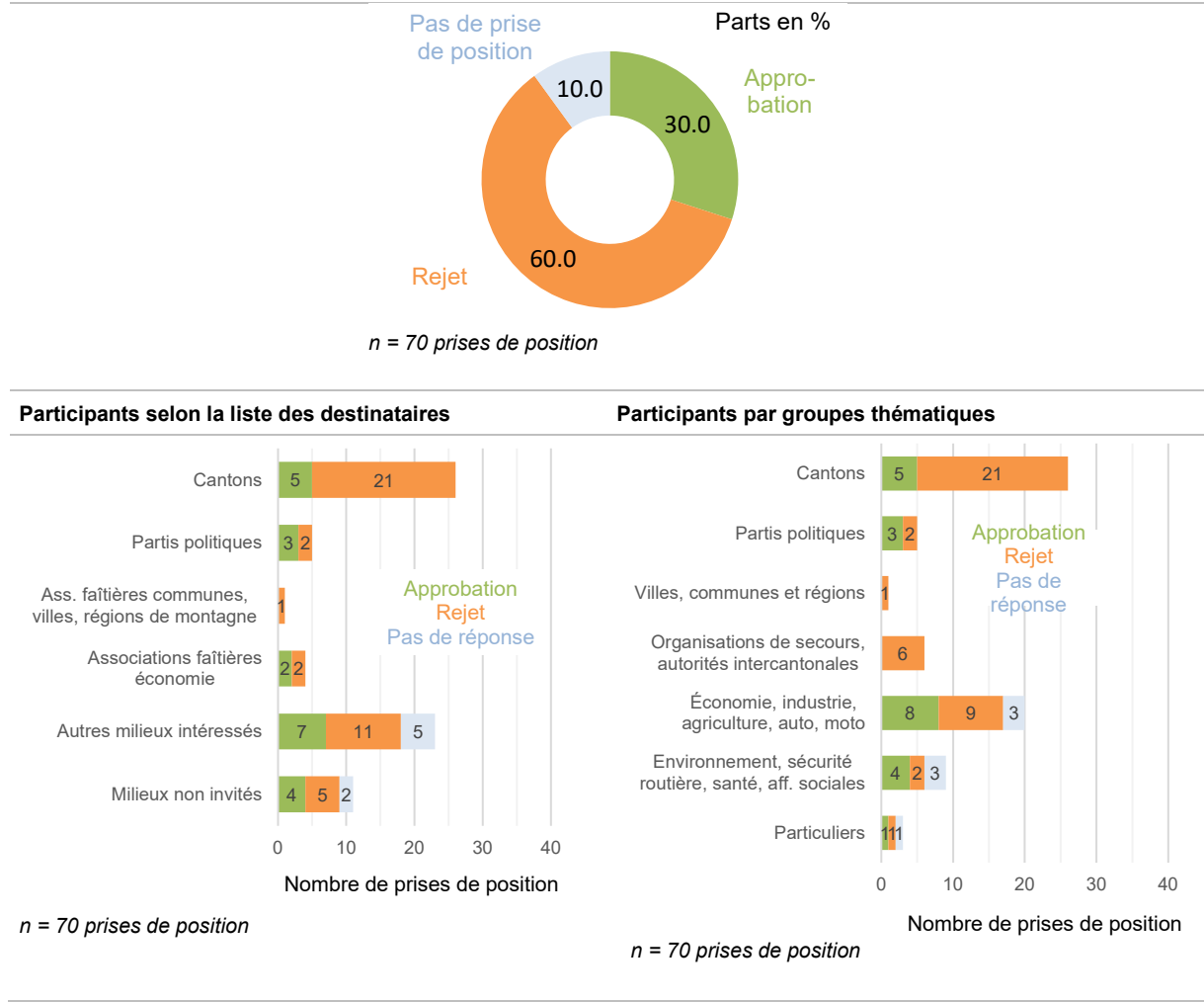
Remarques

- | | | |
|--------|---|------------|
| 26.301 | Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté. | CI Motards |
| 26.302 | Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat). | motosuisse |

