



28 avril 2021

Révision partielle de huit ordonnances accompagnant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre

Rapport sur les résultats de la
procédure de consultation
d'août à décembre 2020

Référence/n° dossier: Q324-0774

Remarque préliminaire

La procédure de consultation relative à la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), de la loi sur les amendes d'ordre (LAO) et de huit ordonnances, qui s'est déroulée du 12 août au 12 décembre 2020, concernait aussi bien la révision partielle de la LCR et de la LAO que la révision partielle de huit ordonnances. Les résultats de la consultation sur les modifications des lois et des ordonnances sont toutefois présentés dans deux rapports distincts. **Le présent rapport contient les résultats de la consultation relative aux huit ordonnances.**

Tous les documents sont disponibles sur le site web de la Chancellerie fédérale : www.admin.ch -> Droit fédéral -> Procédures de consultation -> Procédures de consultation terminées -> 2020 -> DETEC -> Procédure de consultation 2020/43 Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances

Table des matières

1	Introduction	4
1.1	Contexte	4
1.2	Procédure de consultation.....	5
2	Avis	6
2.1	Avis reçus	6
2.2	Dépouillement des avis	6
3	Appréciation générale des projets d'ordonnance.....	9
3.1	Évaluation quantitative : participants selon la liste des destinataires	10
3.2	Évaluation quantitative : participants par groupes thématiques	20
4	Avis sur les différentes questions Partie A : mesures visant à réduire les émissions de CO ₂ des véhicules routiers.....	31
4.1	Accord de principe	31
4.2	Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) et ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR).....	39
4.2.1	Cabines aérodynamiques allongées	39
4.2.2	Becquets dépassant à l'arrière des véhicules utilitaires lourds.....	41
4.2.3	Règles d'utilisation relatives aux becquets allongés rétractables à l'arrière des poids lourds et des tracteurs à sellette	42
4.2.4	Compensation de la longueur du réservoir d'hydrogène	43
4.2.5	Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative.....	44
4.2.6	Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion non polluante.....	47
4.3	Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC).....	49

4.3.1	Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative pour les voitures de livraison et les camping-cars qui dépassent la limite de 3.5 tonnes uniquement en raison dudit surplus de poids.....	49
4.4	Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) et ordonnance du 19 juin 1995 sur les chauffeurs (OTR 1)	53
4.4.1	Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative pour les voitures de livraison et les camping-cars qui dépassent la limite de 3.5 tonnes uniquement en raison dudit surplus de poids.....	53
4.5	Ordonnance du 6 mars 2000 relative à une redevance sur les poids lourds (ORPL)	59
4.5.1	Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative pour les voitures de livraison et les camping-cars qui dépassent la limite de 3.5 tonnes uniquement en raison dudit surplus de poids.....	59
5	Avis sur les différentes questions Partie B : Mesures visant à accroître la sécurité routière pour les vélos électriques.....	61
5.1	Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR)	61
5.1.1	Port du casque	61
5.1.2	Usage diurne obligatoire des phares	67
5.1.3	Respect des limitations générales de vitesse et des vitesses maximales signalées	71
5.2	Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV).....	73
5.2.1	Obligation d'équiper les véhicules d'un compteur de vitesse	73
5.2.2	Obligation d'équiper rétroactivement les véhicules d'un compteur de vitesse ..	74
5.3	Ordonnance du 16 janvier 2019 sur les amendes d'ordre (OAO)	76
5.3.1	Être passager sur un cyclomoteur sans porter le casque.....	76
5.3.2	Transporter un enfant de moins de douze ans ne portant pas le casque	77
5.3.3	Circuler sans feu.....	78
5.3.4	Dépasser la limitation générale de vitesse ou la vitesse maximale signalée ...	80
5.3.5	Circuler sans le compteur de vitesse prescrit.....	81
6	Autres remarques et propositions d'amendement	82
	Annexe : Participants à la consultation	92

1 Introduction

1.1 Contexte

Les bases juridiques actuelles vont à l'encontre des progrès techniques liés à la circulation routière (par ex. technologies respectueuses de l'environnement visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires) et présentent des lacunes en matière de sécurité routière pour les vélos électriques. Le Conseil fédéral a donc proposé des adaptations aux niveaux hiérarchiques de la loi et de l'ordonnance, qu'il a mises en consultation dans le cadre de la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR)¹ et de la loi sur les amendes d'ordre (LAO)² ainsi que de la révision partielle de huit ordonnances³. L'encouragement des technologies respectueuses de l'environnement ressortissant à la fois au niveau de la loi qu'à celui de l'ordonnance, une consultation commune a été menée. Le présent rapport traite les résultats de la consultation relative aux huit ordonnances.

La révision partielle des huit ordonnances comprend notamment les éléments suivants :

- **Mesures visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules routiers :**
 - compensation de l'allongement des cabines aérodynamiques et des réservoirs d'hydrogène pour les camions et les tracteurs à sellette lourds ;
 - becquets pour les véhicules articulés lourds, les bus, les camions et leurs remorques ;
 - compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative et les systèmes de propulsion non polluante sur les véhicules automobiles lourds ainsi que sur les trains routiers et semi-remorques formés avec ces véhicules ;
 - compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative pour les voitures de livraison et les camping-cars.
- **Mesures visant à accroître la sécurité routière pour les vélos électriques :**
 - port de casques de protection, usage diurne obligatoire des phares et obligation d'observer les limitations générales de vitesse et les vitesses maximales signalées ;
 - obligation d'équiper le véhicule d'un compteur de vitesse ;
 - amendes d'ordre pour les passagers sans casque, les conducteurs sans phares, le dépassement de la vitesse maximale et la conduite sans compteur de vitesse.

La procédure de consultation relative à la révision partielle des huit ordonnances a été menée en même temps que celle de la révision partielle LCR/LAO, qui a notamment porté sur les thèmes suivants :

- **Promotion des technologies respectueuses de l'environnement :**

Le Conseil fédéral se verra attribuer la compétence de prévoir, pour les technologies respectueuses de l'environnement, des exceptions aux poids maximaux autorisés et

¹ Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01).

² Loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre (LAO ; RS 314.1).

³ - Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV ; RS 741.41) ;
- Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR ; RS 741.11) ;
- Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC ; RS 741.51) ;
- Ordonnance du 11 février 2004 sur la circulation militaire (OCM ; RS 510.710) ;
- Ordonnance du 19 juin 1995 sur les chauffeurs (OTR 1 ; RS 822.221) ;
- Ordonnance du 6 mars 2000 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL ; RS 641.811) ;
- Ordonnance du 30 novembre 2012 sur la réduction des émissions de CO₂ (Ordonnance sur le CO₂ ; RS 641.711) ;
- Ordonnance du 16 janvier 2019 sur les amendes d'ordre (OAO ; RS 314.11).

aux longueurs maximales fixés dans la LCR pour les véhicules routiers, pour autant que leur capacité de chargement n'augmente pas.

- **Conduite automatisée :**

Les systèmes d'assistance des véhicules évoluent continuellement. À l'avenir, ils seront à même de mouvoir un véhicule dans la circulation sans une surveillance permanente de la conduite par le conducteur. Les conditions d'utilisation de tels véhicules ainsi que les nouveaux devoirs des conducteurs seront définis dans les prochaines années au niveau international. Afin de pouvoir réagir rapidement à de telles évolutions, le Conseil fédéral se verra attribuer la compétence d'édicter les dispositions ad hoc.

- **Autres adaptations :**

- Les mesures du programme Via sicura seront adaptées ponctuellement comme suit :

S'agissant du délit de chauffard, les autorités d'exécution et les tribunaux disposeront d'une plus grande marge d'appréciation pour tenir compte des circonstances du cas d'espèce et éviter d'inutiles cas de rigueur.

Par ailleurs, l'*obligation* de recours des assureurs en responsabilité civile des véhicules automobiles en cas de délit de conduite malgré une incapacité de conduire et de délit de chauffard redeviendra un *droit* de recours.

Enfin, les mesures relatives à l'utilisation d'éthylomètres anti-démarrage et de boîtes noires ne seront pas mises en œuvre

- À l'avenir, les détenteurs d'un véhicule pourront modifier en tout temps le poids total de ce dernier ou de sa remorque auprès du service des automobiles. Aujourd'hui, ce n'est possible qu'une fois par an ou lors d'un changement de détenteur.
- À l'avenir, la période probatoire sera prolongée uniquement si le permis de conduire a été retiré à son détenteur durant cette période en raison d'une infraction grave ou moyennement grave. Le permis de conduire à l'essai ne deviendra caduc que si son détenteur commet une nouvelle infraction grave ou moyennement grave durant la période probatoire.
- La nouvelle loi stipulera en outre expressément que le Conseil fédéral pourra prévoir des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit.
- La responsabilité du détenteur sera étendue aux personnes morales dans la LAO.

1.2 Procédure de consultation

Le Conseil fédéral a ouvert la procédure de consultation le 12 août 2020. Les cantons, les conférences et organisations intercantionales, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faïtières des communes, des villes, des régions de montagne et de l'économie ainsi que d'autres associations, organisations et milieux intéressés ont été invités à se prononcer. Le délai fixé pour la consultation courait jusqu'au 12 décembre 2020. Les documents ci-après ont été mis à la disposition des destinataires de la consultation :

- lettre d'accompagnement relative à l'ouverture de la procédure de consultation,
- deux projets de loi (LCR, LAO),
- huit projets d'ordonnance (OETV, OCR, OAC, OCM ; OTR 1, ORPL, ordonnance sur le CO₂, OAO),
- rapport explicatif LCR/LAO,
- rapport explicatif sur les huit ordonnances,
- questionnaire LCR/LAO,

- questionnaire sur les huit ordonnances,
- liste des destinataires de la consultation.

La procédure de consultation 2020/43 relative à la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), de la loi sur les amendes d'ordre (LAO) et de huit ordonnances, qui s'est déroulée du 12 août 2020 au 12 décembre 2020, concernait aussi bien la révision partielle de la LCR et de la LAO que la révision partielle de huit ordonnances. Les résultats de la consultation sur les modifications des lois et des ordonnances sont toutefois présentés dans des rapports distincts. Le présent rapport se limite aux résultats de la consultation relative aux huit ordonnances.

Le rapport sur les résultats de la procédure de consultation relative à la révision partielle de la LCR/LAO est disponible sur le site web de la Chancellerie fédérale : www.admin.ch -> Droit fédéral -> Procédures de consultation -> Procédures de consultation terminées -> 2020 -> DETEC -> Procédure de consultation 2020/43 Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances -> Résultat.

2 Avis

2.1 Avis reçus

Lors de la procédure de consultation, 189 cantons, partis politiques, associations faîtières et autres milieux intéressés ont été invités à se prononcer sur la révision partielle de la LCR/LAO et de huit ordonnances. Parmi ces participants, 81 ont déposé un avis dans les délais, dont les 26 cantons et 6 partis ; 108 participants ne se sont pas prononcés. Comptent notamment parmi les destinataires n'ayant pas pris position la Conférence des gouvernements cantonaux (CdC), l'Association des communes suisses (ACS) et dix organisations intercantionales, dont les avis ont pour certains été intégrés dans les prises de position des cantons ou des services cantonaux d'urgence. Six des sept institutions de recherche et d'enseignement interrogées n'ont pas non plus remis leur avis. Outre les 81 avis des destinataires de la consultation, 126 autres prises de position ont été reçues de la part de milieux intéressés qui n'avaient pas été expressément invités à se prononcer. Au total, 207 avis ont été reçus lors de la procédure de consultation.

Sur les 207 participants en question, 181 se sont exprimés sur les projets d'ordonnance. 26 participants se sont exprimés exclusivement sur les modifications législatives et ne seront plus mentionnés dans le présent rapport. Une liste détaillée des 181 participants figure en annexe.

Les avis ont été soumis à l'aide des deux questionnaires « lois » et « ordonnances » et/ou dans des lettres d'accompagnement. Les questionnaires se composent d'une partie quantitative (d'accord avec la modification ou non) et d'une partie qualitative (remarques, propositions de modification). Certains participants ont exprimé leur avis uniquement au moyen d'une lettre d'accompagnement (sans questionnaire) tandis que d'autres ont utilisé plusieurs canaux (par ex. remarque dans le questionnaire et la lettre d'accompagnement). Concernant certains sujets, (par ex. voiture, vélo, commerce de détail, environnement), le contenu des prises de position de certains participants est très similaire, voire quasi identique.

2.2 Dépouillement des avis

Sur les 207 avis reçus, 159 participants ont rempli (en partie) la partie quantitative du questionnaire « Révision partielle des ordonnances », dans laquelle ils pouvaient indiquer s'ils acceptaient ou non les modifications prévues ou s'ils ne souhaitaient pas prendre position ou

n'étaient pas concernés. Pour 12 autres participants qui n'ont pas répondu au questionnaire (notamment quatre des six partis), la partie quantitative a été remplie sur la base des commentaires figurant dans les lettres d'accompagnement. Des données quantitatives sont dès lors disponibles pour au moins une question du questionnaire pour 171 participants (cf. chapitre 3).

Le questionnaire permettait de consigner, en plus des indications quantitatives, des remarques et des propositions d'amendement pour chaque question et de formuler des commentaires généraux relatifs aux sujets de la consultation. Seuls 13 participants se sont limités à faire des remarques supplémentaires sans se prononcer sur les questions du questionnaire « Révision partielle des ordonnances ». Au total, 181 participants se sont exprimés sur la révision des ordonnances.

Le dépouillement des 2084 remarques et propositions de modification reçues concernant les 31 questions du questionnaire « Révision partielle des ordonnances » durant lequel tous les retours reçus ont été condensés en un total de 362 « déclarations centrales » (cf. chapitre 4 et 5). Ont également été formulées 361 remarques et suggestions qui abordaient une thématique certes similaire à celle de la présente consultation, mais pas traitée explicitement dans le questionnaire de la consultation. Ces remarques supplémentaires ont été résumées en 32 « déclarations centrales » (cf. chapitre 6).

Les « déclarations centrales » reflètent par analogie les avis similaires de différents participants. Les propositions et remarques formulées à plusieurs reprises par les participants ou équivalentes sont prises en considération une seule fois par « déclaration centrale ». Ceci permet d'avoir une vue d'ensemble proportionnée et transparente des prises de position hétérogènes. Il n'est pas possible d'éviter une certaine imprécision lors de la condensation des avis en « déclarations centrales » et dans l'attribution desdites déclarations aux divers participants. Le texte exact des différents avis se trouve dans le dossier complet de consultation. Celui-ci est disponible sur le site web de la Chancellerie fédérale : www.admin.ch -> Droit fédéral -> Procédures de consultation -> Procédures de consultation terminées -> 2020 -> DETEC -> Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances -> Avis.

Pour faciliter l'interprétation des résultats, les 181 participants ont été classés d'une part selon les groupes de la liste des destinataires et d'autre part selon des groupes thématiques (cf. figure 2.1 et figure 2.2).

Figure 2.1 Avis reçus : participants selon la liste des destinataires

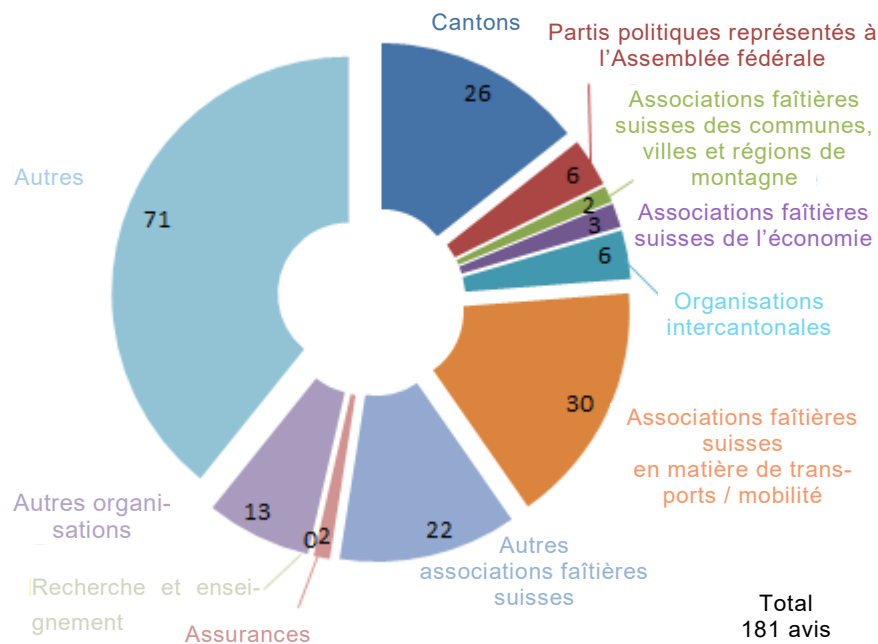
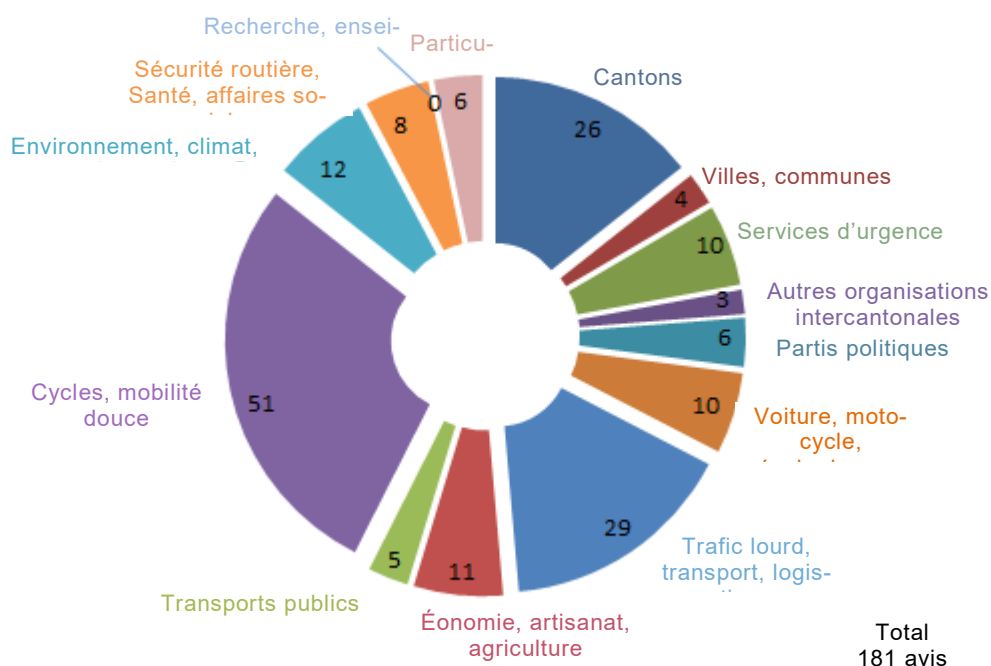


Figure 2.2 Avis reçus : participants par groupes thématiques

3 Appréciation générale des projets d'ordonnance

Dans la partie quantitative du questionnaire « Révision partielle des ordonnances », les participants pouvaient indiquer s'ils acceptaient ou non les modifications prévues ou s'ils ne souhaitaient pas prendre position ou n'étaient pas concernés. Selon les questions, 86 à 135 des 181 participants au total (ou 171 participants ayant fourni des indications quantitatives) ont indiqué, par une croix ou une remarque, s'ils acceptaient ou non la modification concernée.

La plupart des participants et des groupements accueillent favorablement les principes de la réduction des émissions de CO₂ et de l'augmentation de la sécurité routière pour les vélos électriques. Les mesures proposées font toutefois l'objet de différentes réserves. Les cantons estiment que la conformité avec les normes de l'UE au niveau des mesures de réduction du CO₂ est cruciale, car à défaut, la mise en œuvre risque de donner lieu à des problèmes d'application et un surcroît de travail. En ce qui concerne les mesures de sécurité routière des vélos électriques, plusieurs participants redoutent également des problèmes d'application et des conséquences négatives sur l'attrait de l'utilisation des vélos électriques. En outre, l'obligation de porter le casque suscite certaines réserves quant à la proportionnalité.

Les retours quantitatifs suivants sur les 31 questions du questionnaire donnent une première vue d'ensemble de l'appréciation générale des projets mis en consultation. Les questions 1 à 18 concernent les mesures visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules routiers, les questions 19 à 31 les mesures visant à améliorer la sécurité routière des vélos électriques. Les retours des participants ont été classés d'une part selon les groupes de la liste des destinataires et d'autre part selon des groupes thématiques. Concernant les retours quantitatifs, il convient de prendre en considération qu'un « oui » dans la partie quantitative est parfois suivi d'un « mais seulement si ... » dans le champ des remarques. Il arrive que des participants qui ont formulé des remarques identiques n'aient pas coché la même réponse de base (« oui » ou « non »).

3.1 Évaluation quantitative : participants selon la liste des destinataires

Participants à la consultation				Avis		
				Proportion (%)		
				D'accord	Pas d'accord	
				D'accord	Pas d'accord	
				Total		
				D'accord	Pas d'accord	
A Mesures visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules routiers						
1	Il convient de reprendre les prescriptions de l'UE visant à réduire les émissions de CO2 et à accroître la sécurité des véhicules utilitaires lourds (cabines, becquets, compensation du poids).					
1	Cantons	26	0	26	100.0	0.0
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	1	100.0	0.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	3	0	3	100.0	0.0
5	Organisations intercantionales	4	0	4	100.0	0.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	17	1	18	94.4	5.6
7	Autres associations faîtières suisses	14	2	16	87.5	12.5
8	Assurances	1	0	1	100.0	0.0
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10	Autres organisations	6	0	6	100.0	0.0
11	Autres	22	2	24	91.7	8.3
	Total	100	5	105	95.2	4.8
2	Contrairement à ce que prévoit l'UE, il sera également possible, en Suisse, de compenser le surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative pour les camions à quatre et cinq essieux.					
1	Cantons	8	18	26	30.8	69.2
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	1	100.0	0.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	3	0	3	100.0	0.0
5	Organisations intercantionales	2	2	4	50.0	50.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	14	2	16	87.5	12.5
7	Autres associations faîtières suisses	12	4	16	75.0	25.0
8	Assurances	1	0	1	100.0	0.0
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10	Autres organisations	5	1	6	83.3	16.7
11	Autres	21	4	25	84.0	16.0
	Total	73	31	104	70.2	29.8
3	Contrairement à ce que prévoit l'UE, il est possible, en Suisse, de compenser la longueur excédentaire du réservoir d'hydrogène des camions, des tracteurs à sellette et des semi-remorques fonctionnant à l'hydrogène.					
1	Cantons	8	18	26	30.8	69.2
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	1	100.0	0.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	3	0	3	100.0	0.0
5	Organisations intercantionales	2	2	4	50.0	50.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	12	4	16	75.0	25.0
7	Autres associations faîtières suisses	13	3	16	81.3	18.8
8	Assurances	0	0	0	.	.
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10	Autres organisations	4	2	6	66.7	33.3
11	Autres	19	5	24	79.2	20.8
	Total	68	34	102	66.7	33.3

Participants à la consultation				Avis			
				Nombre		Proportion (%)	
				D'accord	Pas d'accord	Total	D'accord
4	Le Conseil fédéral peut relever les poids maximaux légalement admis pour le transport combiné et la longueur maximale dans une réglementation temporaire, avant même que soit adoptée la modification de loi.						
1	Cantons	23	3	26	88.5	11.5	
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	6	0	6	100.0	0.0	
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	1	100.0	0.0	
4	Associations faîtières suisses de l'économie	3	0	3	100.0	0.0	
5	Organisations intercantionales	3	0	3	100.0	0.0	
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	13	4	17	76.5	23.5	
7	Autres associations faîtières suisses	12	4	16	75.0	25.0	
8	Assurances	1	0	1	100.0	0.0	
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.	
10	Autres organisations	6	0	6	100.0	0.0	
11	Autres	20	4	24	83.3	16.7	
	Total	88	15	103	85.4	14.6	
5	Les camions dotés d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes ne seront plus considérés à l'avenir comme des poids lourds, mais comme des voitures de livraison (et seront soumis aux règles d'utilisation correspondantes).						
1	Cantons	6	20	26	23.1	76.9	
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	6	0	6	100.0	0.0	
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0	0.0	
4	Associations faîtières suisses de l'économie	3	0	3	100.0	0.0	
5	Organisations intercantionales	0	3	3	0.0	100.0	
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	11	7	18	61.1	38.9	
7	Autres associations faîtières suisses	13	2	15	86.7	13.3	
8	Assurances	0	0	0	.	.	
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.	
10	Autres organisations	4	2	6	66.7	33.3	
11	Autres	23	3	26	88.5	11.5	
	Total	68	37	105	64.8	35.2	
6	Les cabines des poids lourds et des tracteurs à sellette qui sont optimisées du point de vue de l'aérodynamique et de la sécurité peuvent dépasser la longueur admise.						
1	Cantons	25	1	26	96.2	3.8	
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	6	0	6	100.0	0.0	
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	1	100.0	0.0	
4	Associations faîtières suisses de l'économie	3	0	3	100.0	0.0	
5	Organisations intercantionales	3	0	3	100.0	0.0	
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	15	2	17	88.2	11.8	
7	Autres associations faîtières suisses	13	2	15	86.7	13.3	
8	Assurances	1	0	1	100.0	0.0	
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.	
10	Autres organisations	6	0	6	100.0	0.0	
11	Autres	20	2	22	90.9	9.1	
	Total	93	7	100	93.0	7.0	