3.7.11 Instauration d’une amende punissant la mise en circulation d’un véhicule doté de composants qui génèrent des bruits d’échappement (turbo) non amortis (question 27)

27. Acceptez-vous que la mise en circulation d’un véhicule automobile doté de composants qui génèrent des bruits d’échappement (turbo) non amortis puisse être sanctionnée à l’avenir par une amende d’ordre de 80 francs (ch. 508.2 P-OAO) ?

Évaluation de principe



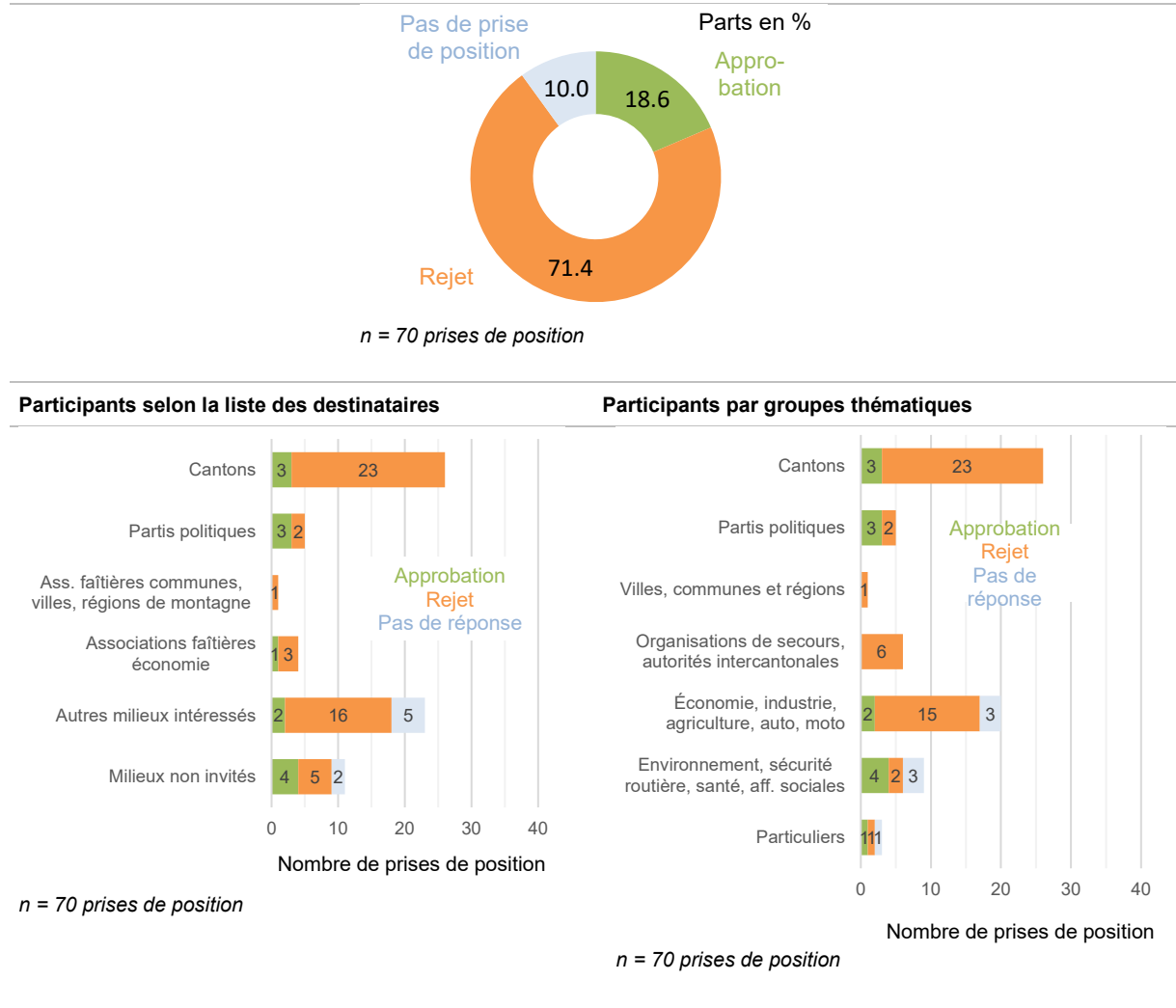
Appréciation, positions principales et propositions

Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière)		
FR, AG, TI, GE, JU, Centre, PLR, PS, economiesuisse, USS, ACS, MfE, UPSA, auto-suisse, CFLB, Enderli, FRS, Ligue bruit, TCS, FARES, VFAS		
27.101	Mettre en circulation un véhicule doté de composants qui génèrent des bruits d'échappement (turbo) non amortis doit pouvoir être réprimé selon la procédure administrative (les amendes d'ordre ne sont pas assez dissuasives ; en cas de récidive, elles ne permettent d'appliquer des mesures plus sévères).	Ligue bruit
27.102	Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat).	ACS, auto-suisse
27.103	Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté.	TI
27.104	L'inscription de « Mettre en circulation un véhicule automobile dépourvu des silencieux d'échappement prescrits » dans la liste des amendes d'ordre réduit la marge de manœuvre pour l'application de mesures administratives.	TI
Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière)		
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, VD, VS, NE, Verts, UDC, UVS, USP, usam, 2roues, CCCS, Initiative Alpes, ASA, CP, FMS, G2M, POCA OW, CCPCS, CDCVS, Agro-entrepreneurs, SAM, Stöckli, ASETA, SCPVS, ATE		
27.201	Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté : - à CHF 200	SO, BL, TI BE, GR, UVS, CCPCS, CDCVS, SCPVS
27.202	Mettre en circulation un véhicule doté de composants qui génèrent des bruits d'échappement (turbo) non amortis doit pouvoir être réprimé selon la procédure administrative (justifications : les amendes d'ordre ne sont pas assez dissuasives ; en cas de récidive, elles ne permettent pas d'appliquer des mesures plus sévères ; l'autorité administrative est informée de l'infraction ; apporter la preuve judiciaire exige beaucoup de travail).	ZH, BE, LU, UR, NW, GL, ZG, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AR, TG, VD, VS, Verts, UVS, CCCS, Initiative Alpes, POCA OW, CCPCS, CDCVS, SCPVS, ATE
27.203	L'infraction peut être sanctionnée d'une autre manière (par ex. en raison des composants non admis).	UR, SZ, AR, GR, VS, NE, ASA
27.204	La délimitation entre la procédure d'amende d'ordre et la procédure administrative sera difficile à établir.	GR
27.205	La mention absolue ne convient pas, car des véhicules admis par réception individuelle peuvent parfois être dotés de tels composants (compléter par « non admis » ou « illicites »).	SG
27.206	Les normes d'homologation actuelles empêchent déjà la mise en circulation de véhicules dotés de composants qui génèrent des bruits de turbo non amortis.	G2M
27.207	Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat).	2roues, SAM
27.208	Les adaptations prévues créent de l'insécurité juridique (risque de répression arbitraire ; idéologie de plus en plus hostile à la voiture). Les comportements de conduite inoffensifs et non intentionnels ne doivent pas être punis.	usam
Remarques		
27.301	Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat).	CI Motards, motosuisse

3.7.12 Instauration d’une amende punissant la mise en circulation d’un véhicule dépourvu d’un dispositif d’isolation du compartiment moteur (question 28)

28. Acceptez-vous que la mise en circulation d’un véhicule automobile dépourvu d’un dispositif d’isolation du compartiment moteur puisse être sanctionnée à l’avenir par une amende d’ordre de 80 francs (ch. 508.3 P-OAO) ?