Participants à la consultation				Avis		
				Proportion (%)		
				D'accord	Pas d'accord	
				D'accord	Pas d'accord	
				Total		
				D'accord	Pas d'accord	
7	Les véhicules utilitaires lourds peuvent être dotés de becquets allongés aux fins d'optimisation de l'aérodynamisme et de réduction des émissions de CO2.					
1	Cantons	26	0	26	100.0	0.0
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	1	100.0	0.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	3	0	3	100.0	0.0
5	Organisations intercantionales	3	0	3	100.0	0.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	14	3	17	82.4	17.6
7	Autres associations faîtières suisses	13	3	16	81.3	18.8
8	Assurances	1	0	1	100.0	0.0
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10	Autres organisations	6	0	6	100.0	0.0
11	Autres	22	2	24	91.7	8.3
	Total	95	8	103	92.2	7.8
8	Les becquets visant à réduire les émissions de CO2 et dépassant à l'arrière la longueur maximale admise du véhicule ne peuvent être déployés ou sortis que sur les routes où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h.					
1	Cantons	25	1	26	96.2	3.8
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	1	100.0	0.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	1	2	3	33.3	66.7
5	Organisations intercantionales	3	0	3	100.0	0.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	11	7	18	61.1	38.9
7	Autres associations faîtières suisses	13	2	15	86.7	13.3
8	Assurances	1	0	1	100.0	0.0
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10	Autres organisations	4	2	6	66.7	33.3
11	Autres	20	4	24	83.3	16.7
	Total	85	18	103	82.5	17.5
9	La longueur du réservoir d'hydrogène des poids lourds et tracteurs à sellette fonctionnant à l'hydrogène ainsi que des trains routiers formés à partir de ces véhicules peut être compensée en Suisse et ces véhicules et trains routiers peuvent dépasser la longueur admise en conséquence.					
1	Cantons	15	11	26	57.7	42.3
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	1	100.0	0.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	3	0	3	100.0	0.0
5	Organisations intercantionales	3	1	4	75.0	25.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	13	3	16	81.3	18.8
7	Autres associations faîtières suisses	13	3	16	81.3	18.8
8	Assurances	1	0	1	100.0	0.0
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10	Autres organisations	6	0	6	100.0	0.0
11	Autres	19	3	22	86.4	13.6
	Total	80	21	101	79.2	20.8

Participants à la consultation				Avis		
				Proportion (%)		
				Nombre		
				D'accord	Pas d'accord	
				Total	Pas d'accord	
10 Le poids des ensembles de véhicules utilitaires lourds dotés d'un système de propulsion alternative peut être relevé dans la limite d'une tonne.						
1	Cantons	25	1	26	96.2	3.8
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	1	100.0	0.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	3	0	3	100.0	0.0
5	Organisations intercantionales	4	0	4	100.0	0.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	14	4	18	77.8	22.2
7	Autres associations faîtières suisses	12	4	16	75.0	25.0
8	Assurances	1	0	1	100.0	0.0
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10	Autres organisations	6	0	6	100.0	0.0
11	Autres	22	4	26	84.6	15.4
	Total	94	13	107	87.9	12.1
11 Le poids des véhicules et ensembles de véhicules utilitaires lourds dotés d'un système de propulsion non polluante peut être relevé dans la limite de deux tonnes.						
1	Cantons	25	1	26	96.2	3.8
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	1	100.0	0.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	3	0	3	100.0	0.0
5	Organisations intercantionales	4	0	4	100.0	0.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	14	4	18	77.8	22.2
7	Autres associations faîtières suisses	12	4	16	75.0	25.0
8	Assurances	0	0	0	.	.
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10	Autres organisations	4	2	6	66.7	33.3
11	Autres	24	2	26	92.3	7.7
	Total	93	13	106	87.7	12.3
12 Le permis de conduire de la catégorie B ou BE autorise la conduite des voitures de livraison dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total dépasse 3.50 tonnes, mais pas 4.25 tonnes, ainsi que des trains routiers correspondants.						
1	Cantons	9	17	26	34.6	65.4
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0	0.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	3	0	3	100.0	0.0
5	Organisations intercantionales	1	3	4	25.0	75.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	11	6	17	64.7	35.3
7	Autres associations faîtières suisses	12	4	16	75.0	25.0
8	Assurances	0	0	0	.	.
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10	Autres organisations	4	2	6	66.7	33.3
11	Autres	23	3	26	88.5	11.5
	Total	71	35	106	67.0	33.0

Participants à la consultation				Avis	
				Nombre	Proportion (%)
				D'accord	Pas d'accord
B Mesures visant à accroître la sécurité routière pour les vélos électriques					
19 Les passagers de cyclomoteurs sont eux aussi tenus de porter un casque.					
1 Cantons	20	6	26	76.9	23.1
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	3	3	6	50.0	50.0
3 Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0	0.0
4 Associations faîtières suisses de l'économie	1	0	1	100.0	0.0
5 Organisations intercantionales	2	1	3	66.7	33.3
6 Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	10	17	27	37.0	63.0
7 Autres associations faîtières suisses	4	8	12	33.3	66.7
8 Assurances	2	0	2	100.0	0.0
9 Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10 Autres organisations	6	1	7	85.7	14.3
11 Autres	5	39	44	11.4	88.6
Total	55	75	130	42.3	57.7
20 Les conducteurs de tous les cyclomoteurs sont tenus de porter un casque (désormais obligatoire aussi sur les vélos électriques lents et les trottinettes électriques notamment ; seule exception : fauteuils roulants motorisés).					
1 Cantons	15	11	26	57.7	42.3
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	2	4	6	33.3	66.7
3 Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	0	1	1	0.0	100.0
4 Associations faîtières suisses de l'économie	1	0	1	100.0	0.0
5 Organisations intercantionales	2	1	3	66.7	33.3
6 Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	11	17	28	39.3	60.7
7 Autres associations faîtières suisses	4	10	14	28.6	71.4
8 Assurances	2	0	2	100.0	0.0
9 Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10 Autres organisations	5	2	7	71.4	28.6
11 Autres	1	46	47	2.1	97.9
Total	43	92	135	31.9	68.1
21 Introduction du port du casque obligatoire pour les enfants jusqu'à seize ans sur les vélos non motorisés.					
1 Cantons	15	11	26	57.7	42.3
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	0	3	5	0.0	100.0
3 Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	0	2	2	0.0	100.0
4 Associations faîtières suisses de l'économie	1	0	1	100.0	0.0
5 Organisations intercantionales	2	1	3	66.7	33.3
6 Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	5	21	26	19.2	80.8
7 Autres associations faîtières suisses	2	9	11	18.2	81.8
8 Assurances	2	0	2	100.0	0.0
9 Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10 Autres organisations	3	4	7	42.9	57.1
11 Autres	4	39	43	9.3	90.7
Total	36	90	126	28.4	71.4

Participants à la consultation				Avis		
				Proportion (%)		
				D'accord	Pas d'accord	
				D'accord	Pas d'accord	
				Total		
				D'accord	Pas d'accord	
22	Les conducteurs de cyclomoteurs ainsi que de quadricycles légers à moteur, de quadricycles à moteur et de tricycles à moteur sont tenus de rouler de jour avec les phares allumés.					
1	Cantons	22	4	26	84.6	15.4
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	5	0	5	100.0	0.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0	0.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	1	0	1	100.0	0.0
5	Organisations intercantionales	4	0	4	100.0	0.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	18	8	26	69.2	30.8
7	Autres associations faîtières suisses	11	2	13	84.6	15.4
8	Assurances	2	0	2	100.0	0.0
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10	Autres organisations	7	0	7	100.0	0.0
11	Autres	10	37	47	21.3	78.7
	Total	82	51	133	61.7	38.3
23	Les véhicules jusqu'à 10 km/h (par ex. les fauteuils roulants motorisés) sont exemptés de l'obligation de rouler de jour avec les phares allumés.					
1	Cantons	20	6	26	76.9	23.1
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	5	0	5	100.0	0.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0	0.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	1	0	1	100.0	0.0
5	Organisations intercantionales	3	1	4	75.0	25.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	16	6	22	72.7	27.3
7	Autres associations faîtières suisses	12	1	13	92.3	7.7
8	Assurances	2	0	2	100.0	0.0
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10	Autres organisations	6	0	6	100.0	0.0
11	Autres	9	34	43	20.9	79.1
	Total	76	48	124	61.3	38.7
24	Les conducteurs de cyclomoteurs ainsi que de vélos-taxis dont la largeur ne dépasse pas 1.00 m doivent respecter les limitations générales de vitesse et les vitesses maximales signalées.					
1	Cantons	21	5	26	80.8	19.2
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	5	0	5	100.0	0.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0	0.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	1	0	1	100.0	0.0
5	Organisations intercantionales	4	0	4	100.0	0.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	24	1	25	96.0	4.0
7	Autres associations faîtières suisses	12	1	13	92.3	7.7
8	Assurances	2	0	2	100.0	0.0
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10	Autres organisations	6	0	6	100.0	0.0
11	Autres	42	1	43	97.7	2.3
	Total	119	8	127	93.7	6.3

Participants à la consultation				Avis		
				Nombre	Proportion (%)	
				D'accord	Pas d'accord	
				Total	D'accord	
					Pas d'accord	
25	Les cyclomoteurs pouvant atteindre plus de 20 km/h par la seule force du moteur ou dotés d'une assistance au pédalage active au-delà de 25 km/h doivent être équipés d'un compteur de vitesse.					
1	Cantons	20	6	26	76.9	23.1
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	5	0	5	100.0	0.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0	0.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	1	0	1	100.0	0.0
5	Organisations intercantionales	3	0	3	100.0	0.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	17	8	25	68.0	32.0
7	Autres associations faîtières suisses	10	1	11	90.9	9.1
8	Assurances	2	0	2	100.0	0.0
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10	Autres organisations	6	0	6	100.0	0.0
11	Autres	11	32	43	25.6	74.4
	Total	77	47	124	62.1	37.9
26	Les cyclomoteurs déjà en circulation au moment de l'entrée en vigueur de l'obligation d'équipement doivent eux aussi être dotés d'un compteur de vitesse, au plus tard dans un délai de cinq ans.					
1	Cantons	10	16	26	38.5	61.5
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	5	0	5	100.0	0.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0	0.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	0	1	1	0.0	100.0
5	Organisations intercantionales	1	2	3	33.3	66.7
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	17	8	25	68.0	32.0
7	Autres associations faîtières suisses	9	1	10	90.0	10.0
8	Assurances	2	0	2	100.0	0.0
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10	Autres organisations	5	1	6	83.3	16.7
11	Autres	9	34	43	20.9	79.1
	Total	60	63	123	48.8	51.2
27	Les passagers qui ne portent pas le casque sur les cyclomoteurs seront sanctionnés d'une amende d'ordre de 30 francs.					
1	Cantons	18	7	25	72.0	28.0
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	2	3	5	40.0	60.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0	0.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	1	0	1	100.0	0.0
5	Organisations intercantionales	3	0	3	100.0	0.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	14	11	25	56.0	44.0
7	Autres associations faîtières suisses	2	9	11	18.2	81.8
8	Assurances	1	0	1	100.0	0.0
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10	Autres organisations	5	1	6	83.3	16.7
11	Autres	5	38	43	11.6	88.4
	Total	53	69	122	43.4	56.6

Participants à la consultation				Avis	
				Nombre	Proportion (%)
		D'accord	Pas d'accord	Total	D'accord Pas d'accord
28 Les personnes qui transportent des enfants âgés de moins de douze ans ne portant pas le casque seront sanctionnées d'une amende d'ordre de 30 francs.					
1 Cantons		19	6	25	76.0 24.0
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale		3	2	5	60.0 40.0
3 Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne		2	0	2	100.0 0.0
4 Associations faîtières suisses de l'économie		1	0	1	100.0 0.0
5 Organisations intercantionales		3	0	3	100.0 0.0
6 Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité		13	12	25	52.0 48.0
7 Autres associations faîtières suisses		2	9	11	18.2 81.8
8 Assurances		1	0	1	100.0 0.0
9 Recherche et enseignement		0	0	0	. .
10 Autres organisations		6	0	6	100.0 0.0
11 Autres		4	39	43	9.3 90.7
Total		54	68	122	44.3 55.7
29 Les personnes qui circulent de jour sans feu sur des cyclomoteurs seront sanctionnées d'une amende d'ordre de 20 francs.					
1 Cantons		21	4	25	84.0 16.0
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale		5	0	5	100.0 0.0
3 Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne		2	0	2	100.0 0.0
4 Associations faîtières suisses de l'économie		1	0	1	100.0 0.0
5 Organisations intercantionales		3	0	3	100.0 0.0
6 Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité		15	10	25	60.0 40.0
7 Autres associations faîtières suisses		9	2	11	81.8 18.2
8 Assurances		1	0	1	100.0 0.0
9 Recherche et enseignement		0	0	0	. .
10 Autres organisations		6	0	6	100.0 0.0
11 Autres		9	36	45	20.0 80.0
Total		72	52	124	58.1 41.9
30 Les personnes qui ne respectent pas, avec un cyclomoteur, la limitation générale de vitesse ou la vitesse maximale signalée sont passibles d'une amende de 30 francs.					
1 Cantons		17	8	25	68.0 32.0
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale		3	2	5	60.0 40.0
3 Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne		1	1	2	50.0 50.0
4 Associations faîtières suisses de l'économie		1	0	1	100.0 0.0
5 Organisations intercantionales		3	0	3	100.0 0.0
6 Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité		20	4	24	83.3 16.7
7 Autres associations faîtières suisses		9	1	10	90.0 10.0
8 Assurances		1	0	1	100.0 0.0
9 Recherche et enseignement		0	0	0	. .
10 Autres organisations		3	3	6	50.0 50.0
11 Autres		42	1	43	97.7 2.3
Total		100	20	120	83.3 16.7

Participants à la consultation				Avis					
				Nombre		Proportion (%)			
				D'ac- cord	Pas d'ac- cord	Total	D'accord	Pas d'ac- cord	
31	Les conducteurs de cyclomoteurs pouvant atteindre plus de 20 km/h par la seule force du moteur ou dotés d'une assistance électrique au pédalage active au-delà de 25 km/h seront sanctionnés d'une amende de 20 francs s'ils circulent sans compteur de vitesse.								
1	Cantons	19	6	25	76.0	24.0			
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	5	0	5	100.0	0.0			
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	1	1	2	50.0	50.0			
4	Associations faîtières suisses de l'économie	1	0	1	100.0	0.0			
5	Organisations intercantionales	3	0	3	100.0	0.0			
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	17	6	23	73.9	26.1			
7	Autres associations faîtières suisses	9	1	10	90.0	10.0			
8	Assurances	1	0	1	100.0	0.0			
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.			
10	Autres organisations	5	1	6	83.3	16.7			
11	Autres	10	32	42	23.8	76.2			
	Total	71	47	118	60.2	39.8			

3.2 Évaluation quantitative : participants par groupes thématiques

Participants à la consultation				Avis		
				Proportion (%)		
				D'accord	Pas d'accord	
				Total	Pas d'accord	
				D'accord	Pas d'accord	
A	Mesures visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules routiers					
1	Il convient de reprendre les prescriptions de l'UE visant à réduire les émissions de CO2 et à accroître la sécurité des véhicules utilitaires lourds (cabines, becquets, compensation du poids).					
1.1	Cantons	26	0	26	100.0	0.0
1.2	Villes, communes	2	0	2	100.0	0.0
1.3	Services d'urgence	4	0	4	100.0	0.0
1.4	Autres organisations intercantionales	1	0	1	100.0	0.0
2.1	Partis politiques	6	0	6	100.0	0.0
3.1	Voiture, motocycle, école de conduite	9	0	9	100.0	0.0
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	26	0	26	100.0	0.0
4.1	Économie, artisanat, agriculture	7	1	8	87.5	12.5
5.1	Transports publics	2	0	2	100.0	0.0
5.2	Cycles, mobilité douce	3	2	5	60.0	40.0
6.1	Environnement, climat, énergie	10	1	11	90.9	9.1
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	3	0	3	100.0	0.0
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1	Particuliers	1	1	2	50.0	50.0
	Total	100	5	105	95.2	4.8

Participants à la consultation				Avis					
				Nombre		Proportion (%)			
				D'ac- cord	Pas d'ac- cord	Total	D'accord	Pas d'ac- cord	
5	Les camions dotés d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4.25 tonnes ne seront plus considérés à l'avenir comme des poids lourds, mais comme des voitures de livraison (et seront soumis aux règles d'utilisation correspondantes).								
1.1	Cantons	6	20	26	23.1	76.9			
1.2	Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0			
1.3	Services d'urgence	1	2	3	33.3	66.7			
1.4	Autres organisations intercantionales	0	1	1	0.0	100.0			
2.1	Partis politiques	6	0	6	100.0	0.0			
3.1	Voiture, motorcycle, école de conduite	6	3	9	66.7	33.3			
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	24	2	26	92.3	7.7			
4.1	Économie, artisanat, agriculture	6	1	7	85.7	14.3			
5.1	Transports publics	2	1	3	66.7	33.3			
5.2	Cycles, mobilité douce	2	2	4	50.0	50.0			
6.1	Environnement, climat, énergie	10	0	10	100.0	0.0			
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	1	3	4	25.0	75.0			
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.			
9.1	Particuliers	1	2	3	33.3	66.7			
	Total	68	37	105	64.8	35.2			
6	Les cabines des poids lourds et des tracteurs à sellette qui sont optimisées du point de vue de l'aérodynamique et de la sécurité peuvent dépasser la longueur admise.								
1.1	Cantons	25	1	26	96.2	3.8			
1.2	Villes, communes	2	0	2	100.0	0.0			
1.3	Services d'urgence	3	0	3	100.0	0.0			
1.4	Autres organisations intercantionales	1	0	1	100.0	0.0			
2.1	Partis politiques	6	0	6	100.0	0.0			
3.1	Voiture, motorcycle, école de conduite	9	0	9	100.0	0.0			
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	25	0	25	100.0	0.0			
4.1	Économie, artisanat, agriculture	7	1	8	87.5	12.5			
5.1	Transports publics	1	0	1	100.0	0.0			
5.2	Cycles, mobilité douce	1	3	4	25.0	75.0			
6.1	Environnement, climat, énergie	9	1	10	90.0	10.0			
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	3	0	3	100.0	0.0			
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.			
9.1	Particuliers	1	1	2	50.0	50.0			
	Total	93	7	100	93.0	7.0			
7	Les véhicules utilitaires lourds peuvent être dotés de becquets allongés aux fins d'optimisation de l'aérodynamisme et de réduction des émissions de CO2.								
1.1	Cantons	26	0	26	100.0	0.0			
1.2	Villes, communes	2	0	2	100.0	0.0			
1.3	Services d'urgence	3	0	3	100.0	0.0			
1.4	Autres organisations intercantionales	1	0	1	100.0	0.0			
2.1	Partis politiques	6	0	6	100.0	0.0			
3.1	Voiture, motorcycle, école de conduite	9	0	9	100.0	0.0			
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	26	0	26	100.0	0.0			
4.1	Économie, artisanat, agriculture	7	1	8	87.5	12.5			
5.1	Transports publics	2	0	2	100.0	0.0			
5.2	Cycles, mobilité douce	0	4	4	0.0	100.0			
6.1	Environnement, climat, énergie	10	1	11	90.9	9.1			
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	2	1	3	66.7	33.3			
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.			
9.1	Particuliers	1	1	2	50.0	50.0			
	Total	95	8	103	92.2	7.8			

Participants à la consultation				Avis		
				Nombre		Proportion (%)
		D'ac- cord	Pas d'ac- cord	Total	D'accord	Pas d'ac- cord
8	Les becquets visant à réduire les émissions de CO2 et dépassant à l'arrière la longueur maximale admise ne peuvent être déployés ou sortis que sur les routes où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h.					
1.1	Cantons	25	1	26	96.2	3.8
1.2	Villes, communes	2	0	2	100.0	0.0
1.3	Services d'urgence	3	0	3	100.0	0.0
1.4	Autres organisations intercantionales	1	0	1	100.0	0.0
2.1	Partis politiques	6	0	6	100.0	0.0
3.1	Voiture, motorcycle, école de conduite	5	4	9	55.6	44.4
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	20	4	24	83.3	16.7
4.1	Économie, artisanat, agriculture	3	5	8	37.5	62.5
5.1	Transports publics	2	0	2	100.0	0.0
5.2	Cycles, mobilité douce	1	3	4	25.0	75.0
6.1	Environnement, climat, énergie	11	0	11	100.0	0.0
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	4	0	4	100.0	0.0
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1	Particuliers	2	1	3	66.7	33.3
	Total	85	18	103	82.5	17.5
9	La longueur du réservoir d'hydrogène des poids lourds et tracteurs à sellette fonctionnant à l'hydrogène ainsi que des trains routiers formés à partir de ces véhicules peut être compensée en Suisse et ces véhicules et trains routiers peuvent dépasser la longueur admise en conséquence.					
1.1	Cantons	15	11	26	57.7	42.3
1.2	Villes, communes	2	0	2	100.0	0.0
1.3	Services d'urgence	4	0	4	100.0	0.0
1.4	Autres organisations intercantionales	0	1	1	0.0	100.0
2.1	Partis politiques	6	0	6	100.0	0.0
3.1	Voiture, motorcycle, école de conduite	9	0	9	100.0	0.0
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	24	1	25	96.0	4.0
4.1	Économie, artisanat, agriculture	7	1	8	87.5	12.5
5.1	Transports publics	1	0	1	100.0	0.0
5.2	Cycles, mobilité douce	0	4	4	0.0	100.0
6.1	Environnement, climat, énergie	9	1	10	90.0	10.0
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	2	1	3	66.7	33.3
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1	Particuliers	1	1	2	50.0	50.0
	Total	80	21	101	79.2	20.8
10	Le poids des ensembles de véhicules utilitaires lourds dotés d'un système de propulsion alternative peut être relevé dans la limite d'une tonne.					
1.1	Cantons	25	1	26	96.2	3.8
1.2	Villes, communes	2	0	2	100.0	0.0
1.3	Services d'urgence	4	0	4	100.0	0.0
1.4	Autres organisations intercantionales	1	0	1	100.0	0.0
2.1	Partis politiques	6	0	6	100.0	0.0
3.1	Voiture, motorcycle, école de conduite	9	0	9	100.0	0.0
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	25	2	27	92.6	7.4
4.1	Économie, artisanat, agriculture	7	1	8	87.5	12.5
5.1	Transports publics	2	0	2	100.0	0.0
5.2	Cycles, mobilité douce	2	2	4	50.0	50.0
6.1	Environnement, climat, énergie	8	3	11	72.7	27.3
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	2	2	4	50.0	50.0
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1	Particuliers	1	2	3	33.3	66.7
	Total	94	13	107	87.9	12.1

Participants à la consultation				Avis					
				Nombre		Proportion (%)			
				D'ac- cord	Pas d'ac- cord	Total	D'accord	Pas d'ac- cord	
11	Le poids des véhicules et ensembles de véhicules utilitaires lourds dotés d'un système de propulsion non polluante peut être relevé dans la limite de deux tonnes.								
1.1	Cantons	25	1	26	96.2	3.8			
1.2	Villes, communes	2	0	2	100.0	0.0			
1.3	Services d'urgence	4	0	4	100.0	0.0			
1.4	Autres organisations intercantionales	1	0	1	100.0	0.0			
2.1	Partis politiques	6	0	6	100.0	0.0			
3.1	Voiture, motocycle, école de conduite	6	3	9	66.7	33.3			
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	27	0	27	100.0	0.0			
4.1	Économie, artisanat, agriculture	6	1	7	85.7	14.3			
5.1	Transports publics	2	0	2	100.0	0.0			
5.2	Cycles, mobilité douce	2	2	4	50.0	50.0			
6.1	Environnement, climat, énergie	9	2	11	81.8	18.2			
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	2	2	4	50.0	50.0			
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.			
9.1	Particuliers	1	2	3	33.3	66.7			
	Total	93	13	106	87.7	12.3			
12	Le permis de conduire de la catégorie B ou BE autorise la conduite des voitures de livraison dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total dépasse 3.50 tonnes, mais pas 4.25 tonnes, ainsi que des trains routiers correspondants.								
1.1	Cantons	9	17	26	34.6	65.4			
1.2	Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0			
1.3	Services d'urgence	1	2	3	33.3	66.7			
1.4	Autres organisations intercantionales	1	1	2	50.0	50.0			
2.1	Partis politiques	6	0	6	100.0	0.0			
3.1	Voiture, motocycle, école de conduite	6	3	9	66.7	33.3			
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	24	2	26	92.3	7.7			
4.1	Économie, artisanat, agriculture	6	1	7	85.7	14.3			
5.1	Transports publics	2	1	3	66.7	33.3			
5.2	Cycles, mobilité douce	2	1	3	66.7	33.3			
6.1	Environnement, climat, énergie	9	2	11	81.8	18.2			
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	1	3	4	25.0	75.0			
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.			
9.1	Particuliers	1	2	3	33.3	66.7			
	Total	71	35	106	67.0	33.0			
13	Le permis de conduire de la catégorie B ou BE autorise la conduite de voitures d'habitation lourdes dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total dépasse 3.50 tonnes, mais pas 4.25 tonnes, ainsi que des trains routiers correspondants.								
1.1	Cantons	8	18	26	30.8	69.2			
1.2	Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0			
1.3	Services d'urgence	1	2	3	33.3	66.7			
1.4	Autres organisations intercantionales	1	1	2	50.0	50.0			
2.1	Partis politiques	6	0	6	100.0	0.0			
3.1	Voiture, motocycle, école de conduite	6	3	9	66.7	33.3			
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	7	1	8	87.5	12.5			
4.1	Économie, artisanat, agriculture	6	1	7	85.7	14.3			
5.1	Transports publics	2	0	2	100.0	0.0			
5.2	Cycles, mobilité douce	2	1	3	66.7	33.3			
6.1	Environnement, climat, énergie	9	2	11	81.8	18.2			
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	0	3	3	0.0	100.0			
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.			
9.1	Particuliers	1	2	3	33.3	66.7			
	Total	52	34	86	60.5	39.5			

Participants à la consultation				Avis				
				Nombre		Proportion (%)		
				D'ac- cord	Pas d'ac- cord	Total	D'accord	Pas d'ac- cord
20	Les conducteurs de tous les cyclomoteurs sont tenus de porter un casque (désormais obligatoire aussi sur les vélos électriques lents et les trottinettes électriques notamment ; seule exception : fauteuils roulants motorisés).							
1.1	Cantons	15	11	26	57.7	42.3		
1.2	Villes, communes	0	3	3	0.0	100.0		
1.3	Services d'urgence	3	1	4	75.0	25.0		
1.4	Autres organisations intercantionales	0	0	0	.	.		
2.1	Partis politiques	2	4	6	33.3	66.7		
3.1	Voiture, motorcycle, école de conduite	8	2	10	80.0	20.0		
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	1	2	3	33.3	66.7		
4.1	Économie, artisanat, agriculture	5	3	8	62.5	37.5		
5.1	Transports publics	0	4	4	0.0	100.0		
5.2	Cycles, mobilité douce	2	46	48	4.2	95.8		
6.1	Environnement, climat, énergie	0	11	11	0.0	100.0		
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	7	0	7	100.0	0.0		
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.		
9.1	Particuliers	0	5	5	0.0	100.0		
	Total	43	92	135	31.9	68.1		
21	Introduction du port du casque obligatoire pour les enfants jusqu'à seize ans sur les vélos non motorisés.							
1.1	Cantons	15	11	26	57.7	42.3		
1.2	Villes, communes	0	4	4	0.0	100.0		
1.3	Services d'urgence	3	1	4	75.0	25.0		
1.4	Autres organisations intercantionales	0	0	0	.	.		
2.1	Partis politiques	0	3	3	0.0	100.0		
3.1	Voiture, motorcycle, école de conduite	5	4	9	55.6	44.4		
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	1	2	3	33.3	66.7		
4.1	Économie, artisanat, agriculture	3	4	7	42.9	57.1		
5.1	Transports publics	0	4	4	0.0	100.0		
5.2	Cycles, mobilité douce	1	44	45	2.2	97.8		
6.1	Environnement, climat, énergie	0	10	10	0.0	100.0		
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	5	0	5	100.0	0.0		
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.		
9.1	Particuliers	1	3	4	25.0	75.0		
	Total	36	90	126	28.6	71.4		
22	Les conducteurs de cyclomoteurs ainsi que de quadricycles légers à moteur, de quadricycles à moteur et de tricycles à moteur sont tenus de rouler de jour avec les phares allumés.							
1.1	Cantons	22	4	26	84.6	15.4		
1.2	Villes, communes	4	0	4	100.0	0.0		
1.3	Services d'urgence	4	0	4	100.0	0.0		
1.4	Autres organisations intercantionales	1	0	1	100.0	0.0		
2.1	Partis politiques	5	0	5	100.0	0.0		
3.1	Voiture, motorcycle, école de conduite	9	1	10	90.0	10.0		
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	8	0	8	100.0	0.0		
4.1	Économie, artisanat, agriculture	7	0	7	100.0	0.0		
5.1	Transports publics	2	1	3	66.7	33.3		
5.2	Cycles, mobilité douce	4	41	45	8.9	91.1		
6.1	Environnement, climat, énergie	8	1	9	88.9	11.1		
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	6	0	6	100.0	0.0		
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.		
9.1	Particuliers	2	3	5	40.0	60.0		
	Total	82	51	133	61.7	38.3		

Participants à la consultation				Avis		
				Nombre		Proportion (%)
		D'ac- cord	Pas d'ac- cord	Total	D'accord	Pas d'ac- cord
23	Les véhicules jusqu'à 10 km/h (par ex. les fauteuils roulants motorisés) sont exemptés de l'obligation de rouler de jour avec les phares allumés.					
1.1	Cantons	20	6	26	76.9	23.1
1.2	Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0
1.3	Services d'urgence	3	1	4	75.0	25.0
1.4	Autres organisations intercantionales	1	0	1	100.0	0.0
2.1	Partis politiques	5	0	5	100.0	0.0
3.1	Voiture, motorcycle, école de conduite	9	0	9	100.0	0.0
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	8	0	8	100.0	0.0
4.1	Économie, artisanat, agriculture	7	0	7	100.0	0.0
5.1	Transports publics	1	1	2	50.0	50.0
5.2	Cycles, mobilité douce	5	38	43	11.6	88.4
6.1	Environnement, climat, énergie	10	0	10	100.0	0.0
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	2	2	4	50.0	50.0
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1	Particuliers	2	0	2	100.0	0.0
	Total	76	48	124	61.3	38.7
24	Les conducteurs de cyclomoteurs ainsi que de vélos-taxis dont la largeur ne dépasse pas 1.00 m doivent respecter les limitations générales de vitesse et les vitesses maximales signalées.					
1.1	Cantons	21	5	26	80.8	19.2
1.2	Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0
1.3	Services d'urgence	4	0	4	100.0	0.0
1.4	Autres organisations intercantionales	1	0	1	100.0	0.0
2.1	Partis politiques	5	0	5	100.0	0.0
3.1	Voiture, motorcycle, école de conduite	9	1	10	90.0	10.0
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	5	0	5	100.0	0.0
4.1	Économie, artisanat, agriculture	7	0	7	100.0	0.0
5.1	Transports publics	2	0	2	100.0	0.0
5.2	Cycles, mobilité douce	44	0	44	100.0	0.0
6.1	Environnement, climat, énergie	9	1	10	90.0	10.0
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	6	0	6	100.0	0.0
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1	Particuliers	3	1	4	75.0	25.0
	Total	119	8	127	93.7	6.3
25	Les cyclomoteurs pouvant atteindre plus de 20 km/h par la seule force du moteur ou dotés d'une assistance au pédalage active au-delà de 25 km/h doivent être équipés d'un compteur de vitesse.					
1.1	Cantons	20	6	26	76.9	23.1
1.2	Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0
1.3	Services d'urgence	3	0	3	100.0	0.0
1.4	Autres organisations intercantionales	1	0	1	100.0	0.0
2.1	Partis politiques	5	0	5	100.0	0.0
3.1	Voiture, motorcycle, école de conduite	8	2	10	80.0	20.0
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	3	0	3	100.0	0.0
4.1	Économie, artisanat, agriculture	6	1	7	85.7	14.3
5.1	Transports publics	2	0	2	100.0	0.0
5.2	Cycles, mobilité douce	8	36	44	18.2	81.8
6.1	Environnement, climat, énergie	10	1	11	90.9	9.1
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	5	0	5	100.0	0.0
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1	Particuliers	3	1	4	75.0	25.0
	Total	77	47	124	62.1	37.9

Participants à la consultation				Avis					
				Nombre		Proportion (%)			
				D'ac- cord	Pas d'ac- cord	Total	D'accord	Pas d'ac- cord	
26	Les cyclomoteurs déjà en circulation au moment de l'entrée en vigueur de l'obligation d'équipement doivent eux aussi être dotés d'un compteur de vitesse, au plus tard dans un délai de cinq ans.								
1.1	Cantons	10	16	26	38.5	61.5			
1.2	Villes, communes	2	1	3	66.7	33.3			
1.3	Services d'urgence	2	1	3	66.7	33.3			
1.4	Autres organisations intercantionales	0	1	1	0.0	100.0			
2.1	Partis politiques	5	0	5	100.0	0.0			
3.1	Voiture, motocycle, école de conduite	8	2	10	80.0	20.0			
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	2	1	3	66.7	33.3			
4.1	Économie, artisanat, agriculture	6	1	7	85.7	14.3			
5.1	Transports publics	1	1	2	50.0	50.0			
5.2	Cycles, mobilité douce	8	36	44	18.2	81.8			
6.1	Environnement, climat, énergie	9	1	10	90.0	10.0			
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	5	0	5	100.0	0.0			
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.			
9.1	Particuliers	2	2	4	50.0	50.0			
	Total	60	63	123	48.8	51.2			
27	Les passagers qui ne portent pas le casque sur les cyclomoteurs seront sanctionnés d'une amende d'ordre de 30 francs.								
1.1	Cantons	18	7	25	72.0	28.0			
1.2	Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0			
1.3	Services d'urgence	3	1	4	75.0	25.0			
1.4	Autres organisations intercantionales	0	0	0	.	.			
2.1	Partis politiques	2	3	5	40.0	60.0			
3.1	Voiture, motocycle, école de conduite	8	2	10	80.0	20.0			
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	3	0	3	100.0	0.0			
4.1	Économie, artisanat, agriculture	4	2	6	66.7	33.3			
5.1	Transports publics	0	2	2	0.0	100.0			
5.2	Cycles, mobilité douce	5	40	45	11.1	88.9			
6.1	Environnement, climat, énergie	0	10	10	0.0	100.0			
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	5	0	5	100.0	0.0			
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.			
9.1	Particuliers	2	2	4	50.0	50.0			
	Total	53	69	122	43.4	56.6			
28	Les personnes qui transportent des enfants âgés de moins de douze ans ne portant pas le casque seront sanctionnées d'une amende d'ordre de 30 francs.								
1.1	Cantons	19	6	25	76.0	24.0			
1.2	Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0			
1.3	Services d'urgence	4	0	4	100.0	0.0			
1.4	Autres organisations intercantionales	0	0	0	.	.			
2.1	Partis politiques	3	2	5	60.0	40.0			
3.1	Voiture, motocycle, école de conduite	8	2	10	80.0	20.0			
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	3	0	3	100.0	0.0			
4.1	Économie, artisanat, agriculture	4	2	6	66.7	33.3			
5.1	Transports publics	0	2	2	0.0	100.0			
5.2	Cycles, mobilité douce	3	42	45	6.7	93.3			
6.1	Environnement, climat, énergie	0	10	10	0.0	100.0			
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	5	0	5	100.0	0.0			
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.			
9.1	Particuliers	2	2	4	50.0	50.0			
	Total	54	68	122	44.3	55.7			

Participants à la consultation				Avis		
				Proportion (%)		
				D'accord	Pas d'accord	
				Total	Pas d'accord	
				D'accord	Pas d'accord	
29	Les personnes qui circulent de jour sans feu sur des cyclomoteurs seront sanctionnées d'une amende d'ordre de 20 francs.					
1.1	Cantons	21	4	25	84.0	16.0
1.2	Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0
1.3	Services d'urgence	4	0	4	100.0	0.0
1.4	Autres organisations intercantionales	0	0	0	.	.
2.1	Partis politiques	5	0	5	100.0	0.0
3.1	Voiture, motocycle, école de conduite	8	2	10	80.0	20.0
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	7	0	7	100.0	0.0
4.1	Économie, artisanat, agriculture	5	0	5	100.0	0.0
5.1	Transports publics	1	1	2	50.0	50.0
5.2	Cycles, mobilité douce	3	42	45	6.7	93.3
6.1	Environnement, climat, énergie	8	1	9	88.9	11.1
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	5	0	5	100.0	0.0
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1	Particuliers	2	2	4	50.0	50.0
	Total	72	52	124	58.1	41.9
30	Les personnes qui ne respectent pas, avec un cyclomoteur, la limitation générale de vitesse ou la vitesse maximale signalée sont passibles d'une amende de 30 francs.					
1.1	Cantons	17	8	25	68.0	32.0
1.2	Villes, communes	1	2	3	33.3	66.7
1.3	Services d'urgence	3	1	4	75.0	25.0
1.4	Autres organisations intercantionales	0	0	0	.	.
2.1	Partis politiques	3	2	5	60.0	40.0
3.1	Voiture, motocycle, école de conduite	9	1	10	90.0	10.0
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	3	0	3	100.0	0.0
4.1	Économie, artisanat, agriculture	4	2	6	66.7	33.3
5.1	Transports publics	2	0	2	100.0	0.0
5.2	Cycles, mobilité douce	42	2	44	95.5	4.5
6.1	Environnement, climat, énergie	8	1	9	88.9	11.1
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	5	0	5	100.0	0.0
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1	Particuliers	3	1	4	75.0	25.0
	Total	100	20	120	83.3	16.7
31	Les conducteurs de cyclomoteurs pouvant atteindre plus de 20 km/h par la seule force du moteur ou dotés d'une assistance électrique au pédalage active au-delà de 25 km/h seront sanctionnés d'une amende de 20 francs s'ils circulent sans compteur de vitesse.					
1.1	Cantons	19	6	25	76.0	24.0
1.2	Villes, communes	1	2	3	33.3	66.7
1.3	Services d'urgence	4	0	4	100.0	0.0
1.4	Autres organisations intercantionales	0	0	0	.	.
2.1	Partis politiques	5	0	5	100.0	0.0
3.1	Voiture, motocycle, école de conduite	8	2	10	80.0	20.0
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	3	0	3	100.0	0.0
4.1	Économie, artisanat, agriculture	5	0	5	100.0	0.0
5.1	Transports publics	1	1	2	50.0	50.0
5.2	Cycles, mobilité douce	8	35	43	18.6	81.4
6.1	Environnement, climat, énergie	9	0	9	100.0	0.0
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	5	0	5	100.0	0.0
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1	Particuliers	3	1	4	75.0	25.0
	Total	71	47	118	60.2	39.8

4 Avis sur les différentes questions Partie A : mesures visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules routiers

Le présent chapitre repose fondamentalement sur la structure de la partie A du questionnaire « Révision partielle de huit ordonnances accompagnant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière ». Pour chaque question, une liste des participants ayant donné leur accord de principe à la proposition ou l'ayant refusée a été dressée. Les participants qui ne figurent pas sur la liste ne se sont pas prononcés explicitement sur la question. Chaque question est également assortie d'une liste des remarques des participants, résumées sous forme de « déclarations centrales » (cf. chap. 2.2). Les participants sont également associés aux « déclarations centrales » correspondantes. Une liste de tous les participants, avec leur abréviation et leur désignation complète, figure en annexe.

4.1 Accord de principe

Reprise des règles de l'UE (question 1)

Acceptez-vous le principe de la reprise des prescriptions de l'UE visant à réduire les émissions de CO₂ et à accroître la sécurité des véhicules utilitaires lourds (nouvelles cabines optimisées, becquets allongés et compensation du poids des systèmes de propulsion alternative et non polluante pour les véhicules automobiles jusqu'à trois essieux ainsi que les trains routiers formés à partir de ceux-ci) ?

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

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, PDC, PLR, PVL, PVS, PSS, UDC, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, ASA, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, UTP, MobilitéPiétonneSuisse, NewRide, SwissCycling, InitiativesdesAlpes, SwissEMobility, ATE, BPA, CargoForum, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, FSA, CSA, AS-Assurances, VilleLucerne, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, Futuricum, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, CFF, swisscombi, Poste, TPF, D.Schriber

201.10	La conformité avec le droit de l'UE est impérative (en cas de divergences, problèmes consécutifs et difficultés de mise en oeuvre, ne pas affecter négativement l'infrastructure routière, respecter les normes en vigueur).	ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, BS, BL, SH, AR, AI, GR, VD, VS, NE, GE, JU, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, ASA,
201.11	La capacité de chargement des propulsions à émissions faibles ou sans émission ne doit pas être désavantagée en ce qui concerne le poids total et la longueur maximale admise.	H2, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare
201.12	L'utilisation des véhicules et semi-remorques pour le trafic combiné non accompagné (TCNA) sur le rail doit être garantie (véhicules compatibles, assurer un transbordement facile).	TG, PVL, PSS, USS, InitiativesdesAlpes, ATE, Greenpeace, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF

201.13	La mesure ne doit pas entraîner un transfert des transports du rail à la route (mesures complémentaires pour le transfert de la route au rail, économies sur les salaires et la RPLP pour le transport de marchandises par route, normes harmonisées pour le transport combiné).	PVS, UTP, CFF
201.14	La sécurité routière ne doit pas se détériorer (protection des piétons, des personnes en situation de handicap et des cyclistes, la sécurité avant la réduction du CO2, mesures de protection en dehors des tronçons de transit importants, allègements dans la limite du droit européen).	UDC, MobilitéPiétonne-Suisse, NewRide, BPA, FSA, CSA
201.15	L'allègement doit s'appliquer uniquement aux véhicules à propulsion non polluante (la « propulsion alternative » englobe également des combustibles fossiles).	UTP, CFF
201.16	L'adaptation de la longueur et du poids doit favoriser la pénétration du marché par les véhicules utilitaires à propulsion alternative et non polluante.	PLR
201.17	Pour les dérogations relatives au poids maximal et aux longueurs maximales admises, il convient de veiller à une efficacité énergétique globale et durable.	PDC
201.18	Les mesures ne doivent pas être limitées aux véhicules à trois essieux (des véhicules à quatre et cinq essieux circulent également en Suisse), les cabines sont fabriquées en série.	LRS
201.19	La longueur maximale ne doit pas être adaptée à nouveau pour des améliorations mineures (efficacité énergétique, sécurité ; dernière adaptation en 2013).	CFF
Pas d'accord		
Vélosuisse, EcoSwiss, MfE, Vitelli, P.Peterhans		
201.20	L'augmentation de la longueur et du poids ne doit pas réduire la sécurité routière (pas compatible avec les routes étroites, manque d'espace pour les cyclistes et les piétons, manque d'expérience des conducteurs de grands véhicules).	Vélosuisse, MfE
201.21	Le dépassement de la longueur et du poids ne doit pas permettre d'augmenter la capacité de transport (la preuve n'est pas claire).	EcoSwiss, Vitelli
Remarques et propositions de modification		
201.30	Sans nouvelles mesures correctives, l'apparition du trafic lourd autonome sur la route engendrera un transfert important du transport de marchandises du rail à la route (la RPLP n'a pas l'effet de pilotage souhaité pour les camions électriques).	ATE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, WWF

Compensation du surplus de poids – Réglementation spéciale pour le trafic intérieur (question 2)

Acceptez-vous qu'il soit également possible, en Suisse, de compenser le surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative (max. 1 tonne ou 2 tonnes en cas de propulsion non polluante) pour les camions à quatre et cinq essieux, contrairement à ce que prévoit l'UE ?

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

LU, UR, OW, ZG, SO, SG, AG, TG, PDC, PLR, PVL, PVS, PSS, UDC, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, CC-CCPCS/SCPVS, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, UTP, Vélosuisse, InitiativesdesAlpes, SwissEMobility, ATE, CargoForum, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, PUSCH, SES, WWF, CSA, AS-Assurances, VilleLucerne, SA-UR, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, Futuricum, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Poste, TPF, D.Schriber

202.10	Les réglementations nationales doivent être formulées de manière claire (pas de questions d'interprétation, pas d'augmentation de la charge utile), car les divergences par rapport au droit de l'UE sont compliquées (difficultés d'exécution, utilisation restreinte des véhicules).	LU, UR, OW, ZG, SG, CSA
202.11	L'adaptation de la longueur et du poids doit favoriser la pénétration du marché par les véhicules utilitaires à propulsion alternative et non polluante.	CC-CCPCS/SCPVS, Poste
202.12	L'utilisation des véhicules et semi-remorques pour le trafic combiné non accompagné (TCNA) sur le rail doit être garantie (véhicules compatibles, assurer un transbordement facile).	TG, UTP
202.13	Le surplus de poids doit être limité à 2 t au maximum, surtout pour les propulsions non polluantes (électriques avec batterie ou pile à combustible).	H2, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare
202.14	L'allègement doit s'appliquer uniquement aux véhicules à propulsion non polluante.	InitiativesdesAlpes

Pas d'accord

ZH, BE, SZ, NW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TI, VD, VS, NE, GE, JU, CDSVS, ASA, MobilitéPiétonneSuisse, NewRide, EcoSwiss, MfE, GrèveClimat, FSA, FREC, CFF, Vitelli, P.Peterhans, S.Attia

202.20	La conformité avec le droit de l'UE est impérative (en cas de divergences, problèmes consécutifs et difficultés de mise en oeuvre).	ZH, BE, SZ, NW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TI, VD, VS, NE, GE, JU, CDSVS, ASA, NewRide
202.21	La sécurité routière ne doit pas se détériorer (protection des piétons, des personnes en situation de handicap et des cyclistes, allègements dans la limite du droit européen, ne pas déborder sur les espaces piétons).	MobilitéPiétonneSuisse, NewRide, FSA, S.Attia
202.22	Le transfert du transport de marchandises de la route au rail doit avoir la priorité et être poursuivi (la compensation du surplus de poids a l'effet inverse et provoque une augmentation du bruit, respecter l'article sur la protection des Alpes).	MfE, GrèveClimat

202.23	L'allègement doit s'appliquer uniquement aux véhicules à propulsion non polluante (la « propulsion alternative » englobe également des combustibles fossiles).	CFF
202.24	Un allègement futur des batteries ne doit pas entraîner une augmentation de la charge utile.	Vitelli
Remarques et propositions de modification		
202.30	Les écarts par rapport au droit de l'UE (poids et longueur supplémentaires) peuvent avoir des conséquences négatives sur le plan économique (véhicules autorisés uniquement pour le trafic intérieur, pas de revente à l'étranger).	ACVS, MobilitéPiétonne-Suisse
202.31	En l'état actuel de la technique, l'alimentation (batterie) d'un camion à propulsion alternative entraîne un surplus de poids de 1 à 2 tonnes (le groupe motopropulseur peut en revanche diminuer le poids). Pour amortir les coûts d'acquisition, plus élevés, le rayon d'action doit être supérieure à 250 km/jour (environ 60 000 km/an).	Futuricum
202.32	En raison de la marge de manœuvre nécessaire pour la répartition du chargement, la charge par essieu garantie doit être supérieure de 10 % à la charge totale garantie.	LRS
202.33	Une partie de la surconsommation d'énergie liée au poids est récupérée à la descente ou au freinage.	TCS

Compensation de la longueur excédentaire – Réglementation spéciale pour le trafic intérieur (question 3)

Acceptez-vous qu'il soit en outre possible, en Suisse, de compenser la longueur excédentaire du réservoir d'hydrogène des camions, des tracteurs à sellette et des semi-remorques fonctionnant à l'hydrogène, contrairement à ce que prévoit l'UE ?

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord		
LU, UR, OW, ZG, SO, SG, AG, TG, PDC, PLR, PVL, PVS, PSS, UDC, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, CC-CCPCS/SCPVS, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, UTP, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, CargoForum, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, CSA, VilleLucerne, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Poste, D.Schriber		
203.10	Les réglementations nationales doivent être formulées de manière claire (pas de questions d'interprétation, pas d'augmentation de la charge utile), car les divergences par rapport au droit de l'UE sont compliquées (difficultés d'exécution, utilisation restreinte).	UR, OW, ZG, SG
203.11	La diminution de la surface de charge en raison des réservoirs de H2 doit être compensée (possibilité de placement optimale entre cabine et surface de charge, disposition et montage différents des autres concepts).	H2, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare

203.12	Les camions à hydrogène doivent eux aussi pouvoir être équipés de dispositifs aérodynamiques susceptibles d'entraîner une longueur excédentaire (préciser dans l'ordonnance).	AutoSuisse, FMS, AS-TAG, CargoForum, CDS, swisscombi
203.13	L'adaptation de la longueur et du poids doit favoriser la pénétration du marché par les véhicules utilitaires à propulsion alternative et non polluante.	CC-CCPCS/SCPVS
203.14	L'utilisation des véhicules et semi-remorques pour le trafic combiné non accompagné (TCNA) sur le rail doit être garantie (véhicules compatibles, assurer un transbordement facile).	TG, UTP
203.15	La sécurité routière ne doit pas se détériorer (limiter la longueur du véhicule sur la base des conditions du mouvement giratoire et du débordement).	BPA
203.16	La longueur excédentaire techniquement nécessaire doit être indiquée dans le permis de circulation, avec une valeur effective (applicabilité, pas d'augmentation de la capacité de charge).	LU

Pas d'accord

ZH, BE, SZ, NW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TI, VD, VS, NE, GE, JU, CDSVS, ASA, ASMC, MobilitéPiétonneSuisse, NewRide, Vélosuisse, EcoSwiss, MfE, FSA, FREC, KBAV, Futuricum, CFF, Vitelli, P.Peterhans, S.Attia

203.20	La conformité avec le droit de l'UE est impérative (en cas de divergences, problèmes consécutifs et difficultés de mise en oeuvre, les véhicules qui ne sont pas transformés après coup en Suisse nécessitent une dérogation).	ZH, BE, SZ, NW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TI, VD, VS, NE, GE, JU, CDSVS, ASA, S. Attia
203.21	La sécurité routière ne doit pas se détériorer (protection des piétons, des personnes en situation de handicap et des cyclistes, allègements dans la limite du droit européen).	MobilitéPiétonneSuisse, NewRide, FSA
203.22	Le principe doit être étendu à tous les véhicules automobiles lourds (y compris les autocars).	ASMC, FREC, KBAV
203.23	La compensation du surplus de poids contribue au transfert du transport du rail à la route (le surplus de poids augmente le bruit, respecter l'article sur la protection des Alpes).	MfE
203.24	La longueur excédentaire doit également s'appliquer aux camions électriques à batterie (meilleur rendement et coûts plus bas que les camions à hydrogène).	Futuricum

Remarques et propositions de modification

203.30	La législation doit utiliser une terminologie homogène et correcte (Sattelmo-torfahrzeug, Anhängerzug, véhicule articulé, train routier, etc. ; prévenir les confusions, simplifier l'apprentissage de la conduite).	ASMC, FREC, KBAV
203.31	La production d'hydrogène consomme énormément d'énergie et va à l'encontre des objectifs énergétiques et climatiques (aujourd'hui, 90 % sont issus de sources d'énergie fossiles, le transfert route-rail est prioritaire).	UTP, CFF

203.32	Les écarts par rapport au droit de l'UE (poids et longueur supplémentaires) peuvent avoir des conséquences négatives sur le plan économique (véhicules autorisés uniquement pour le trafic intérieur, pas de revente à l'étranger).	ACVS, MobilitéPiétonne-Suisse
203.33	Les réservoirs d'hydrogène doivent être montés sur le toit du camion ou à la place des réservoirs de diesel.	Vitelli

Augmentation anticipée du poids et de la longueur (question 4)

Acceptez-vous que le Conseil fédéral relève les poids maximaux légalement admis pour le transport combiné (40 ou 44 tonnes) et la longueur maximale de 18,75 m dans une réglementation temporaire conforme à l'art. 106, al. 5, LCR, avant même que soit adoptée la proposition de modification de loi qui lui confèrera la compétence de mettre en place des réglementations de durée illimitée (cf. art. 9, al. 2bis, projet LCR) ? (Remarque : seuls le surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative et la longueur excédentaire des éléments aérodynamiques visant à réduire les émissions de CO₂ peuvent être compensés, pour autant que la capacité de chargement ne s'en trouve pas augmentée.)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord		
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PDC, PLR, PVL, PVS, PSS, UDC, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, CDSVS, ASA, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, InitiativesAlpes, SwissEMobility, ATE, BPA, CargoForum, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, PUSCH, SES, WWF, CSA, AS-Assurances, VilleLucerne, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, Futuricum, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Poste, D.Schriber		
204.10	La conformité avec le droit de l'UE est impérative (problèmes consécutifs, doutes dans la mise en oeuvre).	ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SH, AI, GR, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, ACVS, CDSVS, ASA
204.11	Aucune raison impérieuse ne justifie une réglementation anticipée (dernière modification en 2013, modification dans le cadre du processus parlementaire, les périodes de développement des nouvelles technologies sont suffisamment longues).	InitiativesAlpes
204.12	Cette mesure ne doit pas engendrer de problèmes au niveau de la circulation routière (poids et longueur maximaux pour certaines structures et éléments de tracés, manœuvrabilité, sécurité routière).	FR, SH, ACVS
204.13	Outre les dispositifs aérodynamiques, les véhicules à hydrogène doivent aussi pouvoir compenser la longueur excédentaire des réservoirs d'hydrogène (le nombre de véhicules devrait augmenter rapidement, éviter des décisions spécifiques à chaque véhicule).	H2, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare
204.14	La sécurité routière ne doit pas se détériorer.	BPA
204.15	Ne pas faire obstacle aux technologies respectueuses de l'environnement et sûres (le marché exige des solutions).	Futuricum

204.16	Cette réglementation doit être limitée au trafic de transit (avec des mesures de sécurité supplémentaires).	CSA
204.17	L'allègement doit s'appliquer uniquement aux véhicules à propulsion non polluante.	InitiativesdesAlpes
Pas d'accord		
BS, BL, AR, UTP, MobilitéPiétonneSuisse, NewRide, Vélosuisse, EcoSwiss, MfE, GrèveClimat, FSA, CFF, Vitelli, P.Peterhans, S.Attia		
204.20	La sécurité routière ne doit pas se détériorer (protection des piétons, des personnes en situation de handicap et des cyclistes, allègements dans la limite du droit européen).	MobilitéPiétonneSuisse, NewRide, FSA, S.Attia
204.21	Aucune raison impérieuse ne justifie une réglementation anticipée (dernière modification en 2013, modification dans le cadre du processus parlementaire, les périodes de développement des nouvelles technologies sont suffisamment longues).	AR, UTP, MfE, CFF
204.22	La conformité avec le droit de l'UE est impérative.	BS, BL, NewRide
204.23	Le transfert du transport de marchandises de la route au rail doit avoir la priorité et être poursuivi (la compensation du surplus de poids a l'effet inverse et provoque une augmentation du bruit, respecter l'article sur la protection des Alpes).	GrèveClimat

Voitures de livraison jusqu'à 4,25 tonnes (question 5)

Acceptez-vous que les camions dotés d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes ne soient plus considérés à l'avenir comme des poids lourds, mais comme des voitures de livraison (voitures automobiles légères) et, partant, que l'ensemble des règles en vigueur concernant l'utilisation des voitures de livraison leur soient appliquées (promotion des systèmes de propulsion alternative en vue de réduire les émissions de CO₂) ?