Évaluation de principe



Appréciation, positions principales et propositions

Approbation de principe (exprimée par une coche dans la case « OUI » du questionnaire ou d'une autre manière)

FR, AG, GE, Centre, PLR, PS, USS, MfE, CFLB, Enderli, Ligue bruit, TCS, FARES

28.101 Mettre en circulation un véhicule dépourvu d'un dispositif d'isolation du compartiment moteur doit pouvoir être réprimé selon la procédure administrative (les amendes d'ordre ne sont pas assez dissuasives ; en cas de récidive, elles ne permettent pas d'appliquer des mesures plus sévères). Ligue bruit

Rejet de principe (exprimé par une coche dans la case « NON » du questionnaire ou d'une autre manière)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VD, VS, NE, JU, Verts, UDC, UVS, economiesuisse, USP, usam, 2roues, ACS, CCCS, UPSA, Initiative Alpes, ASA, auto-suisse, CP, FMS, FRS, G2M, POCA OW, CCPCS, CDCVS, Agro-entrepreneurs, SAM, Stöckli, ASETA, SCPVS, ATE, VFAS

28.201 Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté : SO, BL
- à CHF 200 BE, GR, UVS, CCPCS, CDCVS, SCPVS

28.202 Mettre en circulation un véhicule dépourvu d'un dispositif d'isolation du compartiment moteur doit pouvoir être réprimé selon la procédure administrative (justifications : les amendes d'ordre ne sont pas assez dissuasives ; en cas de récidive, elles ne permettent pas d'appliquer des mesures plus sévères ; l'autorité administrative est informée de l'infraction ; apporter la preuve judiciaire exige beaucoup de travail). ZH, BE, NW, GL, ZG, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, VD, VS, Verts, UVS, CCCS, Initiative Alpes, CCPCS, CDCVS, SCPVS, ATE

28.203 Le contrôle du dispositif d'isolation du compartiment moteur est problématique en raison du manque d'informations (fiche de données, certificat de conformité [CoC]) (les dispositifs diffèrent fortement selon le type de véhicule ; nécessité de se renseigner auprès du fabricant). LU, UR, SZ, OW, ZG SO, SH, AR, AI, GR, TI, VD, VS, NE, JU, economiesuisse, usam, ACS, UPSA, ASA, auto-suisse, FRS, POCA OW, VFAS

28.204 Le fait qu'il n'y ait pas de dispositif d'isolation du compartiment moteur ou que celui-ci soit endommagé n'a qu'une influence limitée sur les émissions sonores du véhicule. UR, SZ, ZG, SO, SH, AR, GR, TI, VD, VS, NE, ASA

28.205 L'inscription de « Mettre en circulation un véhicule dépourvu d'un dispositif d'isolation du compartiment moteur » dans la liste des amendes d'ordre réduit la marge de manœuvre pour l'application de mesures administratives. TI

28.206 La délimitation entre la procédure d'amende d'ordre et la procédure administrative sera difficile à établir. GR

28.207 Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat). 2roues, SAM

28.208 Les adaptations prévues créent de l'insécurité juridique (risque de répression arbitraire ; idéologie de plus en plus hostile à la voiture). Les comportements de conduite inoffensifs et non intentionnels ne doivent pas être punis. usam

28.209 Les normes d'homologation actuelles empêchent déjà la mise en circulation de véhicules automobiles dépourvus d'un dispositif d'isolation du compartiment moteur. G2M

Remarques

28.301 Le montant de l'amende d'ordre doit être augmenté. CI Motards

28.302 Le montant de l'amende d'ordre ne doit pas être augmenté (CHF 60 suffisent pour inciter à un comportement adéquat). motosuisse

Propositions

28.401 Proposition ch. 508.3, annexe 1, P-OAO (suppression) : SO, SH
3. « ~~Mettre en circulation un véhicule dépourvu d'un dispositif d'isolation du compartiment moteur (art. 53, al. 1 et 4, OETV)~~ »