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord		
BE, LU, UR, ZG, SO, AG, PDC, PLR, PVL, PVS, PSS, UDC, SAB, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, H2, Vélosuisse, InitiativesdesAlpes, SwissEMobility, ATE, CargoForum, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, CSA, VilleLucerne, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, H2Energy, Hyundai, Kyburz, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Poste, BBGR, TPF, Vitelli, D.Schriber		
205.10	Fondamentalement, la modification doit correspondre au droit de l'UE et entraîne de nombreuses adaptations et problèmes de mise en œuvre : adapter les systèmes informatiques cantonaux et les interfaces avec SIAC, DGD et les assurances, adapter les lois sur les redevances sur la circulation (le poids est le facteur déterminant), clarifier l'obligation de preuve et la mise en œuvre du surplus de poids (fiche d'homologation ou COC ?), adapter le système du contrôle garage (actuellement limité à 3.5 t), l'inscription dans le permis de conduire est contraire à la prescription actuelle (quelle catégorie permet de conduire quels véhicules), les dispositions de l'UE reposent sur des « catégories de véhicules » (une catégorie N2 pour les voitures de livraison jusqu'à 4,25 t est contraire aux prescriptions pour les « véhicules de catégorie N2 » effectifs).	BE, LU, UR

205.11	La distribution finale des marchandises doit avoir lieu sans CO ₂ dans la mesure du possible (sans compensation du poids, courses, émissions et coûts supplémentaires).	SAB, KEP+Mail, Poste
205.12	La modification doit être neutre du point de vue technologique (compensation non seulement pour les batteries, mais aussi pour les moteurs électriques à piles à combustible et autres propulsions alternatives).	H2, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare
205.13	L'interdiction de circuler la nuit doit être levée pour les camions à propulsion renouvelable peu bruyants.	PVL
205.14	L'allègement doit s'appliquer uniquement aux véhicules à propulsion non polluante.	InitiativesdesAlpes
205.15	La distribution finale des marchandises doit se faire de préférence avec des vélos cargo plutôt qu'avec des voitures de livraison.	GrèveClimat
205.16	L'augmentation du poids doit être limitée dans le temps et assortie d'un plan d'abaissement (les piles deviennent de plus en plus petites et plus légères).	Vitelli
Pas d'accord ZH, SZ, OW, NW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, ACVS, CDSVS, ASA, ASMC, LRS, UTP, MobilitéPiétonneSuisse, NewRide, BPA, RoadCross, EcoSwiss, FSA, FREC, KBAV, CFF, P.Peterhans, S.Attia		
205.20	Fondamentalement, la modification doit correspondre au droit de l'UE et entraîne de nombreuses adaptations et problèmes de mise en œuvre : adapter les systèmes informatiques cantonaux et les interfaces avec SIAC, DGD et les assurances, adapter les lois sur les redevances sur la circulation (le poids est le facteur déterminant), clarifier l'obligation de preuve et la mise en œuvre du surplus de poids (fiche d'homologation ou COC ?), adapter le système du contrôle garage (actuellement limité à 3.5 t), l'entrée dans le permis de conduire est contraire à la prescription actuelle (quelle catégorie permet de conduire quels véhicules), les dispositions de l'UE reposent sur des « catégories de véhicules » (une catégorie N2 pour les voitures de livraison jusqu'à 4,25 t est contraire aux prescriptions pour les « véhicules de catégorie N2 » effectifs), inégalité de traitement pour les conducteurs (interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool, limite de vitesse sur les autoroutes, obligation OTR1 / temps de repos), évt. introduire une formation continue obligatoire.	ZH, SZ, OW, NW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, ACVS, DCSVS, ASA, NewRide, BPA
205.21	La sécurité routière ne doit pas se détériorer (protection des piétons, des personnes en situation de handicap et des cyclistes, allègements dans la limite du droit européen), manque d'expérience pour les véhicules plus grands et plus lourds, incertitude à cause de l'abandon de la norme bien connue de 3,5 t, pas d'exception pour les limiteurs de vitesse).	ASMC, MobilitéPiétonneSuisse, BPA, RoadCross, FSA, FREC, KBAV, S.Attia
205.22	Les dérogations et les allègements ne doivent pas entraîner de transfert des camions et du rail vers les voitures de livraison (avantage concurrentiel sur les temps de travail et de repos et la RPLP, bilan CO2 globalement moins bon).	UTP, CFF
205.23	Une augmentation de 750 kg permet d'accroître la charge des véhicules « mild hybrid » ou hybrides légers.	LRS

Remarques et propositions de modification

205.40	Proposition art. 95, al. 1 ^{bis} du projet OETV (compléter la première phrase) : Indiquer à la fois la propulsion alternative et la propulsion non polluante.	ASTAG, CargoForum, Swisscofel, CDS, swisscombi
--------	---	--

4.2 Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) et ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR)

4.2.1 Cabines aérodynamiques allongées

Cabines (question 6)

Acceptez-vous que les cabines des poids lourds et des tracteurs à sellette qui sont optimisées du point de vue de l'aérodynamique et de la sécurité dépassent la longueur admise ?

(art. 94, al. 1^{er}, let. a, du projet OETV et 65, al. 5 et 6, du projet OCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

ZH, BE, LU, UR, SZ, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PDC, PLR, PVL, PVS, PSS, UDC, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, CDSVS, ASA, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, UTP, MobilitéPiétonneSuisse, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, SPC, CargoForum, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, CSA, AS-Assurances, VilleLucerne, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, CFF, swisscombi, Poste, D.Schriber

206.10	La compatibilité avec les rayons de courbure et la conformité avec le droit de l'UE doivent être garanties.	ZH, SZ, BS, BL, GR, TG, UVS, ACVS, CDSVS
--------	---	--

206.11	Fondamentalement, la modification doit être conforme au droit de l'UE et la notion de « zone de chargement derrière la cabine ... » doit être clairement définie (augmenter la longueur maximale pour les véhicules concernés à capacité de chargement égale, p. ex. aux dimensions des autocars).	LU, NW
--------	--	--------

206.12	L'absence de longueur maximale légale ou d'inscription correspondante dans le permis de circulation pose des problèmes pour les contrôles de police.	BE, NE
--------	--	--------

206.13	L'utilisation des véhicules et semi-remorques pour le trafic combiné non accompagné (TCNA) sur le rail doit être garantie (véhicules compatibles, assurer un transbordement facile).	PVL, PSS, USS, UTP, InitiativesdesAlpes, ATE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, CFF
--------	--	---

206.14	Les nouvelles réglementations de l'UE sont également avantageuses pour la Suisse.	H2, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare
--------	---	--

206.15	Les conditions du mouvement giratoire doivent être adaptées à la règle UE correspondante et la mesure de 10,50 m doit être précisée ou supprimée (pas compréhensible).	AutoSuisse, FMS, AS-TAG, CargoForum, CDS, swisscombi
206.16	Cette disposition doit donc s'appliquer aussi aux voitures automobiles lourdes servant d'habitation (en plus des camions et des tracteurs à sellette).	ASMC, AS-Assurances, KBAV
206.17	La sécurité routière ne doit pas se détériorer (protection des piétons, des personnes en situation de handicap et des cyclistes, allègements dans la limite du droit européen, la sécurité avant la réduction du CO2).	UDC, MobilitéPiétonne-Suisse, BPA
206.18	Si des ensembles de véhicules dépassant les dimensions (mouvement giratoire) sont mis en circulation, les supérieurs et les employeurs doivent être tenus pour responsables de la même manière que les conducteurs.	LRS
Pas d'accord		
OW, NewRide, Vélosuisse, EcoSwiss, MfE, Vitelli, P.Peterhans		
206.20	La sécurité routière ne doit pas se détériorer (protection des piétons, des personnes en situation de handicap et des cyclistes, allègements dans la limite du droit européen).	NewRide, MfE
206.21	Fondamentalement, la modification doit être conforme au droit de l'UE et la notion de « zone de chargement derrière la cabine ... » doit être clairement définie (augmenter la longueur maximale pour les véhicules concernés à capacité de chargement égale, p. ex. aux dimensions des autocars).	OW
Remarques et propositions de modification		
206.40	Proposition art. 94, al. 1 ^{er} , let. a du projet OETV (compléter) : « ... et si la <i>longueur</i> de la surface de chargement derrière la cabine ne dépasse pas 10,5 m : » (concerne le texte français)	NE
206.41	Proposition art. 65 al. 5 du projet OCR (compléter) : « Pour les voitures automobiles lourdes disposant de cabines aérodynamiques allongées ou de réservoirs d'hydrogène pour la propulsion (art. 94, al. 1 ^{er} , OETV3), un dépassement des longueurs visées à l'al. 1, let. a et e est admis, pour autant qu'il n'engendre pas d'augmentation de la capacité de chargement, que le transbordement sur le rail ne soit compromis ni dans le transport combiné non accompagné, ni sur la chaussée roulante, et que les dispositions de l'art. 65a régissant le mouvement giratoire soient respectées. »	CFF

4.2.2 Becquets dépassant à l'arrière des véhicules utilitaires lourds

Becquets (question 7)

Acceptez-vous que les véhicules utilitaires lourds puissent être dotés de becquets allongés aux fins d'optimisation de l'aérodynamisme et de réduction des émissions de CO₂ ?

(art. 38, al. 1, let. s, et al. 1bis, let. o, du projet OETV)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

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, PDC, PLR, PVL, PVS, PSS, UDC, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, CDSVS, ASA, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, UTP, InitiativesdesAlpes, SwissEMobility, ATE, BPA, CargoForum, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, CSA, AS-Assurances, VilleLucerne, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, Futuricum, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, CFF, swisscombi, Poste, TPF, D.Schriber

207.10	L'utilisation des véhicules et semi-remorques pour le trafic combiné non accompagné (TCNA) sur le rail doit être garantie (véhicules compatibles, assurer un transbordement facile).	PVL, PSS, USS, UTP, InitiativesdesAlpes, ATE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, CFF
207.11	Les nouvelles réglementations de l'UE sont également avantageuses pour la Suisse.	H2, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare
207.12	En trafic intérieur, une largeur maximale de 2,65 m doit également être admise pour les véhicules frigorifiques équipés de becquets (comme jusqu'à présent, sinon il ne sera pas possible de les installer en raison du débordement) et la notion de « becquets en matériaux souples » doit être clarifiée (dans l'ordonnance).	AutoSuisse, FMS, AS-TAG, CargoForum, CDS, swisscombi
207.13	Cette disposition doit donc s'appliquer aussi aux voitures automobiles lourdes servant d'habitation (en plus des camions et des tracteurs à sellette).	ASMC, AS-Assurances, KBAV
207.14	Cette modification ne doit pas détériorer la sécurité routière (protection des piétons, des personnes en situation de handicap et des cyclistes, dangers en raison de l'accroissement des distances de dépassement, manque de visibilité dans les giratoires, augmentation des distances de freinage, réduction des distances latérales en cas de croisement sur les chaussées à voie centrale banalisée, la sécurité avant la réduction du CO ₂).	BE, UDC, BPA
207.15	La modification doit correspondre au droit de l'UE.	BL

Pas d'accord

MobilitéPiétonneSuisse, NewRide, Vélosuisse, EcoSwiss, MfE, FSA, Vitelli, P.Peterhans

207.20	La sécurité routière ne doit pas se détériorer (protection des piétons, des personnes en situation de handicap et des cyclistes, allègements dans la limite du droit européen).	MobilitéPiétonneSuisse, NewRide, MfE, FSA, Vitelli
--------	---	--

4.2.3 Règles d'utilisation relatives aux becquets allongés rétractables à l'arrière des poids lourds et des tracteurs à sellette

Utilisation des becquets (question 8)

Acceptez-vous que les becquets visant à réduire les émissions de CO₂ et dépassant à l'arrière la longueur maximale admise du véhicule ne puissent être déployés ou sortis que sur les routes où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h (protection des usagers de la route vulnérables dans les agglomérations) ?

(art. 58, al. 6, du projet OCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PDC, PLR, PVL, PVS, PSS, UDC, UVS, USS, ACVS, CDSVS, ASA, IG-WAB, ASMC, H2, LRS, UTP, MobilitéPiétonneSuisse, InitiativesdesAlpes, SwissEMobility, ATE, BPA, SPC, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, KEP+Mail, MfE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, FSA, CSA, AS-Assurances, VilleLucerne, SA-UR, FREC, KBAV, FZL, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, CFF, Poste, TPF, D.Schriber, S.Attia

208.10	Il existe des doutes quant au fait que les transporteurs puissent mettre en oeuvre la réglementation dans le trafic quotidien et que les autorités puissent la faire respecter (un système entièrement automatique serait préférable).	BE, LU, UR, OW, NW
208.11	Les nouvelles réglementations de l'UE sont également avantageuses pour la Suisse.	H2, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare
208.12	Les becquets proéminents ne doivent pouvoir être déployés que sur les autoroutes et semi-autoroutes.	MobilitéPiétonneSuisse, MfE, FSA, S.Attia
208.13	La sécurité routière ne doit pas se détériorer (protection des piétons et des cyclistes, la sécurité avant la réduction du CO ₂).	UDC, BPA, MfE
208.14	Il faut renoncer à obliger rétroactivement les véhicules existants à rétracter les becquets aérodynamiques dans les villes (coûts supplémentaires).	UDC

Pas d'accord

BL, Economiesuisse, USAM, AutoSuisse, FMS, TCS, VFAS, ASTAG, NewRide, Vélosuisse, CargoForum, EcoSwiss, CentrePatronal, FER, CDS, swisscombi, Vitelli, P.Peterhans

208.20	Il existe des doutes quant au fait que les transporteurs puissent mettre en oeuvre la réglementation dans le trafic quotidien, que les autorités puissent la faire respecter et qu'il s'agisse réellement d'une amélioration de la sécurité (y compris lors du rangement ou du chargement/déchargement).	Economiesuisse, USAM, AutoSuisse, FMS, VFAS, ASTAG, CargoForum, FER, CDS, swisscombi
--------	--	--

208.21	Les becquets proéminents ne doivent pouvoir être déployés que sur les autoroutes et semi-autoroutes.	NewRide, EcoSwiss, Vitelli
208.22	La sécurité routière ne doit pas se détériorer (protection des piétons et des cyclistes).	Vélosuisse
208.23	La protection doit s'appliquer à l'ensemble du périmètre en localité (la limitation de vitesse à 50 km/h ne doit pas être le seul critère).	BL

4.2.4 Compensation de la longueur du réservoir d'hydrogène

Longueur excédentaire du réservoir d'hydrogène (question 9)

Acceptez-vous que la longueur du réservoir d'hydrogène des poids lourds et tracteurs à sellette fonctionnant à l'hydrogène ainsi que des trains routiers formés à partir de ces véhicules puisse être compensée en Suisse et que ces véhicules et trains routiers puissent dépasser la longueur admise en conséquence ?

(art. 94, al. 1^{er}, let. b, du projet OETV et art. 65, al. 5 et 6, du projet OCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord		
BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, SH, SG, AG, TG, TI, PDC, PLR, PVL, PVS, PSS, UDC, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, UTP, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, CargoForum, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, CSA, AS-Assurances, VilleLucerne, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Poste, D.Schriber		
209.10	La conformité avec les prescriptions de l'UE est impérative (ne pas augmenter la capacité de chargement et la charge utile).	LU, UR, SZ, OW, NW, GL, SH
209.11	Il faut pouvoir identifier facilement la longueur excédentaire lors du contrôle des véhicules (définir les longueurs excédentaires maximales est aussi dans l'intérêt de la sécurité routière).	BE, ACVS
209.12	Sans compensation, les véhicules utilitaires respectueux de l'environnement ne pourront pas s'imposer.	OW, CC-CCPCS/SCPVS
209.13	La mesure de 10,50 m doit être précisée ou supprimée (pas compréhensible).	ASTAG, CargoForum, CDS, swisscombi
209.14	Certains écarts par rapport aux prescriptions de l'UE sont acceptables pour le développement de ces propulsions (malgré les charges supplémentaires, la longueur pure du véhicule joue un rôle secondaire au niveau du risque d'accident).	SG
209.15	La sécurité routière ne doit pas se détériorer (limiter la longueur du véhicule sur la base des conditions du mouvement giratoire et du débordement, la sécurité avant la réduction du CO ₂).	UDC, BPA
209.16	Les constructeurs doivent indiquer les longueurs de remorque qu'il est permis d'utiliser avec un semi-remorque allongé (le réservoir d'hydrogène entre les essieux augmente l'empattement, risque de combinaisons non conformes, problèmes dans les giratoires).	LRS, UTP
Pas d'accord		
ZH, FR, BL, AR, AI, GR, VD, VS, NE, GE, JU, ASA, MobilitéPiétonneSuisse, NewRide, Vélosuisse, EcoSwiss, MfE, FSA, CFF, Vitelli, P.Peterhans		

209.20	La conformité avec les prescriptions de l'UE est impérative.	ZH, FR, BL, AR, AI, GR, VD, VS, NE, GE, JU, ASA, NewRide
209.21	L'évaluation et le bilan globaux doivent également tenir compte des effets négatifs des grands véhicules (coûts plus élevés, routes et infrastructures plus grandes, favorisent des vitesses plus élevées, conversion des surfaces forestières/naturelles en surface de transport, émissions de CO2 lors de la production d'hydrogène).	VD, NewRide, CFF
209.22	La sécurité routière ne doit pas se détériorer (protection des piétons, des personnes en situation de handicap et des cyclistes, allègements dans la limite du droit européen).	MobilitéPiétonneSuisse, MfE, FSA
Remarques et propositions de modification		
209.30	La législation doit utiliser une terminologie homogène et correcte (véhicule articulé, train routier, etc.) (prévenir les confusions, simplifier l'apprentissage de la conduite).	ASMC, KBAV
209.40	Proposition art. 94, al. 1 ^{er} du projet LCR (préciser) : Mentionner également les « véhicules articulés lourds » en plus des « voitures automobiles lourdes ».	Economiesuisse, USAM, VFAS, H2, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare

4.2.5 Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative

Surplus de poids des ensembles de véhicules utilitaires lourds dotés d'un système de propulsion alternative (question 10)

Acceptez-vous que le poids des ensembles de véhicules dotés d'un système de propulsion alternative puisse être relevé dans la limite d'une tonne ? (Remarque : afin de protéger les routes, aucune augmentation des charges par essieu ne sera admise.)

(art. 95, al. 1^{bis} et 1^{er}, du projet OETV et art. 67, al. 1^{er} et 1^{quater}, du projet OCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PDC, PLR, PVL, PVS, PSS, UDC, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, ASA, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, UTP, Vélosuisse, SwissEMobility, ATE, BPA, CargoForum, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, PUSCH, SES, WWF, CSA, AS-Assurances, VilleLucerne, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, H2Energy, Hyundai, Kyburz, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Poste, TPF, Vitelli, D.Schriber

210.10	La réglementation ne doit s'appliquer que jusqu'à un poids total maximal de 40/44 t et ne doit pas augmenter la charge par essieu (remarque : les véhicules à moteur à quatre ou cinq essieux ne sont pas conformes au droit de l'UE).	ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, BL, SH, AI, GR, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, ACVS, CDSVS, ASA
--------	--	--

210.11	L'harmonisation avec les autres prescriptions en matière de poids de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière doit être garantie (ne pas désavantager les propulsions alternatives ou non polluantes dans le trafic combiné non accompagné).	Economiesuisse, USAM, VFAS
210.12	Sans compensation, les véhicules utilitaires respectueux de l'environnement ne pourront pas s'imposer.	OW, CC-CCPCS/SCPVS
210.13	Un surplus de poids maximal de 2 t doit être possible pour les propulsions non polluantes (électriques avec batterie ou pile à combustible) (se justifie bien au plan technique, pas de contradiction avec d'autres réglementations), le surplus de poids doit pouvoir être cumulé avec le surplus de poids actuel pour les véhicules utilitaires du trafic combiné.	H2, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare
210.14	Les véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses doivent également pouvoir être dotés de propulsions alternatives et bénéficier du surplus de poids (le cas échéant, ajouter dans l'ordonnance).	Economiesuisse, USAM, AutoSuisse, FMS, VFAS, ASTAG, CargoForum, CDS, swisscombi
210.15	La réglementation ne doit pas conduire à un transfert des transports du rail à la route (ne pas augmenter la charge maximale pour le transport de marchandises, garantir la compatibilité avec le trafic combiné), la production d'hydrogène est très coûteuse en énergie.	UTP
210.16	La sécurité routière ne doit pas se détériorer (la sécurité avant la réduction du CO2).	UDC, BPA
210.17	L'augmentation du poids doit être limitée dans le temps et assortie d'un plan d'abaissement (les piles deviennent de plus en plus petites et plus légères).	Vitelli
Pas d'accord		
BS, MobilitéPiétonneSuisse, NewRide, InitiativesdesAlpes, RoadCross, EcoSwiss, MfE, GrèveClimat, FSA, Futuricum, CFF, P.Peterhans, S.Attia		
210.20	La sécurité routière ne doit pas se détériorer (protection des piétons, des personnes en situation de handicap et des cyclistes, nécessité d'un apprentissage correspondant de la conduite, allègements dans la limite du droit européen).	MobilitéPiétonneSuisse, NewRide, Roadcross, FSA, S.Attia
210.21	Le surplus de poids provoque des nuisances sonores et des poussières fines nuisibles pour la santé.	MfE
210.22	La réglementation ne doit s'appliquer que jusqu'à un poids total maximal de 40/44 t et ne doit pas augmenter la charge par essieu (remarque : les véhicules à moteur à quatre ou cinq essieux ne sont pas conformes au droit de l'UE).	BS
210.23	Le surplus de poids doit s'appliquer uniquement aux véhicules à propulsion non polluante.	InitiativesdesAlpes
210.24	Le transfert du transport de marchandises de la route au rail doit avoir la priorité et être poursuivi (la compensation du surplus de poids a l'effet inverse et provoque une augmentation du bruit, respecter l'article sur la protection des Alpes).	GrèveClimat

210.25	Le surplus de poids de 2 t doit s'appliquer à tous les véhicules (domaine d'utilisation élargi).	Futuricum
Remarques et propositions de modification		
210.30	L'augmentation se rapporte uniquement au poids total (exige des mesures des cantons et des communes).	CSA
210.31	En raison de la marge de manœuvre nécessaire pour la répartition du chargement, la charge par essieu garantie doit être supérieure de 10 % à la charge totale garantie.	LRS
210.40	Proposition art. 95, al. 1 ^{bis} et 1 ^{er} , du projet OETV et art. 67, al. 1 ^{er} et 1 ^{quater} , du projet OCR (adapter) : se limiter aux « propulsions non polluantes ».	CFF
210.41	Proposition art. 9a, OETV (adapter) : « 1 Sont réputés "véhicules à propulsion alternative" les véhicules dont tout ou partie de la propulsion est assurée par l'une des sources d'énergie suivantes : a. l'électricité; b. l'hydrogène; c. le gaz naturel, y compris le biogaz; d. le gaz de pétrole liquéfié, ou e. l'énergie mécanique provenant d'un stockage embarqué ou d'une source embarquée, y compris la chaleur résiduelle. 2 Sont réputés « véhicules à propulsion non polluante » les véhicules dépourvus de moteur à combustion ou dont le moteur à combustion émet moins de 1 g CO ₂ /kWh ou moins de 1 g CO ₂ /km, en particulier les véhicules dont la propulsion est assurée exclusivement par de l'électricité ou de l'hydrogène dotés d'un moteur à combustion dont les émissions présentent, sur l'ensemble de la chaîne de production, une réduction des gaz à effet de serre d'au moins 65% par rapport aux carburants fossiles. Le calcul des émissions de CO ₂ se fonde sur le règlement (CE) n° 595/2009 ou n° 715/2007. les principes de la directive européenne relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (11.12.2018). »	ÖkostromSchweiz
210.42	Proposition art. 68, al. 5, OCR (adapter) : La condition selon laquelle les semi-remorques ne peuvent être accouplées à des tracteurs à sellette légers que si le poids de l'ensemble, mentionné dans le permis de circulation, n'est pas dépassé doit être supprimée.	ZH
210.43	Proposition art. 95, al. 1 ^{bis} et 1 ^{er} , du projet OETV et art. 67, al. 1 ^{er} et 1 ^{quater} , du projet OCR (adapter) : Si le poids des véhicules à propulsion alternative est relevé, tous les véhicules des catégories M1 et M2 (bus scolaires et minibus) doivent être pris en compte.	Bushandel

4.2.6 Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion non polluante

Surplus de poids des véhicules et ensembles de véhicules utilitaires lourds dotés d'un système de propulsion non polluante (question 11)

Acceptez-vous que le poids des véhicules et ensembles de véhicules dotés d'un système de propulsion non polluante puisse être relevé dans la limite de deux tonnes ? (Remarque : afin de protéger les routes, aucune augmentation des charges par essieu ne sera admise.)

(art. 95, al. 1^{bis} et 1^{ter}, du projet OETV et art. 67, al. 1^{ter} et 1^{quater}, du projet OCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord		
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PDC, PLR, PVL, PVS, PSS, UDC, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, ASA, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, UTP, Vélosuisse, InitiativesAlpes, SwissEMobility, ATE, BPA, CargoForum, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, PUSCH, SES, WWF, CSA, VilleLucerne, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, Futuricum, H2Energy, Hyundai, Kyburz, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, CFF, swisscombi, Poste, TPF, Vitelli, D.Schriber		
211.10	La réglementation ne doit s'appliquer que jusqu'à un poids total maximal de 40/44 t et ne doit pas augmenter la charge par essieu (remarque : les véhicules à moteur à quatre ou cinq essieux ne sont pas conformes au droit de l'UE).	ZH, BE, LU, UR, SZ, NW, GL, BL, SH, AI, GR, TG, TI, VS, NE, GE, JU, ACVS, CDSVS, ASA
211.11	L'harmonisation avec les autres prescriptions en matière de poids de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière doit être garantie (ne pas désavantager les propulsions alternatives ou non polluantes dans le trafic combiné non accompagné).	Economiesuisse, USAM, VFAS
211.12	Le surplus de poids de 2 t au maximum doit pouvoir être compensé également en cas d'évolutions techniques (la différence entre une propulsion non polluante et une propulsion alternative se justifie bien au plan technique), le surplus de poids doit pouvoir être cumulé avec le surplus de poids actuel pour les véhicules utilitaires du trafic combiné.	H2, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare
211.13	Les véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses doivent également pouvoir être dotés de propulsions alternatives et bénéficier du surplus de poids (le cas échéant, ajouter dans l'ordonnance).	AutoSuisse, FMS, ASTAG, CargoForum, CDS, swisscombi
211.14	Sans compensation, les véhicules utilitaires respectueux de l'environnement ne pourront pas s'imposer (les modifications doivent correspondre aux prescriptions de l'UE).	OW, CC-CCPCS/SCPVS
211.15	La modification doit faire l'objet d'un processus législatif en bonne et due forme.	UTP, CFF
211.16	La sécurité routière ne doit pas se détériorer (la sécurité avant la réduction du CO2).	UDC, BPA
211.17	L'augmentation du poids doit être limitée dans le temps et assortie d'un plan d'abaissement (les piles deviennent de plus en plus petites et plus légères).	Vitelli

Pas d'accord

BS, ASMC, MobilitéPiétonneSuisse, NewRide, RoadCross, EcoSwiss, MfE, GrèveClimat, FSA, FREC, KBAV, P.Peterhans, S.Attia

- | | | |
|--------|--|--|
| 211.20 | La sécurité routière ne doit pas se détériorer (protection des piétons, des personnes en situation de handicap et des cyclistes, nécessité d'un apprentissage correspondant de la conduite, allègements dans la limite du droit européen). | MobilitéPiétonneSuisse, NewRide, Roadcross, FSA, S.Attia |
| 211.21 | Le surplus de poids provoque des nuisances sonores et des poussières fines nuisibles pour la santé. | MfE |
| 211.22 | La réglementation ne doit s'appliquer que jusqu'à un poids total maximal de 40/44 t et ne doit pas augmenter la charge par essieu (remarque : les véhicules à moteur à quatre ou cinq essieux ne sont pas conformes au droit de l'UE). | BS |
| 211.23 | Le transfert du transport de marchandises de la route au rail doit avoir la priorité et être poursuivi (la compensation du surplus de poids a l'effet inverse et provoque une augmentation du bruit, respecter l'article sur la protection des Alpes). | GrèveClimat |

Remarques et propositions de modification

- | | | |
|--------|--|-----------------|
| 211.30 | En raison de la marge de manœuvre nécessaire pour la répartition du chargement, la charge par essieu garantie doit être supérieure de 10 % à la charge totale garantie. | LRS, Futuricum |
| 211.40 | Proposition art. 9a, OETV (adapter) : « 1 Sont réputés "véhicules à propulsion alternative" les véhicules dont tout ou partie de la propulsion est assurée par l'une des sources d'énergie suivantes : a. l'électricité; b. l'hydrogène; c. le gaz naturel, y compris le biogaz; d. le gaz de pétrole liquéfié, ou e. l'énergie mécanique provenant d'un stockage embarqué ou d'une source embarquée, y compris la chaleur résiduelle. 2 Sont réputés « véhicules à propulsion non polluante » les véhicules dépourvus de moteur à combustion ou dont le moteur à combustion émet moins de 1 g CO₂/kWh ou moins de 1 g CO₂/km, en particulier les véhicules dont la propulsion est assurée exclusivement par de l'électricité ou de l'hydrogène dotés d'un moteur à combustion dont les émissions présentent, sur l'ensemble de la chaîne de production, une réduction des gaz à effet de serre d'au moins 65% par rapport aux carburants fossiles. Le calcul des émissions de CO ₂ se fonde sur le règlement (CE) n° 595/2009 ou n° 715/2007 . les principes de la directive européenne relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (11.12.2018). » | ÖkostromSchweiz |
| 211.41 | Proposition art. 68, al. 5, OCR (adapter) : La condition selon laquelle les semi-remorques ne peuvent être accouplées à des tracteurs à sellette légers que si le poids de l'ensemble, mentionné dans le permis de circulation, n'est pas dépassé doit être supprimée. | ZH |
| 211.42 | Proposition art. 95, al. 1 ^{bis} et 1 ^{er} , du projet OETV et art. 67, al. 1 ^{er} et 1 ^{quater} , du projet OCR (adapter) : Si le poids des véhicules à propulsion alternative est relevé, tous les véhicules des catégories M1 et M2 (bus scolaires et minibus) doivent être pris en compte. | Bushandel |

4.3 Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC)

4.3.1 Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative pour les voitures de livraison et les camping-cars qui dépassent la limite de 3.5 tonnes uniquement en raison dudit surplus de poids

Permis de conduire catégorie B et BE pour les voitures de livraison à propulsion alternative jusqu'à 4,25 t (question 12)

Acceptez-vous que le permis de conduire de la catégorie B ou BE autorise la conduite des voitures de livraison dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total dépasse 3,50 tonnes, mais pas 4,25 tonnes, ainsi que des trains routiers correspondants ?

(art. 4, al. 5, let. f, ch. 2, et h, du projet OAC)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

BE, LU, UR, NW, ZG, SO, BL, AG, VD, PDC, PLR, PVL, PVS, PSS, UDC, SAB, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, ARVAG, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, H2, Vélosuisse, InitiativesdesAlpes, SwissEMobility, ATE, CargoForum, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, PUSCH, SES, WWF, CSA, VilleLucerne, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, H2Energy, Hyundai, Kyburz, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Poste, BBGR, TPF, Vitelli, D.Schriber

212.10	Fondamentalement, la modification doit correspondre au droit de l'UE et entraîne de nombreuses adaptations et problèmes de mise en œuvre : adapter les systèmes informatiques cantonaux et les interfaces avec SIAC, DGD et les assurances, adapter les lois sur les redevances sur la circulation (le poids est le facteur déterminant), clarifier l'obligation de preuve et la mise en œuvre du surplus de poids (fiche d'homologation ou COC ?), adapter le système du contrôle garage (actuellement limité à 3.5 t), l'inscription dans le permis de conduire est contraire à la prescription actuelle (quelle catégorie permet de conduire quels véhicules), les dispositions de l'UE reposent sur des « catégories de véhicules » (une catégorie N2 pour les voitures de livraison jusqu'à 4.25 t est contraire aux prescriptions pour les « véhicules de catégorie N2 » effectifs). De plus, il est déjà possible de conduire ces véhicules aujourd'hui (catégorie C1 et D1), la mise en œuvre internationale des catégories B et BE élargies n'est pas claire.	LU, UR, NW, BL, VD
212.11	Les critères d'évaluation (qui détermine le surplus de poids, sont-ce les indications du constructeur du véhicule de base ou celles du système de propulsion alternative qui font foi, le dimensionnement fait-il l'objet de la procédure de réception par type) et les avantages potentiels en matière de charge utile pour les véhicules à propulsion alternative ou diesel doivent être clarifiés (dans l'ordonnance).	ASTAG, CargoForum, CDS, swisscombi
212.12	La distribution finale des marchandises doit avoir lieu sans CO ₂ dès que possible (surtout dans les régions densément peuplées et les villes, l'absence de compensation du poids entraîne des courses, émissions et coûts supplémentaires).	KEP+Mail, Poste
212.13	La sécurité routière ne doit pas se détériorer (protection des piétons, des personnes en situation de handicap et des cyclistes, manque d'expérience pour les véhicules plus grands et plus lourds, formation complémentaire nécessaire pour la catégorie B).	BE

212.14	Les professionnels et les campeurs ne doivent pas être pénalisés pour l'achat d'un véhicule à moteur doté d'un système de propulsion alternative.	UDC
212.15	Le surplus de poids doit s'appliquer uniquement aux véhicules à propulsion non polluante.	InitiativesdesAlpes
Pas d'accord		
ZH, SZ, OW, GL, FR, BS, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VS, NE, GE, JU, ACVS, CDSVS, ASA, ASMC, LRS, UTP, MobilitéPiétonneSuisse, BPA, RoadCross, EcoSwiss, MfE, GrèveClimat, FSA, FREC, KBAV, CFF, P.Peterhans, S.Attia		
212.20	Fondamentalement, la modification doit correspondre au droit de l'UE et entraîne de nombreuses adaptations et problèmes de mise en œuvre : adapter les systèmes informatiques cantonaux et les interfaces avec SIAC, DGD et les assurances, adapter les lois sur les redevances sur la circulation (le poids est le facteur déterminant), clarifier l'obligation de preuve et la mise en œuvre du surplus de poids (fiche d'homologation ou COC ?), adapter le système du contrôle garage (actuellement limité à 3.5 t), l'entrée dans le permis de conduire est contraire à la prescription actuelle (quelle catégorie permet de conduire quels véhicules), les dispositions de l'UE reposent sur des « catégories de véhicules » (une catégorie N2 pour les voitures de livraison jusqu'à 4.25 t est contraire aux prescriptions pour les « véhicules de catégorie N2 » effectifs), inégalité de traitement pour les conducteurs (interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool, limite de vitesse sur les autoroutes, obligation OTR1 / temps de repos), évt. introduire une formation continue obligatoire. De plus, il est déjà possible de conduire ces véhicules aujourd'hui (catégorie C1 et D1), la mise en œuvre internationale des catégories B et BE élargies n'est pas claire, la prescription devrait être étendue aux voitures de tourisme lourdes jusqu'à 4,25 t.	ZH, SZ, OW, GL, FR, BS, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VS, NE, GE, JU, ACVS, CDSVS, ASA, ASMC, BPA, FREC, KBAV
212.21	La sécurité routière ne doit pas se détériorer (protection des piétons, des personnes en situation de handicap et des cyclistes, allègements dans la limite du droit européen, manque d'expérience pour les véhicules plus grands et plus lourds, incertitude à cause de l'abandon de la norme bien connue de 3,5 t, pas d'exception pour les limiteurs de vitesse, formation complémentaire nécessaire pour la catégorie B).	BS, ASMC, BPA, RoadCross, FREC, KBAV, S.Attia
212.22	L'évolution actuelle vers les véhicules à batterie rend caducs les surplus de poids (les allègements éventuels doivent se limiter aux transports commerciaux, encourager le transfert du transport de marchandises de la route au rail).	MobilitéPiétonneSuisse, GrèveClimat, FSA
212.23	Le surplus de poids provoque des nuisances sonores et des poussières fines nuisibles pour la santé.	MfE
212.25	La formation des chauffeurs de catégorie B doit être améliorée (actuellement insuffisante).	LRS
Remarques et propositions de modification		
212.40	Proposition art. 4, al. 5, let. f, ch. 2 et let. h, du projet OAC (supprimer).	UTP, CFF

212.41	Proposition art. 4, al. 5, let. f, ch. 2 et let. h, du projet OAC (préciser) : mentionner également les véhicules « dotés d'un système de propulsion non polluante » en plus des véhicules « dotés d'un système de propulsion alternative ».	Economiesuisse, USAM, VFAS, H2, Espace Mobilité, CI-CommerceDétail, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, CFF
--------	--	--

Permis de conduire catégorie B pour les camping-cars à propulsion alternative jusqu'à 4,25 t (question 13)

Acceptez-vous que le permis de conduire de la catégorie B ou BE autorise à l'avenir la conduite de voitures d'habitation lourdes dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total dépasse 3,50 tonnes, mais pas 4,25 tonnes, ainsi que des trains routiers correspondants (promotion des systèmes de propulsion alternative visant à réduire les émissions de CO₂) ?

(art. 4, al. 5, let. f, ch. 2, et h, du projet OAC)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

BE, LU, UR, NW, ZG, SO, AG, VD, PDC, PLR, PVL, PVS, PSS, UDC, SAB, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, ARVAG, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, Vélosuisse, InitiativesdesAlpes, SwissEMobility, ATE, CargoForum, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, PUSCH, SES, WWF, VilleLucerne, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Kyburz, swisscombi, Poste, BBGR, TPF, Vitelli, D.Schriber

213.10 Fondamentalement, la modification doit correspondre au droit de l'UE et entraîne de nombreuses adaptations et problèmes de mise en œuvre : adapter les systèmes informatiques cantonaux et les interfaces avec SIAC, DGD et les assurances, adapter les lois sur les redevances sur la circulation (le poids est le facteur déterminant), clarifier l'obligation de preuve et la mise en œuvre du surplus de poids (fiche d'homologation ou COC ?), adapter le système du contrôle garage (actuellement limité à 3.5 t), l'inscription dans le permis de conduire est contraire à la prescription actuelle (quelle catégorie permet de conduire quels véhicules), les dispositions de l'UE reposent sur des « catégories de véhicules » (une catégorie N2 pour les voitures de livraison jusqu'à 4.25 t est contraire aux prescriptions pour les « véhicules de catégorie N2 » effectifs). De plus, il est déjà possible de conduire ces véhicules aujourd'hui (catégorie C1 et D1), la mise en œuvre internationale des catégories B et BE élargies n'est pas claire. Il n'est pas possible de traverser les frontières avec de tels camping-cars (la réglementation ne s'applique qu'au trafic intérieur).

LU, UR, NW, VD

213.11 La sécurité routière ne doit pas se détériorer (protection des piétons, des personnes en situation de handicap et des cyclistes, manque d'expérience pour les véhicules plus grands et plus lourds, formation complémentaire nécessaire pour la catégorie B).

BE

213.12 Les professionnels et les campeurs ne doivent pas être pénalisés pour l'achat d'un véhicule à moteur doté d'un système de propulsion alternative.

UDC

213.13 Le surplus de poids doit s'appliquer uniquement aux véhicules à propulsion non polluante.

InitiativesdesAlpes

Pas d'accord

ZH, SZ, OW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VS, NE, GE, JU, ACVS, CDSVS, ASA, ASMC, LRS, MobilitéPiétonneSuisse, BPA, RoadCross, EcoSwiss, MfE, GrèveClimat, FSA, FREC, KBAV, P.Peterhans, S.Attia

- | | | |
|--------|--|--|
| 213.20 | Fondamentalement, la modification doit correspondre au droit de l'UE et entraîne de nombreuses adaptations et problèmes de mise en œuvre : adapter les systèmes informatiques cantonaux et les interfaces avec SIAC, DGD et les assurances, adapter les lois sur les redevances sur la circulation (le poids est le facteur déterminant), clarifier l'obligation de preuve et la mise en œuvre du surplus de poids (fiche d'homologation ou COC ?), adapter le système du contrôle garage (actuellement limité à 3.5 t), l'entrée dans le permis de conduire est contraire à la prescription actuelle (quelle catégorie permet de conduire quels véhicules), les dispositions de l'UE reposent sur des « catégories de véhicules » (une catégorie N2 pour les voitures de livraison jusqu'à 4.25 t est contraire aux prescriptions pour les «véhicules de catégorie N2 » effectifs), inégalité de traitement pour les conducteurs (interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool, limite de vitesse sur les autoroutes, obligation OTR1 / temps de repos), évt. introduire une formation continue obligatoire. De plus, il est déjà possible de conduire ces véhicules aujourd'hui (catégorie C1 et D1), la mise en œuvre internationale des catégories B et BE élargies n'est pas claire, la prescription devrait être étendue aux voitures de tourisme lourdes jusqu'à 4.25 t. Il n'est pas possible de traverser les frontières avec de tels camping-cars (la réglementation ne s'applique qu'au trafic intérieur). | ZH, SZ, OW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VS, NE, GE, JU, ACVS, CDSVS, ASA, ASMC, FREC, KBAV |
| 213.21 | La sécurité routière ne doit pas se détériorer (protection des piétons, des personnes en situation de handicap et des cyclistes, allègements dans la limite du droit européen, manque d'expérience pour les véhicules plus grands et plus lourds, incertitude à cause de l'abandon de la norme bien connue de 3.5 t, pas d'exception pour les limiteurs de vitesse, formation complémentaire nécessaire pour la catégorie B). | ASMC, MobilitéPiétonneSuisse, BPA, RoadCross, MfE, FSA, FREC, KBAV, S.Attia |
| 213.22 | L'évolution actuelle vers les véhicules à batterie rend caducs les surplus de poids (les allègements éventuels doivent se limiter aux transports commerciaux, encourager le transfert du transport de marchandises de la route au rail). | GrèveClimat |
| 213.23 | La formation des chauffeurs de catégorie B doit être améliorée (actuellement insuffisante). | LRS |

4.4 Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) et ordonnance du 19 juin 1995 sur les chauffeurs (OTR 1)

4.4.1 Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative pour les voitures de livraison et les camping-cars qui dépassent la limite de 3.5 tonnes uniquement en raison dudit surplus de poids

Pas d'assujettissement aux prescriptions sur la durée du travail et du repos des conducteurs de voitures de livraison à propulsion alternative jusqu'à 4.25 t (question 14)

Acceptez-vous que les exceptions relatives à la durée du travail et du repos des chauffeurs soient accordées aux conducteurs des voitures de livraison dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total dépasse 3,50 tonnes, mais pas 4,25 tonnes, ainsi que des trains routiers formés à partir de ces véhicules ?

(art. 4, al. 2, let. j, du projet OTR 1 ; l'exception à l'obligation d'équiper le véhicule d'un tachygraphe découle du texte de l'OTR 1)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

LU, UR, NW, ZG, SO, AG, PDC, PLR, PVL, PVS, PSS, UDC, SAB, Economiesuisse, USS, USAM, ARVAG, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, H2, InitiativesdesAlpes, SwissEMobility, ATE, CargoForum, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, AllianceClimatique, PUSCH, SES, WWF, CSA, VilleLucerne, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Poste, TPF, Vitelli, D.Schriber

214.10	La conformité avec le droit de l'UE est impérative.	LU, UR, NW
214.11	Le surplus de poids doit s'appliquer uniquement aux véhicules à propulsion non polluante.	InitiativesdesAlpes
214.12	L'exception doit être limitée aux véhicules de livraison (trains routiers exclus).	CSA
214.13	La distribution finale des marchandises doit avoir lieu sans CO ₂ dès que possible (surtout dans les régions densément peuplées et les villes).	KEP+Mail

Pas d'accord

ZH, BE, SZ, OW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, UVS, ACVS, CDSVS, ASA, ASMC, LRS, UTP, MobilitéPiétonneSuisse, NewRide, Vélosuisse, BPA, RoadCross, EcoSwiss, MfE, GrèveClimat, FSA, FREC, KBAV, CFF, P.Peterhans, S.Attia

214.20	La conformité avec le droit de l'UE est impérative.	ZH, BE, OW, FR, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TG, TI, VS, NE, GE, JU, ACVS, CDSVS, ASA
214.21	Il ne faut pas saper la protection des travailleurs et la sécurité routière (limiter les allègements pour les propulsions alternatives aux concessions techniques, l'UE s'efforce d'étendre l'OTR aux véhicules de 2,5 tonnes et plus).	SZ, BS, BL, SG, GR, TG, UVS, ACVS, CDSVS, LRS, Mobilité-PiétonneSuisse, NewRide, BPA, MfE, FSA
214.22	La sécurité routière ne doit pas se détériorer (protection des piétons, des personnes en situation de handicap et des cyclistes, allègements dans la limite du droit européen, manque d'expérience pour les véhicules plus grands et plus lourds, incertitude à cause de l'abandon de la norme bien connue de	ASMC, FREC, KBAV, S.Attia

	3.5 t, pas d'exception pour les limiteurs de vitesse, formation complémentaire nécessaire pour la catégorie B).	
214.23	Les dérogations et les allègements ne doivent pas entraîner un transfert des camions et du rail vers les voitures de livraison (avantage concurrentiel sur les temps de travail et de repos et la RPLP, bilan CO ₂ globalement moins bon).	UTP
214.24	L'évolution actuelle vers les véhicules à batterie rend caducs les surplus de poids (les allègements éventuels doivent se limiter aux transports commerciaux, encourager le transfert du transport de marchandises de la route au rail).	GrèveClimat
Remarques et propositions de modification		
214.40	Proposition art. 4, al. 2, let. j, du projet OTR1 (supprimer).	CFF
214.41	Proposition art. 4, al. 2, let. j, du projet OTR1 (préciser) : mentionner également les véhicules « dotés d'un système de propulsion non polluante » en plus des véhicules « dotés d'un système de propulsion alternative ».	Economiesuisse, USAM, VFAS, H2, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare

Voitures de livraison à propulsion alternative jusqu'à 4,25 t en tant que voitures automobiles légères (question 15)

Acceptez-vous que la définition des voitures automobiles légères soit modifiée de manière à pouvoir être appliquée aux voitures de livraison dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes ? (Remarque : les règles de circulation et la signalisation concernant spécifiquement les « voitures automobiles lourdes » ne seraient donc plus valables pour les véhicules conformes à la nouvelle définition.)

(art. 10, al. 2, let. b, du projet OETV)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord		
BE, LU, UR, ZG, SO, AG, PDC, PLR, PVL, PVS, PSS, UDC, SAB, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, H2, Vélosuisse, InitiativesdesAlpes, SwissEMobility, ATE, CargoForum, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, AllianceClimatique, PUSCH, SES, WWF, CSA, VilleLucerne, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Poste, BBGR, TPF, Vitelli, D.Schriber		
215.10	La conformité avec le droit de l'UE est impérative (ne pas créer de complications pour les contrôles de police) et la modification doit s'appliquer à tous les véhicules (camping-cars, tracteurs à sellette légers, etc.) dotés d'un système de propulsion alternative (le terme « alternatif » ne doit pas exonérer les véhicules à gaz, les véhicules hybrides, etc. de la limite de 3.5 t).	BE, LU, UR
215.11	Les critères d'évaluation (qui détermine le surplus de poids, sont-ce les indications du constructeur du véhicule de base ou celles du système de propulsion alternative qui font foi, le dimensionnement fait-il l'objet de la procédure de réception par type) et les avantages potentiels en matière de charge utile	ASTAG, CargoForum, CDS, swisscombi

	pour les véhicules à propulsion alternative ou diesel doivent être clarifiés (dans l'ordonnance).	
215.12	Le surplus de poids doit s'appliquer uniquement aux véhicules à propulsion non polluante.	InitiativesdesAlpes
215.13	La distribution finale des marchandises doit avoir lieu sans CO ₂ dès que possible (surtout dans les régions densément peuplées et les villes).	KEP+Mail
Pas d'accord		
ZH, SZ, OW, NW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, ACVS, CDSVS, ASA, ASMC, LRS, UTP, MobilitéPiétonneSuisse, NewRide, BPA, RoadCross, EcoSwiss, MfE, GrèveClimat, FSA, FREC, KBAV, CFF, P.Peterhans, S.Attia		
215.20	La conformité avec le droit de l'UE est impérative (ne pas créer de complications pour les contrôles de police, éviter de devoir modifier les panneaux de signalisation) et la modification doit s'appliquer à tous les véhicules (camping-cars, tracteurs à sellette légers, etc.) dotés d'un système de propulsion alternative (le terme « alternatif » ne doit pas exonérer les véhicules à gaz, les véhicules hybrides, etc. de la limite de 3.5 t).	ZH, SZ, OW, NW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, ACVS, CDSVS, ASA, LRS, NewRide
215.21	La sécurité routière ne doit pas se détériorer (protection des piétons, des personnes en situation de handicap et des cyclistes, allègements dans la limite du droit européen, manque d'expérience pour les véhicules plus grands et plus lourds, incertitude à cause de l'abandon de la norme bien connue de 3.5 t, pas d'exception pour les limiteurs de vitesse, formation complémentaire nécessaire pour la catégorie B).	ASMC, MobilitéPiétonneSuisse, BPA, RoadCross, MfE, FSA, FREC, KBAV
215.22	L'évolution actuelle vers les véhicules à batterie rend caducs les surplus de poids (les allègements éventuels doivent se limiter aux transports commerciaux, encourager le transfert du transport de marchandises de la route au rail).	GrèveClimat
Remarques et propositions de modification		
215.40	Proposition art. 10, al. 2, let. b, du projet OETV (supprimer).	CFF
215.41	Proposition art. 10, al. 2, let. b, du projet OETV (préciser) : mentionner également les véhicules « dotés d'un système de propulsion non polluante » en plus des véhicules « dotés d'un système de propulsion alternative ».	Economiesuisse, USAM, VFAS, H2, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NEFR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare

Dérogation à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit pour les voitures de livraison à propulsion alternative jusqu'à 4,25 tonnes (question 16)

Acceptez-vous que les voitures de livraison mentionnées (dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes) ne soient pas soumises à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ?