Annexe : Participants à la procédure de consultation

Thème = code du groupe thématique des participants

- 10 Cantons
- 20 Partis politiques
- 30 Villes, communes
- 40 Organisations de secours, autorités intercantionales
- 50 Économie, industrie, agriculture, automobilisme, motocyclisme
- 60 Environnement, sécurité routière, santé, affaires sociales
- 70 Particuliers

Abréviation	Désignation	Thème
Cantons		
ZH	Canton de Zurich	10
BE	Canton de Berne	10
LU	Canton de Lucerne	10
UR	Canton d'Uri	10
SZ	Canton de Schwytz	10
OW	Canton d'Obwald	10
NW	Canton de Nidwald	10
GL	Canton de Glaris	10
ZG	Canton de Zoug	10
FR	Canton de Fribourg	10
SO	Canton de Soleure	10
BS	Canton de Bâle-Ville	10
BL	Canton de Bâle-Campagne	10
SH	Canton de Schaffhouse	10
AR	Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures	10
AI	Canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures	10
SG	Canton de Saint-Gall	10
GR	Canton des Grisons	10
AG	Canton d'Argovie	10
TG	Canton de Thurgovie	10
TI	Canton du Tessin	10
VD	Canton de Vaud	10
VS	Canton du Valais	10
NE	Canton de Neuchâtel	10
GE	Canton de Genève	10
JU	Canton du Jura	10
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale		
PLR	PLR.Les Libéraux-Radicaux	
Verts	LES VERT-E-S Suisse	20
Centre	Le Centre	20
PS	Parti socialiste suisse	20
UDC	Union Démocratique du Centre	20
Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national		
UVS	Union des villes suisses	30
Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national		
economiesuisse	Fédération des entreprises suisses	50
USP	Union suisse des paysans	50
USS	Union syndicale suisse	50
usam	Union suisse des arts et métiers	50

Abréviation	Désignation	Thème
Autres organisations et milieux intéressés		
2roues	2roues Suisse	50
ACS	Automobile Club de Suisse	50
CCCS	Communauté de travail des chefs des polices de circulation routière de Suisse et de la Principauté de Liechtenstein	40
MfE	Médecins en faveur de l'Environnement	60
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile	50
Initiative Alpes	Initiative des Alpes	60
ASA	Association des services des automobiles	40
auto-suisse	Association des importateurs suisses d'automobiles	50
BPA	Bureau suisse de prévention des accidents	60
CP	Centre patronal	50
CFLB	Commission fédérale pour la lutte contre le bruit	60
Enderli	Peter Enderli	70
FMS	Fédération Motocycliste Suisse	50
FRS	routesuisse – Fédération routière suisse	50
G2M	Generation2Motards	50
CI Motards	CI Motards Suisse	50
POCA OW	Police cantonale d'Obwald	40
CCPCS	Conférence des commandantes et des commandants des polices cantonales de Suisse	40
CDSVS	Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses	40
Ligue bruit	Ligue suisse contre le bruit	60
L-Drive	Association suisse des moniteurs de conduite	50
Agro-entrepreneurs	Association Agro-entrepreneurs Suisse	50
Lüber	Ernst Lüder	70
motosuisse	Association des importateurs suisses de motos et scooters	50
RoadCross	Fondation pour la sécurité routière	60
RWU	Regionalplanung Winterthur und Umgebung	60
SAM	Schweizerischer Auto- und Motorradfahrer-Verband	50
Stöckli	Armin Stöckli	70
ASETA	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture	50
SCPVS	Société des chefs des polices des villes de Suisse	40
TCS	Touring Club Suisse	50
FARES	Fédération des associations des retraités et de l'entraide en Suisse	60
ATE	Association transports et environnement	60
VFAS	Association suisse du commerce automobile indépendant	50