(En raison de l'art. 10, al. 2, let. b, et 3, du projet OETV, l'art. 91, al. 3, let. a, OCR ne s'applique plus.)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

ZH, BE, LU, UR, SZ, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, GE, PLR, PVL, PVS, PSS, UDC, SAB, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, CDSVS, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, H2, InitiativesdesAlpes, SwissEMobility, ATE, RoadCross, CargoForum, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, AllianceClimatique, PUSCH, SES, WWF, CSA, VilleLucerne, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Poste, BBGR, TPF, D.Schriber

216.10 Les dispositions doivent être introduites uniquement si les « exceptions relatives à la durée du travail et du repos » et la « définition des voitures automobiles légères » le sont en même temps (sinon grand surcroît de travail pour les services des automobiles). ZH

216.11 Fondamentalement, la modification doit correspondre au droit de l'UE et entraîne de nombreuses adaptations et problèmes de mise en œuvre : adapter les systèmes informatiques cantonaux et les interfaces avec SIAC, DGD et les assurances, adapter les lois sur les redevances sur la circulation (le poids est le facteur déterminant), clarifier l'obligation de preuve et la mise en œuvre du surplus de poids (fiche d'homologation ou COC ?), adapter le système du contrôle garage (actuellement limité à 3.5 t), l'inscription dans le permis de conduire est contraire à la prescription actuelle (quelle catégorie permet de conduire quels véhicules), les dispositions de l'UE reposent sur des « catégories de véhicules » (une catégorie N2 pour les voitures de livraison jusqu'à 4.25 t est contraire aux prescriptions pour les « véhicules de catégorie N2 » effectifs). De plus, il est déjà possible de conduire ces véhicules aujourd'hui (catégorie C1 et D1), la mise en œuvre internationale des catégories B et BE élargies n'est pas claire. LU

216.12 Il ne faut pas créer d'obstacles à la conversion des détenteurs de véhicules vers des systèmes de propulsion alternative (il n'y a pas lieu d'attendre des effets négatifs sur les conditions de circulation). BE

216.13 Le surplus de poids doit s'appliquer uniquement aux véhicules à propulsion non polluante. InitiativesdesAlpes

216.14 Exception limitée aux horaires de livraison fixés. CSA

216.15 La distribution finale des marchandises doit avoir lieu sans CO₂ dès que possible (surtout dans les régions densément peuplées et les villes). KEP+Mail

Pas d'accord

BS, SH, SG, NE, PDC, ASMC, LRS, UTP, MobilitéPiétonneSuisse, Vélosuisse, EcoSwiss, MfE, GrèveClimat, FSA, FREC, KBAV, CFF, Vitelli, P.Peterhans, S.Attia

216.20 Il ne faut pas saper la protection des travailleurs et la sécurité routière (limiter les allègements pour les propulsions alternatives aux concessions techniques, l'UE s'efforce d'étendre l'OTR aux véhicules de 2.5 tonnes et plus). SG, MobilitéPiétonneSuisse, FSA

216.21	La sécurité routière ne doit pas se détériorer (protection des piétons, des personnes en situation de handicap et des cyclistes, allègements dans la limite du droit européen, manque d'expérience pour les véhicules plus grands et plus lourds, incertitude à cause de l'abandon de la norme bien connue de 3.5 t, pas d'exception pour les limiteurs de vitesse, formation complémentaire nécessaire pour la catégorie B).	ASMC, FREC, KBAV
216.22	Fondamentalement, la modification doit correspondre au droit de l'UE et entraîne de nombreuses adaptations et problèmes de mise en œuvre : adapter les systèmes informatiques cantonaux et les interfaces avec SIAC, DGD et les assurances, adapter les lois sur les redevances sur la circulation (le poids est le facteur déterminant), clarifier l'obligation de preuve et la mise en œuvre du surplus de poids (fiche d'homologation ou COC ?), adapter le système du contrôle garage (actuellement limité à 3.5 t), l'entrée dans le permis de conduire est contraire à la prescription actuelle (quelle catégorie permet de conduire quels véhicules), les dispositions de l'UE reposent sur des « catégories de véhicules » (une catégorie N2 pour les voitures de livraison jusqu'à 4.25 t est contraire aux prescriptions pour les « véhicules de catégorie N2 » effectifs), inégalité de traitement pour les conducteurs (interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool, limite de vitesse sur les autoroutes, obligation OTR1 / temps de repos), évt. introduire une formation continue obligatoire.	BS
216.23	Il convient d'appliquer le droit en vigueur.	SH
216.24	Les nuisances dues au trafic de nuit et le dimanche n'augmenteront guère vu le faible nombre de véhicules.	NE
216.25	Les exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit doivent être approuvées par les cantons (et non par le Conseil fédéral).	PDC
216.26	L'évolution actuelle vers les véhicules à batterie rend caducs les surplus de poids (les allègements éventuels doivent se limiter aux transports commerciaux, encourager le transfert du transport de marchandises de la route au rail).	GrèveClimat
216.27	Les dérogations et les allègements ne doivent pas entraîner un transfert des camions et du rail vers les voitures de livraison (l'interdiction est la pierre angulaire du transfert de la route au rail).	UTP
216.28	Avec l'augmentation de la charge utile (250 kg de poids à vide, 500 kg de charge utile supplémentaire), le nombre de véhicules hybrides légers de 4,25 tonnes augmentera.	LRS
Remarques et propositions de modification		
216.40	Proposition art. 10, al. 2, let. b et al. 3, du projet OETV (supprimer la modification).	CFF
216.41	Proposition art. 10, al. 2, let. b et al. 3, du projet OETV (préciser) : mentionner également les véhicules « dotés d'un système de propulsion non polluante » en plus des véhicules « dotés d'un système de propulsion alternative ».	Economiesuisse, USAM, VFAS, H2, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NEFR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare

Pas de limiteur de vitesse pour les voitures de livraison à propulsion alternative jusqu'à 4,25 tonnes (question 17)

Acceptez-vous que l'obligation de munir le véhicule d'un limiteur de vitesse ne s'applique pas aux voitures de livraison dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes ?

(art. 99, al. 2, let. e, du projet OETV)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

BE, LU, UR, ZG, SO, PDC, PLR, PVL, PVS, PSS, UDC, SAB, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, H2, InitiativesdesAlpes, ATE, CargoForum, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, AllianceClimatique, PUSCH, SES, WWF, VilleLucerne, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Poste, BBGR, TPF, Vitelli, D.Schriber

- | | | |
|--------|---|---------------------|
| 217.10 | La conformité avec le droit de l'UE est impérative (ne pas créer de complications pour les contrôles de police) et la modification doit s'appliquer à tous les véhicules (camping-cars, tracteurs à sellette légers, etc.) dotés d'un système de propulsion alternative (le terme « alternatif » ne doit pas exonérer les véhicules à gaz, les véhicules hybrides, etc. de la limite de 3.5 t). | BE, LU, UR |
| 217.11 | Le surplus de poids doit s'appliquer uniquement aux véhicules à propulsion non polluante. | InitiativesdesAlpes |
| 217.12 | La distribution finale des marchandises doit avoir lieu sans CO ₂ dès que possible (surtout dans les régions densément peuplées et les villes). | KEP+Mail |

Pas d'accord

ZH, SZ, OW, NW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, ACVS, CDSVS, ASA, ASMC, LRS, UTP, MobilitéPiétonneSuisse, NewRide, Vélosuisse, BPA, RoadCross, EcoSwiss, MfE, GrèveClimat, FSA, CSA, FREC, KBAV, CFF, P.Peterhans, S.Attia

- | | | |
|--------|--|--|
| 217.20 | La conformité avec le droit de l'UE est impérative (ne pas créer de complications pour les contrôles de police, éviter de devoir modifier les panneaux de signalisation) et la modification doit s'appliquer à tous les véhicules (camping-cars, tracteurs à sellette légers, etc.) dotés d'un système de propulsion alternative (le terme « alternatif » ne doit pas exonérer les véhicules à gaz, les véhicules hybrides, etc. de la limite de 3.5 t). | ZH, SZ, OW, NW, GL, BS, BL, SH, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, ACVS, CDSVS, ASA |
| 217.21 | La sécurité routière ne doit pas se détériorer (protection des piétons, des personnes en situation de handicap et des cyclistes, allègements dans la limite du droit européen, manque d'expérience pour les véhicules plus grands et plus lourds, incertitude à cause de l'abandon de la norme bien connue de 3.5 t, pas d'exception pour les limiteurs de vitesse, formation complémentaire nécessaire pour la catégorie B). | ASMC, LRS, Mobilité-PiétonneSuisse, NewRide, BPA, MfE, FSA, FREC, KBAV, S.Attia |
| 217.22 | Ne pas contredire l'objectif du transfert du transport de marchandises de la route au rail (indépendamment du système de propulsion, une augmentation de la vitesse augmente la consommation d'énergie). | GrèveClimat |

Remarques et propositions de modification

- | | | |
|--------|---|-----|
| 217.40 | Proposition art. 99, al. 2, let. e, du projet OETV (supprimer). | CFF |
|--------|---|-----|

217.41	Proposition art. 99, al. 2, let. e, du projet OETV (préciser) : mentionner également les véhicules « dotés d'un système de propulsion non polluante » en plus des véhicules « dotés d'un système de propulsion alternative ».	Economiesuisse, USAM, VFAS, H2, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare
--------	---	--

4.5 Ordonnance du 6 mars 2000 relative à une redevance sur les poids lourds (ORPL)

4.5.1 Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative pour les voitures de livraison et les camping-cars qui dépassent la limite de 3.5 tonnes uniquement en raison dudit surplus de poids

Redevance sur le trafic des poids lourds (question 18)

Acceptez-vous que les voitures de livraison mentionnées (dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes) ne soient pas soumises à la redevance sur le trafic des poids lourds ?

(art. 3, al. 1, let. n, projet ORPL)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BL, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, GE, PDC, PLR, PVL, PVS, PSS, UDC, SAB, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, H2, InitiativesAlpes, SwissEMobility, ATE, CargoForum, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, PUSCH, SES, WWF, CSA, VilleLucerne, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Poste, BBGR, TPF, Vitelli, D.Schriber

218.10	La conformité avec le droit de l'UE est impérative (ne pas créer de complications pour les contrôles de police, éviter de devoir modifier les panneaux de signalisation) et la modification doit s'appliquer à tous les véhicules (camping-cars, tracteurs à sellette légers, etc.) dotés d'un système de propulsion alternative (le terme « alternatif » ne doit pas exonérer les véhicules à gaz, les véhicules hybrides, etc. de la limite de 3.5 t). En outre, il convient d'exonérer les véhicules de la RPLP et de la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds.	LU, SZ, OW, NW, AS-TAG, CargoForum, CDS, swisscombi
218.11	Le surplus de poids doit s'appliquer uniquement aux véhicules à propulsion non polluante.	InitiativesAlpes
218.12	La distribution finale des marchandises doit avoir lieu sans CO ₂ dès que possible (surtout dans les régions densément peuplées et les villes).	KEP+Mail
218.13	Il faut fixer l'exonération des camions électriques de la RPLP jusqu'à 2030 (la durée de l'exception est incertaine, cette incertitude n'encourage pas les investissements dans une nouvelle flotte).	Poste

Pas d'accord

BS, SH, SG, ASMC, LRS, UTP, MobilitéPiétonneSuisse, EcoSwiss, MfE, GrèveClimat, FSA, FREC, KBAV, CFF, P.Peterhans

218.20	La sécurité routière ne doit pas se détériorer (protection des piétons, des personnes en situation de handicap et des cyclistes, allègements dans la limite du droit européen, manque d'expérience pour les véhicules plus grands et plus lourds, incertitude à cause de l'abandon de la norme bien connue de 3.5 t, pas d'exception pour les limiteurs de vitesse, formation complémentaire nécessaire pour la catégorie B).	ASMC, MobilitéPié- tonneSuisse, FSA, FREC, KBAV
218.21	La conformité avec le droit de l'UE est impérative (ne pas créer de complications pour les contrôles de police, éviter de devoir modifier les panneaux de signalisation) et la modification doit s'appliquer à tous les véhicules (camping-cars, tracteurs à sellette légers, etc.) dotés d'un système de propulsion alternative (le terme « alternatif » ne doit pas exonérer les véhicules à gaz, les véhicules hybrides, etc. de la limite de 3.5 t).	BS
218.22	Les véhicules lourds (4,25 t) ne doivent pas être exonérés de la redevance sur le trafic des poids lourds.	SH
218.23	Les dérogations et les allègements ne doivent pas entraîner un transfert du rail à la route (voitures de livraison).	UTP, GrèveClimat
Remarques et propositions de modification		
218.40	Proposition art. 3, al. 1, let. n, du projet ORPL (supprimer).	CFF
218.41	Proposition art. 3, al. 1, let. n, du projet ORPL (préciser) : mentionner également les véhicules « dotés d'un système de propulsion non polluante » en plus des véhicules « dotés d'un système de propulsion alternative ».	Economiesuisse, USAM, VFAS, H2, EspaceMobi- lité, CI-CommerceDétail, Coop, H2Energy, Hyun- dai, M, M-Basel, Mi- carna, M-Luzern, M-NE- FR, M-Neuendorf, M- Ostschweiz, M-Suhr, M- Zürich, Pfister, railCare
218.42	Proposition art. 3, al. 1, let. n, du projet ORPL (préciser) : « 1 Font exception à l'assujettissement à la redevance : n. les voitures de livraison dont le poids total dépasse 3,50 t, mais pas 4,25 t, si elles disposent d'une propulsion alternative non polluante et que le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,50 t est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion alternative non polluante (art. 11, al. 2, let. e, ch. 2, OETV). »	ÖkostromSchweiz

5 Avis sur les différentes questions Partie B : Mesures visant à accroître la sécurité routière pour les vélos électriques

Le présent chapitre repose fondamentalement sur la structure de la partie B du questionnaire « Révision partielle de huit ordonnances accompagnant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière ». Pour chaque question, une liste des participants ayant donné leur accord de principe à la proposition ou l'ayant refusée a été dressée. Les participants qui ne figurent pas sur la liste ne se sont pas prononcés explicitement sur la question. Chaque question est également assortie d'une liste des remarques des participants, résumées sous forme de « déclarations centrales » (cf. chap. 2.2). Les participants sont également associés aux « déclarations centrales » correspondantes. Une liste de tous les participants, avec leur abréviation et leur désignation complète, figure en annexe.

5.1 Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR)

5.1.1 Port du casque

Obligation de porter un casque pour les passagers (question 19)

Acceptez-vous qu'à l'avenir, les passagers de cyclomoteurs soient eux aussi tenus de porter un casque ?

(art. 3b, al. 1, du projet OCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord		
ZH, BE, LU, UR, NW, ZG, FR, SO, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PDC, PVL, UDC, SAB, UVS, USAM, ACVS, CC-CCPCS/SCPVS, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, ASETA, MobilitéPiétonneSuisse, BPA, RoadCross, SPC, MfE, FSA, CSA, FARES, SUVA, AS-Assurances, VilleLucerne, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, Kyburz, StromveloCH, D.Schriber, S.Attia		
219.10	L'obligation de porter un casque accroît la sécurité des passagers (en particulier des enfants, réduction du risque de blessures et des frais de santé).	UR, PDC, UDC, SAB, CC-CCPCS/SCPVS, AutoSuisse, FMS, TCS, BPA
219.11	La disposition doit mentionner explicitement que l'obligation de porter un casque s'applique également aux remorques des cycles et cyclomoteurs.	ASMC, AS-Assurances, KBAV
219.12	Les vélos électriques jusqu'à 25 km/h doivent être exemptés de l'obligation de porter un casque.	PVL, MfE
219.13	Cette disposition doit être concrétisée, car seuls les enfants jusqu'à 12 ans peuvent être transportés sur les cyclomoteurs (cyclomoteur léger).	NW, SA-UR
219.14	Les enfants en bas âge doivent être explicitement exemptés de l'obligation de porter un casque.	BE, D.Schriber
219.15	L'obligation de porter un casque ne doit pas entraver la généralisation des cycles (y compris les cyclomoteurs) dans l'intérêt de l'environnement.	BE, PVL
219.17	L'obligation de porter un casque doit s'appliquer exclusivement aux véhicules motorisés (à l'exclusion des véhicules mus par la seule force musculaire).	MobilitéPiétonneSuisse

Pas d'accord

SZ, OW, GL, BS, BL, AR, PLR, PVS, PSS, CDSVS, MotoSuisse, VFAS, LRS, SVI, LITRA, UTP, 2roues, Bikesharing, IMBA, NewRide, ProVelo, SuisseMobile, SwissCycling, ConférenceVélo, Vélosuisse, InitiativesdesAlpes, ATE, ASMAS, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, VilleBerne, Poste, BBGR, CarPostal, 47GradNord, AirBie, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, Nextbike, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Voi, P.Peterhans, T.Dagonnier

219.20 Les mesures de sécurité doivent prévenir les collisions plutôt que d'atténuer les conséquences des chutes (les accidents n'ont pas augmenté de manière disproportionnée et sont indépendants du taux de port du casque, l'utilité du casque en cas d'accident est contestée, le taux de port du casque est déjà très élevé, ne pas faire cavalier seul par rapport à l'UE, contredit l'approche incitative pour la mobilité douce).

PVS, VFAS, LITRA, 2roues, IMBA, Vélosuisse, InitiativesdesAlpes, ATE, ASMAS, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, BBGR, CarPostal, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Voi

219.21 L'obligation de porter un casque désavantage les vélos-taxis électriques (entrave à l'activité commerciale), les vélos-cargos (réduction de l'attrait) et les vélos électriques (transport d'enfants) par rapport aux autres moyens de transport.

CDSVS, Bikesharing, SuisseMobile, Vélosuisse, ASMAS, BBGR, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli

219.22	L'obligation de porter un casque est disproportionnée et ne doit pas conduire à un transfert des cycles vers d'autres modes de transport (prévention des accidents à la source, le nombre d'accidents est stable et indépendant du taux de port du casque, écart par rapport à la norme de l'UE, responsabilité personnelle et décision individuelle, taux de port du casque déjà élevé, difficultés de mise en œuvre).	BS, BL, PSS, SVI, NewRide, ConférenceVélo, Poste, FutureBike, Nextbike, T.Dagonnier
219.23	L'obligation de porter un casque crée des incitations négatives à l'utilisation de cycles (contraire à l'approche incitative, les sièges enfant sont plus efficaces pour les enfants en bas âge, ces derniers ne peuvent pas porter de casque).	ProVelo, SwissCycling, T.Dagonnier
219.24	Le port du casque doit rester de la responsabilité des individus (pas une obligation).	SZ, PLR, MotoSuisse, VilleBerne, P.Peterhans
219.25	Il ne faut pas dégrader les conditions-cadres pour les moyens de transport alternatifs au TIM.	UTP
Remarques et propositions de modification		
219.40	Proposition art. 63, al. 3, OCR (adapter) : « Un cycliste âgé de plus de seize ans peut transporter »: d. sur une remorque pour cycles attelée à un cycle à une ou deux places, ou sur un cycle spécialement aménagé, au maximum deux enfants sur des places assises protégées. e. (nouveau) sur un cycle spécialement aménagé, un cycliste peut transporter autant d'enfants qu'il existe de places assises protégées. »	SVI
219.41	Proposition art. 175, al. 4, OETV (adapter) : « Le poids total ne doit pas dépasser 250 kg, sauf pour les fauteuils roulants. »	SVI
219.42	Obligation de porter un casque: proposition art. 3b, al. 1, OCR (préciser) : « cyclomoteurs légers » au lieu de « cyclomoteurs » (seuls les cyclomoteurs légers peuvent avoir deux places).	NW

Obligation de porter un casque sur tous les cyclomoteurs (question 20)

Acceptez-vous qu'à l'avenir, les conducteurs de tous les cyclomoteurs soient tenus de porter un casque (désormais obligatoire aussi sur les vélos électriques lents et les trottinettes électriques notamment ; seule exception : fauteuils roulants motorisés) ?
(art. 3b, al. 2, let. e, du projet OCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord		
ZH, BE, LU, UR, NW, ZG, FR, SO, SH, GR, TG, VD, VS, GE, JU, PDC, UDC, USAM, ACVS, CC-CCPCS/SCPVS, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, ASETA, MobilitéPiétonneSuisse, SwissCycling, BPA, RoadCross, SPC, ProSenectute, FSA, CSA, FARES, SUVA, AS-Assurances, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL		
220.10	Le casque est une mesure simple et efficace pour réduire la probabilité de blessures à la tête en cas d'accident.	UR, PDC, UDC, TCS, SwissCycling, BPA, ProSenectute, FSA, FARES, SUVA
220.11	La disposition doit mentionner explicitement que l'obligation de porter un casque s'applique également aux remorques des cycles et cyclomoteurs et que les conducteurs de vélos électriques doivent porter un gilet de protection pour se distinguer des cyclistes.	ASMC, AS-Assurances, KBAV

220.12	La terminologie de la disposition n'est pas cohérente (si le casque est obligatoire sur les cyclomoteurs et les cyclomoteurs légers, il faut le mentionner à l'art. 3b OCR).	NW, SA-UR
220.13	L'obligation de porter un casque doit s'appliquer exclusivement aux véhicules motorisés (à l'exclusion des véhicules mus par la seule force musculaire).	MobilitéPiétonneSuisse
220.14	L'obligation de porter un casque ne doit pas entraver la généralisation des cycles (y compris les cyclomoteurs) dans l'intérêt de l'environnement.	BE

Pas d'accord

SZ, OW, GL, BS, BL, AR, AI, SG, AG, TI, NE, PLR, PVL, PVS, PSS, UVS, CDSVS, MotoSuisse, VFAS, LRS, SVI, LITRA, UTP, 2roues, Bikeshearing, IMBA, NewRide, ProVelo, SuisseMobile, ConférenceVélo, Vélosuisse, InitiativesdesAlpes, SwissEMobility, ATE, GastroSuisse, ASMAS, MfE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, VilleBerne, VilleLucerne, Kyburz, Poste, BBGR, CarPostal, 47GradNord, AirBie, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, Lime, m-way, Nextbike, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, TIER, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Voi, D.Schriber, D.Wettstein, P.Peterhans, S.Attia, T.Dagonnier

220.20	Les mesures de sécurité doivent prévenir les collisions plutôt que d'atténuer les conséquences des chutes (les accidents n'ont pas augmenté de manière disproportionnée et sont indépendants du taux de port du casque, l'utilité du casque en cas d'accident est contestée, le taux de port du casque est déjà très élevé, ne pas faire cavalier seul par rapport à l'UE, contredit l'approche incitative pour la mobilité douce).	VFAS, 2roues, IMBA, Vélosuisse, InitiativesdesAlpes, ATE, ASMAS, MfE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, BBGR, CarPostal, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Voi, T.Dagonnier
--------	---	---

220.21	L'obligation de porter un casque est disproportionnée risque de conduire à un retour des cycles vers d'autres modes de transport (l'objectif principal devrait être la prévention des accidents à la source, le nombre d'accidents n'a pas augmenté de manière disproportionnée et est indépendant du taux de port du casque, taux de port du casque déjà élevé, ne pas faire cavalier seul par rapport à l'UE, contredit l'approche incitative pour la mobilité douce, appel à la responsabilité personnelle, difficultés de mise en œuvre).	BS, BL, AR, AI, AG, TI, PVL, PSS, UVS, CDSVS, SVI, Bikesha-ring, NewRide, Suisse-Mobile, ConférenceVélo, VilleLucerne, Poste, AirBie, FutureBike, Lime, Nextbike, TIER, D.Wettstein, P.Peterhans, S.Attia
220.22	Le port du casque doit rester de la responsabilité des individus (pas une obligation).	SZ, PLR, D.Schriber
220.23	L'obligation de porter un casque désavantage les vélos-taxis électriques (entrave à l'activité commerciale), les vélos-cargos (réduction de l'attrait) et les vélos électriques (transport d'enfants) par rapport aux autres moyens de transport.	ProVelo, SwissEMobility, Voi
220.24	Pour diminuer le nombre d'accidents, il faut mieux former les cyclistes (comment bifurquer, technique, théorie de la circulation).	LRS
220.25	Il ne faut pas dégrader les conditions-cadres pour les moyens de transport alternatifs au TIM.	UTP
220.26	Les vélos électriques jusqu'à 25 km/h doivent être exemptés de l'obligation de porter un casque.	SG, LITRA, SwissEMobility, GastroSuisse, VilleBerne
Remarques et propositions de modification		
220.30	Il ne faut pas édicter des prescriptions différentes pour les vélos électriques normaux jusqu'à 25 km/h et les cycles non motorisés.	2roues
220.31	Il y a une confusion en ce qui concerne les vélos électriques « rapides » et « lents » (utiliser des définitions claires et non équivoques).	MfE
220.40	Proposition art. 3b, al. 2, let. e, OCR (adapter) : « 2 Sont dispensés de l'obligation de porter le casque : e. les personnes occupant un véhicule dont la vitesse maximale, de par leur construction, n'excède pas 20 km/h et qui sont éventuellement équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h, lorsque ces véhicules sont utilisés dans le cadre d'une offre touristique. »	GastroSuisse

Obligation de porter un casque sur les cycles pour les enfants de moins de 16 ans (question 21)

Seriez-vous favorable à un port du casque obligatoire pour les enfants jusqu'à seize ans sur les vélos non motorisés ?

(Question indépendante des modifications proposées)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

BE, UR, NW, GL, FR, SO, SH, SG, GR, TG, TI, VD, VS, GE, JU, USAM, ACVS, CC-CCPCS/SCPVS, IG-WAB, ASMC, BPA, RoadCross, SPC, CSA, FARES, SUVA, AS-Assurances, SA-UR, FREC, KBAV, FZL, Kyburz, StromveloCH, D.Schriber

221.10	Le casque obligatoire pour les enfants est dans l'intérêt de la sécurité routière.	UR, FR, BPA, SUVA
--------	--	-------------------

221.11	La marge de manœuvre pour l'amélioration est faible chez les enfants de moins de 14 ans (ce groupe d'âge présente déjà le taux de port du casque le plus élevé).	NW, GR, TI, ACVS, CCPCS/SCPVS, FARES
221.12	L'obligation de porter un casque doit s'appliquer à tous les conducteurs de véhicules.	SH, FREC
221.13	L'obligation de porter un casque ne doit pas entraver la généralisation des cycles (y compris les cyclomoteurs) dans l'intérêt de l'environnement.	BE
Pas d'accord ZH, LU, SZ, OW, ZG, BS, BL, AR, AI, AG, NE, PLR, PVL, PSS, SAB, UVS, CDSVS, AutoSuisse, FMS, TCS, VFAS, LRS, ASETA, SVI, LITRA, UTP, 2roues, Bikessharing, MobilitéPiétonneSuisse, IMBA, NewRide, ProVelo, SuisseMobile, SwissCycling, ConférenceVélo, Vélosuisse, InitiativesAlpes, ATE, ASMAS, MfE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, VilleBerne, VilleLucerne, CentrePatronal, FER, Poste, BBGR, CarPostal, 47GradNord, AirBie, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, Nextbike, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, P.Peterhans, S.Attia, T.Dagonnier		
221.20	Il faut supprimer l'obligation de porter un casque pour les enfants (mauvais point d'approche, le casque ne prévient pas les accidents, le taux de port du casque est déjà très élevé chez les enfants, le Parlement s'est exprimé contre le casque obligatoire pour les enfants en 2012, mise en œuvre compliquée, crée une incitation négative à l'utilisation du cycle).	BL, AR, PSS, CDSVS, SVI, LITRA, 2roues, Vélosuisse, InitiativesAlpes, ATE, ASMAS, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, VilleBerne, Poste, BBGR, CarPostal, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnis-macher, Fähradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, P.Peterhans
221.21	L'obligation de porter un casque crée une incitation négative à l'utilisation du cycle et fait ainsi obstacle à la généralisation des cycles dans l'intérêt de l'environnement.	BS, NewRide, ProVelo, SuisseMobile, SwissCycling, ConférenceVélo, MfE, FutureBike, Nextbike, S.Attia
221.22	Ne pas interférer avec la responsabilité personnelle des parents (les parents doivent décider eux-mêmes si leurs enfants doivent porter un casque).	SZ, AI, PLR, UVS, VilleLucerne

221.23	L'obligation de porter un casque pour les enfants entraîne des problèmes de mise en œuvre (impossible de sanctionner les enfants, la responsabilité incombe aux parents mais ils ne peuvent pas surveiller constamment).	AutoSuisse, FMS, ASETA
221.24	L'obligation actuelle de porter un casque pour les enfants jusqu'à 12 ans suffit, il n'y a pas lieu de l'élargir.	SAB, IMBA, FER
221.25	L'objectif d'augmentation de la sécurité doit être atteint en premier lieu au moyen d'infrastructures minimisant les conséquences des accidents (casque obligatoire en dernier recours).	ZH, Bikesharing
221.26	La formation minimale à la conduite de cycles dans la circulation routière doit être intégrée dans le plan d'études des écoles.	LRS
221.27	Il n'existe aucune raison objective de faire une distinction entre les enfants de moins de 16 ans et les adolescents/adultes pour des motifs de sécurité routière.	ZG
221.28	Les enfants et les adolescents sont le mauvais groupe cible (entraîne à la conduite illégale de cycles, p. ex. lors de perte du casque)	PVL

5.1.2 Usage diurne obligatoire des phares

Usage diurne des phares (question 22)

Acceptez-vous qu'à l'avenir, les conducteurs de cyclomoteurs ainsi que de quadricycles légers à moteur, de quadricycles à moteur et de tricycles à moteur soient eux aussi tenus de rouler de jour avec les phares allumés ?

(art. 30, al. 2, du projet OCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

ZH, BE, UR, OW, NW, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PDC, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, UVS, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, ASA, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, SVI, MobilitéPiétonneSuisse, IMBA, SwissCycling, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, RoadCross, SPC, CargoForum, KEP+Mail, Greenpeace, AllianceClimatique, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, FSA, CSA, FARES, SUVA, AS-Assurances, VilleBerne, VilleLucerne, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Kyburz, swisscombi, Poste, CarPostal, TPF, PubliBike, D.Schriber, T.Dagonnier

222.10 L'usage diurne des phares est une bonne méthode pour améliorer la visibilité et la sécurité routière, qui présente peu d'inconvénients.

UR, NW, BS, BL, AR, AI, GR, TG, VD, PDC, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, UVS, ACVS, CDSVS, TCS, ASTAG, MobilitéPiétonneSuisse, SwissCycling, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, CargoForum, Greenpeace, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, FSA, CSA, FARES, VilleBerne, VilleLucerne, SA-UR, CDS, swisscombi, Poste, CarPostal, PubliBike

222.11	L'usage diurne des phares doit être élargi aux vélos électriques lents et rapides (mais pas aux VTT électriques, il n'est pas toujours possible de charger les phares non installés de base).	PVL, AutoSuisse, FMS, IMBA
222.12	Les cycles avec assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h doivent rester assimilés aux cycles mus uniquement par la force musculaire (pas de phares diurnes).	SH, IG-WAB, FZL
222.14	Il convient d'examiner s'il faut étendre l'usage obligatoire des phares à l'ensemble des cycles, vélos électriques et cyclomoteurs.	BE
222.15	La mesure est difficile à mettre en œuvre par la police.	TI
Pas d'accord		
LU, SZ, GL, ZG, MotoSuisse, 2roues, Bikesharing, NewRide, ProVelo, SuisseMobile, ConférenceVélo, Vélosuisse, ASMAS, MfE, BBGR, 47GradNord, AirBie, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, Nextbike, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, D.Wettstein, P.Peterhans, S.Attia		
222.20	L'usage diurne des phares pour tous les vélos électriques n'est ni judicieux, ni toujours techniquement réalisable (en cas de conduite avec moteur arrêté, contre-productif pour les vélos électriques à usage sportif, ne pas faire cavalier seul par rapport à l'UE, proposition de suppression).	ConférenceVélo, Vélosuisse, ASMAS, BBGR, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, Nextbike, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, D.Wettstein, S.Attia
222.21	L'usage diurne obligatoire des phares peut désavantager les usagers de la route qui ne disposent pas de lumières (les piétons et les cycles sans phares passeront plus facilement inaperçus).	Bikesharing, NewRide, ConférenceVélo, FutureBike, Nextbike
222.22	Les cycles avec assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h doivent rester assimilés aux cycles mus uniquement par la force musculaire (pas de phares diurnes).	ProVelo, SuisseMobile, MfE
222.23	La protection personnelle au moyen du phare diurne doit rester dans la responsabilité personnelle des conducteurs de véhicules.	ZG, MotoSuisse, 2roues

Remarques et propositions de modification

- 222.40 Proposition art. 30, al. 2, du projet OCR (adapter) : « 2 Pour le reste, l'utilisation des feux de circulation diurne, des feux de croisement ou des feux prescrits pour la catégorie de véhicules concernée est obligatoire pour les véhicules automobiles. Font exception :
- a. les véhicules automobiles conduits par une personne à pied ;
 - b. les véhicules automobiles dont la vitesse maximale n'excède pas 10 km/h,
 - c. les véhicules automobiles utilisés pour le sport, et
 - d. les véhicules automobiles mis en circulation pour la première fois avant le 1er janvier 1970. »
- SwissCycling

Exceptions à l'obligation de l'usage diurne des phrase (question 23)

Acceptez-vous les exceptions à l'obligation de rouler de jour avec les phares allumés (notamment pour les véhicules jusqu'à 10 km/h, par ex. les fauteuils roulants motorisés) ?

(art. 30, al. 2, let. a à c, du projet OCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

ZH, LU, UR, SZ, NW, GL, FR, SO, BL, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PDC, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, UVS, USAM, ACVS, CDSVS, ASA, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, SVI, Bikesharing, MobilitéPiétonneSuisse, NewRide, ConférenceVélo, InitiativesdesAlpes, ATE, CargoForum, KEP+Mail, MfE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, FSA, CSA, SUVA, AS-Assurances, VilleLucerne, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Kyburz, swisscombi, Poste, CarPostal, PubliBike, D.Schriber, P.Peterhans

- 223.10 Les VTT électriques doivent également être exemptés de l'obligation de rouler de jour les phares allumés.
- PSS, InitiativesdesAlpes, ATE, Greenpeace, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF

- 223.11 Les exceptions à l'obligation de rouler de jour les phares allumés doivent être gérées de manière restrictive.
- GR, TG, ACVS

Pas d'accord

BE, OW, ZG, BS, SH, AR, CC-CCPCS/SCPVS, 2roues, IMBA, SwissCycling, Vélosuisse, BPA, RoadCross, ASMAS, BBGR, 47GradNord, AirBie, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, Nextbike, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli

223.20	Tous les vélos électriques avec assistance au pédalage (jusqu'à 25 km/h et jusqu'à 45 km/h) doivent être exemptés de l'obligation de rouler de jour les phares allumés.	2roues, ASMAS, BBGR, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnis-macher, Fahrradies, Fat-teba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli
223.21	L'obligation de rouler de jour avec les phares allumés doit être étendue à tous les véhicules.	BE, OW, AR, CC-CCPCS/SCPVS, Vélosuisse, BPA, Road-Cross
223.22	Les cyclomoteurs utilisés explicitement pour le sport doivent être exemptés de l'obligation de rouler de jour les phares allumés (p. ex. VTT électriques).	IMBA, SwissCycling
223.23	Les exceptions à l'obligation de rouler de jour les phares allumés ne doivent être accordées que pour les véhicules circulant sur le trottoir.	BS
223.24	Il convient de renoncer globalement à l'obligation de rouler de jour avec les phares allumés.	FutureBike
Remarques et propositions de modification		
223.40	Proposition art. 30, al. 2, du projet OCR (adapter) : « 2 Pour le reste, l'utilisation des feux de circulation diurne, des feux de croisement ou des feux prescrits pour la catégorie de véhicules concernée est obligatoire pour les véhicules automobiles. Font exception : a. les véhicules automobiles conduits par une personne à pied ; b. les véhicules automobiles dont la vitesse maximale n'excède pas 10 km/h, c. les véhicules automobiles utilisés explicitement pour le sport, et d. les véhicules automobiles mis en circulation pour la première fois avant le 1er janvier 1970. »	IMBA

5.1.3 Respect des limitations générales de vitesse et des vitesses maximales signalées

Respect des limitations générales de vitesse (question 24)

Acceptez-vous que les conducteurs de cyclomoteurs ainsi que de vélos-taxis dont la largeur ne dépasse pas 1,00 m doivent à l'avenir respecter les limitations générales de vitesse et les vitesses maximales signalées ?

(art. 42, al. 4, du projet OCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

ZH, BE, UR, OW, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, VD, VS, NE, GE, JU, PDC, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, UVS, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, ASA, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, SVI, 2roues, MobilitéPiétonneSuisse, IMBA, NewRide, ProVelo, SuisseMobile, SwissCycling, ConférenceVélo, Vélosuisse, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, RoadCross, SPC, KEP+Mail, ASMAS, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, FSA, CSA, FARES, SUVA, AS-Assurances, VilleLucerne, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, Kyburz, Poste, BBGR, CarPostal, 47GradNord, AirBie, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, Nextbike, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, D.Schriber, S.Attia, T.Dagonnier

224.10 Fondamentalement, les véhicules motorisés de tous types doivent respecter la vitesse maximale signalée, mais la mise en œuvre de la réglementation est problématique et coûteuse (équipement coûteux pour les contrôles de police, compteur de vitesse pas assez précis, écart par rapport à la norme de l'UE, compteurs de vitesse parfois impossibles au plan technique et imprécis, aujourd'hui déjà les deux-roues adaptent leur vitesse aux conditions, utilité/sécurité pour la circulation faible par rapport au travail et aux coûts).

BE, 2roues, ASMAS, BBGR, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli

224.11 Les vélos électriques rapides (jusqu'à 45 km/h) doivent respecter les vitesses maximales signalées et il faut harmoniser la vitesse dans les situations de trafic mixte (pistes cyclables, zones de rencontre / zones 30).

OW, FR, BS, GR, TG, PSS, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, MobilitéPiétonneSuisse, ProVelo, SuisseMobile, SwissCycling, ConférenceVélo, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, Greenpeace, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, FARES, VilleLucerne, SA-UR, Nextbike, S.Attia

224.12	L'obligation de respecter la vitesse maximale ne doit être introduite que pour les vélos électriques rapides (selon l'art. 18, let. a OETV).	ZH, AI, VD, VS, NE, GE, JU, PDC, PVL, ASA, ProtectionClimat, FSA
224.13	L'obligation de respecter la vitesse maximale améliore la sécurité routière.	PLR, CSA
224.14	L'ordonnance n'indique pas clairement si la réglementation s'applique uniquement aux cyclomoteurs ou également aux cyclomoteurs légers.	NW, SA-UR
224.15	Le respect des vitesses maximales ne peut être exigé que si une obligation d'équiper un compteur de vitesse est instaurée.	NW
224.16	La surveillance automatisée de la vitesse est inefficace pour les cyclomoteurs légers (pas de plaques d'immatriculation).	CDSVS
224.17	L'égalité de traitement entre les vélos électriques « rapides » et les cyclomoteurs dotés d'un moteur à combustion interne est accueillie favorablement.	TCS
Pas d'accord		
LU, SZ, GL, AR, TI, MotoSuisse, MfE, P.Peterhans		
224.20	L'obligation de respecter la vitesse maximale ne doit être introduite que pour les vélos électriques rapides (selon l'art. 18, let. a).	AR, MfE
224.21	Les vélos électriques rapides (jusqu'à 45 km/h) doivent respecter les vitesses maximales signalées et il faut harmoniser la vitesse dans les situations de trafic mixte (pistes cyclables, zones de rencontre / zones 30, vitesse maximale signalée).	LU
224.22	Le respect des vitesses maximales ne peut être exigé que si une obligation d'équiper un compteur de vitesse est instaurée.	GL
224.23	La surveillance automatisée de la vitesse est inefficace pour les cyclomoteurs légers (pas de plaques d'immatriculation).	TI
224.24	Les cyclomoteurs ne doivent pas être désavantagés par rapport aux cycles sans moteur.	MotoSuisse
224.25	Il serait préférable de continuer à promouvoir le principe du respect d'une vitesse adaptée à la situation plutôt que d'instaurer une obligation de respecter la vitesse maximale.	TI

5.2 Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)

5.2.1 Obligation d'équiper les véhicules d'un compteur de vitesse

Compteur de vitesse (question 25)

Acceptez-vous que les cyclomoteurs pouvant atteindre plus de 20 km/h par la seule force du moteur ou dotés d'une assistance au pédalage active au-delà de 25 km/h doivent être équipés d'un compteur de vitesse ?

(art. 178b, al. 3, du projet OETV)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord		
ZH, BE, UR, OW, NW, FR, SO, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PDC, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, UVS, USAM, ACVS, CDSVS, ASA, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, LRS, ASETA, MobilitéPiétonneSuisse, NewRide, ProVelo, SuisseMobile, ConférenceVélo, InitiativesAlpes, ATE, BPA, RoadCross, SPC, MfE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, FSA, CSA, SUVA, AS-Assurances, VilleLucerne, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, Kyburz, Poste, BBGR, CarPostal, AirBie, Nextbike, PubliBike, D.Schriber, S.Attia, T.Dagonnier		
225.10	Le respect des limites de vitesse par les cyclomoteurs « rapides » permet de diminuer les conflits dans les zones 30 et de rencontre ainsi que sur les pistes, liaisons et rues cyclables.	PSS, InitiativesAlpes, ATE, Greenpeace, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, VilleLucerne
225.11	L'obligation d'installer un compteur de vitesse doit s'appliquer uniquement aux cyclomoteurs « rapides » (selon l'art. 18, let. a, OETV).	BL, GR, TG, ACVS, CDSVS, MfE
225.12	L'obligation d'installer un compteur et le respect de la limite de vitesse pour les cyclomoteurs améliorent la sécurité routière.	PDC, PLR, PVL, UDC, CSA
225.13	Le respect des vitesses maximales ne peut être exigé que si une obligation d'équiper un compteur de vitesse est instaurée (sécurité du droit, simplification des contrôles).	TCS, MobilitéPiétonneSuisse, BPA, FSA
225.14	Les compteurs de vitesse ne doivent pas être soumis à des exigences particulières (utiliser des compteurs conventionnels, courants dans le commerce).	CDSVS, ConférenceVélo, Nextbike
225.15	Fondamentalement, les véhicules motorisés de tous types doivent respecter la vitesse maximale signalée, mais la mise en œuvre de la réglementation est problématique et coûteuse (équipement coûteux pour les contrôles de police, compteur de vitesse pas assez précis, écart par rapport à la norme de l'UE, compteurs de vitesse parfois impossibles au plan technique et imprécis, aujourd'hui déjà les deux-roues adaptent leur vitesse aux conditions, utilité/sécurité pour la circulation faible par rapport au travail et aux coûts).	BE
225.16	Il convient d'avoir une réglementation uniforme pour tous les cyclomoteurs en matière de compteur de vitesse obligatoire.	SUVA
225.17	Il ne faut pas instaurer d'obligation d'installer un compteur de vitesse ni de réglementation séparée pour l'autorisation des compteurs (impossible à mettre en œuvre sur le plan technique, compteurs pas assez précis, coûts supplémentaires pour les fabricants en raison de l'écart par rapport à la norme internationale).	BBGR
225.18	Si la vitesse maximale est portée à 30 km/h pour les vélos électriques « lents », l'obligation d'installer un compteur de vitesse doit elle aussi s'appliquer seulement à partir de 30 km/h.	NewRide

Pas d'accord

LU, SZ, GL, ZG, BS, AR, MotoSuisse, VFAS, SVI, 2roues, IMBA, SwissCycling, Vélosuisse, SwissEMobility, ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, P.Peterhans

225.20	Il ne faut pas introduire d'obligation d'installer un compteur de vitesse ni de réglementations relatives à l'autorisation des compteurs (impossible à mettre en œuvre sur le plan technique, coûts supplémentaires pour les fabricants en raison de l'écart par rapport à la norme internationale, compteurs pas assez fiables). Si un compteur de vitesse est nécessaire, il convient de prescrire un simple compteur pour vélos, courant dans le commerce, pour les vélos électriques rapides.	2roues, Vélosuisse, ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli
225.21	L'obligation d'installer un compteur de vitesse doit être élargie à tous les cyclomoteurs (obligation généralisée, à l'exception des véhicules autorisés à circuler sur le trottoir).	BS, SVI
225.22	L'obligation d'installer un compteur de vitesse doit s'appliquer uniquement aux cyclomoteurs « rapides » (selon l'art. 18, let. a, OETV).	IMBA, SwissCycling
225.23	Les cyclomoteurs ne doivent être obligatoirement équipés d'un compteur de vitesse que si les vitesses maximales doivent être respectées.	AR, MotoSuisse
225.24	Le respect de la vitesse maximale doit être assuré sous la responsabilité personnelle des conducteurs (pas d'obligation d'installer un compteur, même si la vitesse maximale est prescrite).	ZG, FutureBike

5.2.2 Obligation d'équiper rétroactivement les véhicules d'un compteur de vitesse**Obligation d'équiper rétroactivement les véhicules d'un compteur de vitesse (question 26)**

Acceptez-vous que les cyclomoteurs déjà en circulation au moment de l'entrée en vigueur de l'obligation d'équipement ci-dessus doivent eux aussi être dotés d'un compteur de vitesse au sens de l'art. 178b, al. 3, du projet OETV, au plus tard dans un délai de cinq ans ?

(art. 222q, al. 1, du projet OETV)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

BE, UR, OW, NW, FR, SO, SH, AI, AG, TI, PDC, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, UVS, ACVS, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, LRS, SVI, MobilitéPiétonneSuisse, NewRide, ProVelo, SuisseMobile, ConférenceVélo, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, RoadCross, SPC, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, FSA, CSA, SUVA, AS-Assurances, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, Kyburz, Poste, CarPostal, AirBie, Nextbike, PubliBike, D.Schriber, S.Attia

226.10	On peut douter que l'obligation d'installer rétroactivement un compteur de vitesse soit proportionnée, exécutable et contrôlable.	BE, TI, ACVS
226.11	La mesure est justifiée et le délai approprié pour l'installation des compteurs est approprié.	OW, MobilitéPiétonne-Suisse, BPA
226.12	Il faut réduire le délai pour l'installation des compteurs de vitesse (propositions : un an, trois ans).	SO, SVI
226.13	L'obligation d'installer rétroactivement un compteur de vitesse améliore la sécurité routière.	UDC
Pas d'accord ZH, LU, SZ, GL, ZG, BS, BL, AR, SG, GR, TG, VD, VS, NE, GE, JU, USAM, CDSVS, ASA, MotoSuisse, VFAS, ASETA, 2roues, IMBA, SwissCycling, Vélosuisse, SwissEMobility, ASMAS, VilleLucerne, BBGR, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, P.Peterhans, T.Dagonnier		
226.20	Il ne doit pas être obligatoire d'installer rétroactivement un compteur de vitesse (impossible sur les cycles anciens, écart par rapport à la norme internationale, les compteurs ne sont pas fiables, garantie de la situation acquise).	2roues, ASMAS, BBGR, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnis-macher, Fähradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli
226.21	On peut douter qu'il soit techniquement possible d'équiper rétroactivement tous les cyclomoteurs d'un compteur de vitesse (les détenteurs devraient être responsables d'effectuer l'installation dans les délais).	ZH, SZ, GR, VD, VS, NE, GE, JU, ASA, ASETA
226.22	On peut douter que l'obligation d'installer rétroactivement un compteur de vitesse soit proportionnée, exécutable et contrôlable.	ZG, BL, SG, TG
226.23	Il ne doit pas être obligatoire d'installer rétroactivement un compteur de vitesse.	AR, USAM, MotoSuisse
226.24	Il faut réduire le délai pour l'installation des compteurs de vitesse (propositions : un an, trois ans).	BS, VilleLucerne
226.25	L'obligation d'installer (rétroactivement) un compteur de vitesse doit s'appliquer uniquement aux cyclomoteurs « rapides » (selon l'art. 18, let. a, OETV).	IMBA, SwissCycling
226.26	Les véhicules anciens doivent être exemptés de l'obligation d'installer rétroactivement un compteur de vitesse.	CDSVS, FutureBike

5.3 Ordonnance du 16 janvier 2019 sur les amendes d'ordre (OAO)

5.3.1 Être passager sur un cyclomoteur sans porter le casque

Conduite sans casque (question 27)

Acceptez-vous que les passagers qui ne portent pas le casque sur les cyclomoteurs puissent à l'avenir être sanctionnés d'une amende d'ordre de 30 francs ?

(annexe 1, ch. 800.3, du projet OAO)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

ZH, BE, LU, UR, ZG, SO, BS, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, GE, JU, PDC, UDC, SAB, UVS, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVs, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, LRS, ASETA, 2roues, MobilitéPiétonneSuisse, IMBA, SwissCycling, BPA, RoadCross, SPC, FSA, CSA, AS-Assurances, VilleLucerne, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, Kyburz, StromveloCH, D.Schriber, S.Attia

227.10 Si l'obligation de porter un casque est introduite, l'amende est indiquée et le montant proposé est approprié. CDSVS, IMBA, BPA, CSA, VilleLucerne, StromveloCH

227.11 Une amende de 30 francs est insuffisante. S.Attia

Pas d'accord

SZ, OW, NW, GL, FR, BL, AR, PLR, PVL, PSS, MotoSuisse, VFAS, SVI, Bikesharing, NewRide, ProVelo, SuisseMobile, ConférenceVélo, Vélosuisse, InitiativesdesAlpes, ATE, ASMAS, MfE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, SA-UR, Poste, BBGR, CarPostal, 47GradNord, AirBie, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, Nextbike, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, P.Peterhans, T.Dagonnier

227.20 Il ne faut pas introduire d'obligation de porter un casque ni, par conséquent, d'amendes pour le fait de conduire sans casque. OW, BL, AR, PLR, PVL, PSS, SVI, Bikesharing, NewRide, ProVelo, Vélosuisse, InitiativesdesAlpes, ATE, ASMAS, Greenpeace, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, Poste, BBGR, CarPostal, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, T.Dagonnier

227.21	L'amende devrait être infligée au conducteur du véhicule, puisque par définition, les passagers des cyclomoteurs ne peuvent être que des enfants (les enfants ne peuvent pas être amendés) ; en outre, il faudrait utiliser le terme de « cyclomoteur léger » (selon l'art. 18, al. 1, let. b, OETV, seuls ceux-ci peuvent avoir deux places).	SZ, NW, GL, FR, SA-UR
227.22	Il existe une lacune réglementaire pour les enfants de 12 à 15 ans (l'amende d'ordre selon le ch. 601.2. du projet OAO n'est pas possible et selon l'art. 24 DPMIn, les enfants de moins de 15 ans ne peuvent pas être amendés).	NW, GL, SA-UR
227.23	Les vélos électriques lents doivent être exemptés.	MfE

5.3.2 Transporter un enfant de moins de douze ans ne portant pas le casque

Enfants et conduite sans casque (question 28)

Acceptez-vous que les personnes qui transportent des enfants âgés de moins de douze ans ne portant pas le casque puissent à l'avenir être sanctionnées d'une amende d'ordre de 30 francs ?
(annexe 1, ch. 601.2, du projet OAO)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

ZH, BE, LU, UR, NW, ZG, FR, SO, BS, SH, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, GE, JU, PDC, PVL, UDC, SAB, UVS, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, LRS, ASETA, 2roues, MobilitéPiétonneSuisse, IMBA, BPA, RoadCross, SPC, FSA, CSA, AS-Assurances, VilleLucerne, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, Kyburz, D.Schriber, S.Attia

228.10	Il existe une lacune réglementaire pour les enfants de 12 à 15 ans (l'amende d'ordre selon le ch. 601.2. du projet OAO n'est pas possible et selon l'art. 24 DPMIn, les enfants de moins de 15 ans ne peuvent pas être amendés).	NW, VD, SA-UR
228.11	L'amende doit être plus élevée.	BE, ACVS
228.12	L'amende est appropriée.	BPA
228.13	La sécurité des enfants est un bien important.	PVL

Pas d'accord

SZ, OW, GL, BL, AR, AI, PLR, PSS, MotoSuisse, VFAS, SVI, Bikesharing, NewRide, ProVelo, SuisseMobile, SwissCycling, ConférenceVélo, Vélosuisse, InitiativesdesAlpes, ATE, ASMAS, MfE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, Poste, BBGR, CarPostal, 47GradNord, AirBie, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, Nextbike, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, P.Peterhans, T.Dagonnier

228.20	Il ne faut pas introduire d'obligation de porter un casque pour les enfants passagers d'un vélo électrique ni, par conséquent, d'amendes pour le fait de conduire sans casque.	OW, PLR, PSS, SVI, Bikesharing, NewRide, ProVelo, SuisseMobile, Vélosuisse, Initiatives des Alpes, ATE, ASMAS, Greenpeace, Grève Climat, PUSCH, SES, WWF, Poste, BBGR, CarPostal, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, T.Dagonnier
228.21	Il existe une lacune réglementaire pour les enfants de 12 à 15 ans (l'amende d'ordre selon le ch. 601.2. du projet OAO n'est pas possible et selon l'art. 24 DPMIn, les enfants de moins de 15 ans ne peuvent pas être amendés).	SZ, GL
228.22	L'amende doit être moins élevée.	AI, StromveloCH
228.23	Les nouveaux vélos-cargos équipés d'un moteur auxiliaire électrique doivent être exemptés de l'obligation de porter un casque (meilleure protection que sur les sièges de vélo traditionnels).	FutureBike
228.24	Les vélos électriques lents doivent être exemptés.	MfE

5.3.3 Circuler sans feu

Circuler sans feu (question 29)

Acceptez-vous que les personnes qui circulent de jour sans feu sur des cyclomoteurs puissent à l'avenir être sanctionnées d'une amende d'ordre de 20 francs ?

(annexe 1, ch. 604.4, du projet OAO)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

ZH, BE, UR, OW, NW, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, GE, JU, PDC, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, UVS, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, ASTAG, LRS, ASETA, MobilitéPiétonneSuisse, SwissCycling, Initiatives des Alpes, ATE, BPA, RoadCross, SPC, CargoForum, Greenpeace, AllianceClimatique, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, FSA, CSA, AS-Assurances, VilleLucerne, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Kyburz, swisscombi, Poste, CarPostal, PubliBike, D.Schriber, T.Dagonnier

- | | | |
|--------|--|------------------------|
| 229.11 | L'amende est appropriée et favorise un comportement conforme aux règles. | PSS, BPA, VilleLucerne |
| 229.12 | Il ne doit pas être possible d'infliger une amende d'ordre pour les VTT électriques (engins de sport) sans phares installés de base. | PVL, SwissCycling |

Pas d'accord

LU, SZ, GL, ZG, MotoSuisse, VFAS, 2roues, Bikesharing, IMBA, NewRide, ProVelo, SuisseMobile, ConférenceVélo, Vélosuisse, ASMAS, MfE, BBGR, 47GradNord, AirBie, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, Nextbike, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, P.Peterhans, S.Attia

- | | | |
|--------|--|---|
| 229.20 | Il ne faut pas introduire d'obligation de circuler de jour avec les feux pour les vélos électriques (pas judicieux, impossible à mettre en œuvre technique) ni, par conséquent, d'amendes pour le fait de circuler de jour sans feu. | 2roues, Bikesharing, NewRide, ProVelo, SuisseMobile, Vélosuisse, ASMAS, BBGR, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli |
| 229.21 | Les vélos électriques lents doivent être exemptés. | MfE |
| 229.22 | L'usage diurne des phares doit être élargi aux vélos électriques lents et rapides, mais les VTT électriques doivent être exemptés. | IMBA |

Remarques et propositions de modification

- | | | |
|--------|--|---------------------|
| 229.30 | Des gilets réfléchissants seraient plus efficaces que l'obligation de circuler feux allumés. | UR, VD, VS, JU, ASA |
|--------|--|---------------------|

5.3.4 Dépasser la limitation générale de vitesse ou la vitesse maximale signalée

Excès de vitesse (question 30)

Acceptez-vous que les personnes qui ne respectent pas, avec un cyclomoteur, la limitation générale de vitesse ou la vitesse maximale signalée soient passibles à l'avenir d'une amende de 30 francs ?
(annexe 1, ch. 625, du projet OAO)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

ZH, BE, UR, OW, ZG, FR, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, VD, NE, GE, JU, PDC, PVL, PSS, SAB, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, LRS, ASETA, MobilitéPiétonneSuisse, IMBA, NewRide, ProVelo, SuisseMobile, SwissCycling, ConférenceVélo, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, RoadCross, SPC, ASMAS, Greenpeace, AllianceClimatique, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, FSA, CSA, AS-Assurances, FREC, KBAV, FER, FZL, Kyburz, Poste, BBGR, CarPostal, 47GradNord, AirBie, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, Nextbike, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, D.Schriber, S.Attia, T.Dagonnier

230.10 L'amende est appropriée et favorise un comportement conforme aux règles. **PSS**, ProVelo, BPA, AS-MAS, BBGR, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli

230.11 La peine doit être échelonnée en fonction de l'excès de vitesse (une amende d'ordre forfaitaire ne correspond pas au système des sanctions pour excès de vitesse de la LCR). **UR**, ACVS, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, MobilitéPiétonneSuisse, FREC, FZL

230.12 Les amendes pour excès de vitesse doivent être réservées aux vélos électriques « rapides » (jusqu'à 45 km/h) et aux véhicules automobiles qui doivent être équipés d'un compteur de vitesse. **ZH**, IMBA, SwissCycling

230.13 L'amende doit être d'au moins 40 francs (conformément au chiffre 303.1.a OAO). **BE**

Pas d'accord

LU, **SZ**, **NW**, **GL**, **SO**, **BS**, **AR**, **TI**, **PLR**, **UDC**, UVS, MotoSuisse, SVI, 2roues, Vélosuisse, MfE, VilleLucerne, SA-UR, CentrePatronal, P.Peterhans

230.20 La peine doit être échelonnée en fonction de l'excès de vitesse (une amende d'ordre forfaitaire ne correspond pas au système des sanctions pour excès de vitesse de la LCR). **SO**, **BS**, **PLR**, UVS, SVI, VilleLucerne, CentrePatronal

230.21	La disposition doit être concrétisée (pas de sanction pour les vélos électriques « lents » sans compteur de vitesse).	NW, MfE, SA-UR
230.22	La réglementation va à l'encontre de la position du Tribunal fédéral (les cyclomoteurs et les vélos électriques rapides sont considérés comme des véhicules à moteur, doivent déjà respecter la vitesse maximale signalée et sont sanctionnés en cas d'infraction).	AR
230.23	Les conducteurs de vélos électriques et d'autres véhicules doivent être traités de la même manière au plan des sanctions pour la conduite en état d'ébriété ou pour les excès de vitesse.	UDC
230.24	Il faut miser sur la responsabilité personnelle des cyclistes et une infrastructure sécuritaire plutôt que sur des amendes (qui engendrent une grande charge administrative).	Vélosuisse
230.25	Il serait préférable de continuer à promouvoir le principe du respect d'une vitesse adaptée à la situation plutôt que d'instaurer une obligation de respecter la vitesse maximale.	TI
230.26	Il ne faut pas introduire d'obligation d'installer un compteur de vitesse sur les vélos électriques ni, par conséquent, d'amendes pour excès de vitesse.	2roues

5.3.5 Circuler sans le compteur de vitesse prescrit

Compteur de vitesse absent (question 31)

Acceptez-vous que les conducteurs de cyclomoteurs pouvant atteindre plus de 20 km/h par la seule force du moteur ou dotés d'une assistance électrique au pédalage active au-delà de 25 km/h puissent à l'avenir être sanctionnés d'une amende de 20 francs s'ils circulent sans compteur de vitesse ?
(annexe 1, ch. 703.4, du projet OAO)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord ZH, BE, UR, OW, NW, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, AG, TG, TI, VD, NE, GE, JU, PDC, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, LRS, ASETA, MobilitéPiétonneSuisse, NewRide, ProVelo, SuisseMobile, ConférenceVélo, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, RoadCross, SPC, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, FSA, CSA, AS-Assurances, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, Kyburz, Poste, CarPostal, AirBie, Nextbike, PubliBike, D.Schriber, S.Attia, T.Dagonnier		
231.10	L'amende d'ordre pour la conduite sans compteur de vitesse est appropriée (seulement pour les cyclomoteurs qui doivent être équipés d'un compteur de vitesse).	ZH, BS, PSS, ProVelo, BPA
231.11	Si l'excès de vitesse n'est sanctionné que si un compteur de vitesse est installé, cela entraîne des inégalités (amende avec compteur de vitesse : 30 francs, amende sans compteur de vitesse : 20 francs).	BE, ACVS
231.12	L'amende doit être plus élevée.	SA-UR
231.13	Si la vitesse maximale est portée à 30 km/h pour les vélos électriques « lents », les amendes doivent correspondre (excès de vitesse, absence de compteur de vitesse).	NewRide

Pas d'accord

LU, SZ, GL, ZG, SG, GR, UVS, MotoSuisse, VFAS, 2roues, IMBA, SwissCycling, Vélosuisse, ASMAS, VilleLucerne, BBGR, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, P.Peterhans

231.20	Il ne faut pas infliger d'amende pour l'absence de compteur de vitesse (un compteur de vitesse conforme au règlement UE ne remplit pas les exigences, réglementation très difficile à mettre en œuvre).	2roues, ASMAS, BBGR, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli
231.21	L'amende doit être plus élevée.	UVS, VilleLucerne
231.22	On peut douter que cette réglementation soit proportionnée, exécutable et contrôlable.	SG, GR
231.23	Il ne faut pas introduire d'obligation d'installer un compteur de vitesse sur les vélos électriques ni, par conséquent, d'amendes pour l'absence de compteur.	ZG

6 Autres remarques et propositions d'amendement

Outre les remarques et les questions dans la partie « Ordonnances », ont également été formulées 361 remarques et suggestions qui abordaient une thématique certes similaire à celle de la présente consultation, mais pas traitée explicitement dans le questionnaire de la consultation. Ces remarques supplémentaires ont été résumées en 32 « déclarations centrales ».

D'autres remarques et propositions qui se recoupent en partie avec les thématiques soulevées ici figurent dans le rapport sur les résultats de la consultation relative à la LCR et à la LAO4 (notamment concernant l'abrogation / le maintien de l'obligation de suivre des cours d'éducation routière, l'introduction d'une limitation générale à 30 km/h en localité, la lutte contre le bruit et la mesure du bruit, les limitations de la puissance pour les courses d'apprentissage, la neutralité technologique, les accompagnants de convois exceptionnels, le transport de personnes à titre professionnel et à titre non professionnel, le débit d'alcool sur les aires d'autoroute, les gilets de sécurité, la conformité avec le droit de l'UE et la protection des données).

⁴ OFROU, Révision partielle de la loi sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre, Rapport sur les résultats de la procédure de consultation d'août à décembre 2020, 25 mars 2021.

Partie A : mesures visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules routiers (cf. chap. 4)**Véhicules légers des organisations d'intervention**

- 400.10 Il doit rester permis d'équiper les véhicules légers (voitures de livraison jusqu'à 3,5 tonnes) des organisations d'intervention (pompiers, police, ambulances, protection civile, militaires) de neuf places dans le trafic intérieur.
- ZH, LU, OW, GL, SO, BL, SH, SG, VD, CSSP, FW-UR, GV-AG, GV-SO, GVTG, KP-OW, ECAP

Erreur dans le renvoi relatif à la désignation du type de moteur

- 400.15 Lors de la dernière révision partielle du droit de la circulation routière, l'art. 51 OETV a été modifié, mais l'art. 176 OETV, qui renvoie à l'art. 51 OETV, n'a pas été adapté (par erreur).
Proposition art. 176, OETV (adapter) : Supprimer « let. c », remplacer par « let. b ».
Proposition art. 176, al. 2, du projet OETV (adapter) : « Dans le cas des moteurs à combustion, un composant du moteur dont l'échange ne peut se faire facilement doit porter la désignation du type de moteur, l'indication de la cylindrée ainsi que le nom du constructeur ou la marque. Les indications à faire figurer sur les moteurs électriques sont régies par l'art. 51, al. 1, let. a et e b. »
- BS

Partie B : Mesures visant à accroître la sécurité routière pour les vélos électriques (cf. chap. 5)**Critiques générales concernant les adaptations apportées à Via Sicura**

- 400.20 Critiques générales concernant les adaptations en matière de sécurité routière : des mesures efficaces visant à éviter la mise en danger de tiers (réglementations et sanctions pour la protection contre les chauffards et les automobilistes sous l'influence de l'alcool) seront allégées, alors que l'on adopte de nouvelles prescriptions visant des comportements qui n'entraînent pas de mise en danger de tiers (obligation de porter un casque en vélo). La responsabilité en matière de sécurité est de plus en plus reportée sur les victimes, ce qui est considéré comme très problématique. La tâche de l'État doit consister à créer des conditions-cadres permettant à tous les usagers de la route de se déplacer en toute sécurité sans mettre en danger autrui. Dans ce cadre, la responsabilité personnelle et la liberté privée doivent être préservées autant que possible.
- ATE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, WWF

Les vélos-cargos sont désavantagés

- 400.22 Les réglementations suisses diminuent le potentiel des vélos-cargos. Afin de ne pas désavantager les vélos-cargos, il convient de procéder aux adaptations suivantes :
- a) la limite de poids doit être portée à 250 kg, comme dans l'UE ;
 - b) les remorques à vélos à assistance électrique doivent être autorisées ;
 - c) plus de deux enfants doivent pouvoir être transportés dans les vélos-cargos.
- ZH, BS, PVS, PSS, PVL, UVS, CDSVS, ProVelo, FutureBike, 2roues, SwissCycling, InitiativesAlpes, SwissEMobility, ATE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, Ville-Berne

400.26	Les prescriptions suisses pour les vélos-cargos sont trop strictes par rapport à celles de l'UE. En outre, la législation actuelle ne tient pas compte de certaines nouvelles catégories de cyclomoteurs légers (la limitation légale stricte des tandems électriques, des vélos électriques pour enfants et des vélomobiles est très restrictive). Une harmonisation des lois serait souhaitable dans l'intérêt d'une modification du trafic, pour des motifs d'aménagement du territoire, ainsi que des enjeux écologiques et sociétaux.	ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk
--------	--	--

Limites d'âge pour les vélos électriques

400.30	L'âge minimal pour l'utilisation des cyclomoteurs légers doit être abaissé. Proposition art. 5, al. 2, let. d, OAC (adapter) : « Les mineurs âgés de 10 à 16 ans doivent être munis d'un permis de catégorie M. »	2roues, ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk
400.35	Les enfants devraient pouvoir être transportés dans un S-Pedelec. Proposition art. 215, OETV (adapter) : « 2 Sur les cycles, le nombre de places ne doit pas dépasser celui des pédaaliers ou d'unités de propulsion mécaniques similaires. Font exception les cycles spécialement aménagés munis au maximum de quatre places assises protégées pour enfants ou d'une place pour personnes handicapées. Dès qu'un deuxième adulte utilise le véhicule, le nombre maximal d'enfants est ramené à 2. » Proposition art. 18, let. b, OETV (adapter) : « Sont réputés cyclomoteurs légers les véhicules : 4 qui sont spécialement conçus pour transporter au maximum quatre enfants sur des places assises protégées ; lorsque le cyclomoteur léger est combiné avec une remorque pour enfants ou un vélo attelé, le nombre d'enfants autorisés est réduit à raison du nombre d'enfants transportés dans la remorque ou sur le vélo attelé. Dès lors, un adulte ne pourrait donc pas non plus transporter plus de quatre enfants avec ce système. » Proposition art. 63, OCR (adapter) : « 1 qui sont spécialement conçus pour transporter au maximum deux enfants sur des places assises protégées. »	ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk
400.36	Proposition art. 63, al. 3, OCR (adapter) : « Un cycliste âgé de plus de seize ans peut transporter »: d. sur une remorque pour cycles attelée à un cycle à une ou deux places, ou sur un cycle spécialement aménagé, au maximum deux enfants sur des places assises protégées. e. (nouveau) sur un cycle spécialement aménagé, un cycliste peut transporter autant d'enfants qu'il existe de places assises protégées. »	ZH , BS , PVL , PSS , SwissCycling, InitiativedesAlpes, SES

Systèmes de propulsion supplémentaires et dispositifs de limitation de la vitesse

400.40	Les vélomobiles et les cycles à cabine doivent pouvoir être équipés d'un système de propulsion supplémentaire. Proposition art. 18, OETV (adapter) : « Art. 18 Cyclomoteurs a. Les carrosseries fermées sont autorisées, pourvu qu'elles soient conçues de manière à ne pas entraver la visibilité afin de garantir une conduite en toute sécurité. »	ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk
400.41	Les tricycles et les véhicules à voies multiples doivent également être autorisés en tant que cyclomoteurs. Proposition art. 18, OETV (adapter) : Sont réputés « cyclomoteurs » : a. les véhicules monoplaces, pouvant atteindre une vitesse de 30 km/h au maximum de par leur construction, dont la puissance du ou des moteurs n'excède pas 1,00 kW au total et les « cyclomoteurs légers », c'est-à-dire les véhicules équipés d'un système de propulsion électrique, dont la puissance du ou des moteurs n'excède pas 0,50 kW au total, pouvant atteindre une vitesse de 20 km/h au maximum de par leur construction et éventuellement équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h, et 1. qui ont une place ou plusieurs, pourvu que le nombre de places ne dépasse pas celui des pédaliers. »	ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk
400.42	Les remorques à vélos dotés d'un système de propulsion supplémentaire doivent être autorisées.	PVL, PSS, SwissCycling, InitiativedesAlpes, ObstGemüse
400.45	Les véhicules attribués à une catégorie de véhicules exemptée de la réception par type doivent être soumis à une obligation de justifier de la limitation de la puissance. Proposition art. 46 du projet OETV (adapter) : al. 5 (nouvelle) « Si la limitation de la puissance en fonction de la catégorie conduit le véhicule à faire partie d'une catégorie exemptée de la réception par type, le procès-verbal de mesure de la puissance doit toujours accompagner le véhicule. Si le procès-verbal n'est pas présenté à l'autorité de contrôle malgré une demande correspondante, la limitation n'est pas reconnue. »	BS
400.46	L'absence d'un marquage de la puissance du moteur électrique doit pouvoir être sanctionnée. Proposition chiffre 705, annexe 1 du projet OAO : « 705. Absence du marquage de la puissance sur le moteur (art. 51, al. 1, art. 176, al. 2 OETV) Montant CHF 50.- »	BS

- 400.47 Les contrôles de circulation des cyclomoteurs légers posent diverses difficultés : Un contrôle de la circulation ne permet pas de déterminer si un véhicule dispose effectivement d'une propulsion limitée à 0,5 kW et si la limitation de vitesse fonctionne correctement. Il est dès lors impossible de contrôler efficacement ces véhicules. Trois adaptations sont requises afin de pallier ces difficultés : a. réception par type ; b. plaque de contrôle obligatoire ; c. âge minimal pour la conduite de tels véhicules.
- Proposition annexe 1, ch. 1.2 du projet ORT (adapter) : Nous proposons de supprimer les cyclomoteurs légers du chiffre 1.2 de l'annexe 1 à l'ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers : « Font exception :
- les trolleybus;
 - les véhicules militaires au sens de l'ordonnance du 11 février 2004 sur la circulation militaire, si des dérogations à l'OETV sont prévues;
 - les véhicules des personnes qui bénéficient de privilèges et d'immunités diplomatiques;
 - les remorques agricoles et forestières;
 - les traîneaux;
 - les monoaxes et leurs remorques;
 - les voitures à bras équipées d'un moteur;
 - ~~les cyclomoteurs légers~~;
 - les fauteuils roulants à propulsion électrique dont la vitesse maximale n'excède pas 10 km/h. »
- Suppression des cyclomoteurs légers pour soumettre ces véhicules à l'obligation de plaque de contrôle. Proposition art. 72, OAC (adapter) : « Art. 72, al. 1, let. k du projet OAC ~~les cyclomoteurs légers~~ ».
- En outre, il convient de maintenir les limites d'âge actuelles pour la conduite de cyclomoteurs légers (16 ans sans permis de conduire, 14 ans avec permis de conduire).

BS

- 400.48 Les prescriptions relatives à la limitation de la vitesse des cyclomoteurs doivent être harmonisées avec celles relatives à la limitation de la vitesse d'autres véhicules automobiles.
- Proposition art. 48, al. 2, OETV (adapter) : « Si la vitesse maximale déterminante pour la catégorie de véhicule ou de permis de conduire est limitée au moyen d'un régulateur de vitesse ou d'un régulateur de régime, ou si un dispositif limiteur de vitesse au sens de l'art. 99 est prescrit, ces dispositifs doivent être conçus de façon à ne pas pouvoir être mis hors service. Les dispositifs nécessaires à la limitation de la vitesse ou au régulateur de régime doivent être protégés, de façon appropriée, contre toute intervention non autorisée visant à les dérégler ou munis de plombs reconnus officiellement. Les transformations apportées à la boîte de vitesses et les verrouillages de vitesses ou de rapports doivent être protégés d'une manière tout aussi efficace. Ne sont notamment pas adéquates les limitations de vitesse qu'il est possible de désactiver en débranchant un connecteur ou en saisissant une combinaison de touches sur les armatures ou sur une télécommande. »
- Proposition art. 177, al. 2, OETV (adapter) : « Le véhicule, en particulier le moteur, la boîte de vitesses et la transmission, doit être conçu de manière qu'il soit autant que possible exclu d'augmenter la puissance du moteur et la vitesse maximale en procédant à des modifications subséquentes ou à l'échange de composants. Ne sont notamment pas adéquates les limitations de vitesse qu'il est possible de désactiver en débranchant un connecteur ou en saisissant une combinaison de touches sur les armatures ou sur une télécommande. »

BS

Limitations du poids des vélos électriques et des remorques à vélos

- | | |
|--|---|
| <p>400.50 Il faut augmenter le poids effectif des remorques à vélos.
Proposition art. 65, OCR (adapter) : Le poids effectif (remorque et chargement) ne doit pas excéder 80 kilos pour les remorques sans freins. Si la remorque est équipée d'un système de freinage (frein à inertie, frein actionnable à partir du véhicule tracteur), le poids effectif maximal pour l'ensemble du système (véhicule tracteur, conducteur, remorque et chargement) est de 300 kilos. Les valeurs de décélération requises pour chaque catégorie de véhicule doivent être atteintes avec le poids maximal en attelage (freins du véhicule tracteur et freins de la remorque).</p> | <p>ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk</p> |
| <p>400.55 Le poids total des cyclomoteurs et des cyclomoteurs légers doit être augmenté.
Proposition art. 175, OETV, al. 4 (adapter) : Le poids total du véhicule, du conducteur et du chargement est limité à 300 kilos.</p> | <p>ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk</p> |
| <p>400.56 Proposition art. 175, al. 4, OETV : « Le poids total ne doit pas dépasser 250 kg, sauf pour les fauteuils roulants. Le Conseil fédéral autorise les remorques à vélo avec assistance électrique et fixe les détails dans l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers. »</p> | <p>ZH, PVL, PSS, SwissCycling, InitiativesdesAlpes, SES</p> |

Cyclomoteurs (légers) à plusieurs places

- | | |
|---|---|
| <p>400.60 Le transport de deux personnes handicapées au lieu d'une doit être autorisé sur les cyclomoteurs légers.
Proposition art. 215, OETV (adapter) : « 2 Sur les cycles, le nombre de places ne doit pas dépasser celui des pédaaliers ou d'unités de propulsion mécaniques similaires. Font exception les cycles spécialement aménagés munis au maximum de deux places assises protégées pour enfants ou d'une place pour deux personnes handicapées.</p> | <p>ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk</p> |
|---|---|

400.61	Les tandems électriques doivent également être autorisés pour les personnes sans handicap. Proposition art. 18, OETV (adapter) : Sont réputés « cyclomoteurs » : a. les véhicules à roues placées l'une derrière l'autre ou à voies multiples, pouvant atteindre une vitesse de 30 km/h au maximum de par leur construction, dont la puissance du ou des moteurs n'excède pas 1,00 kW au total et b. les « cyclomoteurs légers », c'est-à-dire les véhicules équipés d'un système de propulsion électrique, dont la puissance du ou des moteurs n'excède pas 0,50 kW au total, pouvant atteindre une vitesse de 20 km/h au maximum de par leur construction et éventuellement équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h, et 1. qui ont une place ou plusieurs, pourvu que le nombre de places ne dépasse pas celui des pédaliers, 2. qui sont spécialement conçus pour transporter au maximum deux personnes, 4. qui sont spécialement conçus pour transporter au maximum quatre enfants sur des places assises protégées	ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vittelli, Welowerk
--------	---	---

Distance minimale lors du dépassement de cycles

400.65	Une distance minimale de 1,5 m doit être imposée pour le dépassement de cycles. Proposition art. 11, al. 5, OCR (adapter) : « 5 Il est permis de dépasser, au plat et dans les montées, les véhicules sans moteur, à roues placées l'une derrière l'autre*, même si la manœuvre implique de franchir une ligne de sécurité au sens de l'art. 73, al. 1, OSR. Cette manœuvre doit impérativement respecter l'art. 35, al. 2, LCR, à savoir la distance latérale et le fait de ne pas gêner les usagers de la route venant en sens inverse. » * la catégorie de véhicules devra éventuellement être définie de manière plus précise (conformément à l'art. 3, al. 1, OAC).	PVL, PSS, ASMC, SwissCycling, InitiativedesAlpes, ATE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, KBAV, T.Dagonnier
--------	---	---

Vitesse des vélos électriques

400.70	Il faut réduire les vitesses des cycles dotés d'une assistance au pédalage. Proposition art. 18, let. a et b, OETV (adapter) : « a. [Sont réputés « cyclomoteurs »] les véhicules monoplaces, à roues placées l'une derrière l'autre, pouvant atteindre une vitesse de 30 km/h au maximum de par leur construction, dont la puissance du ou des moteurs n'excède pas 1,00 kW au total et : 1. d'un moteur à combustion dont la cylindrée n'est pas supérieure à 50 cm³, ou 2. d'un système de propulsion électrique et d'une éventuelle assistance au pédalage jusqu'à 45 30 km/h ;[...] Let. b. [Sont réputés « cyclomoteurs »] les « cyclomoteurs légers », c'est-à-dire les véhicules équipés d'un système de propulsion électrique, dont la puissance du ou des moteurs n'excède pas 0,50 kW au total, pouvant atteindre une vitesse de 20 km/h au maximum de par leur construction et éventuellement équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 20 km/h, et 1. qui ont deux places au plus, 2. qui sont spécialement conçus pour transporter une personne handicapée, 3. qui sont composés d'un ensemble spécial cycle-fauteuil roulant, ou	BS
--------	---	----

	4. qui sont spécialement conçus pour transporter au maximum deux enfants sur des places assises protégées; [...] »	
400.71	La vitesse des vélos électriques doit être limitée à 30 km/h à l'intérieur des localités. Proposition art. 5, al. 1, let. d, ch. 4, OCR (nouveau) : « à l'intérieur des localités, pour les cyclomoteurs pouvant atteindre une vitesse supérieure à 20 km/h de par leur construction ou équipés d'une assistance au pédalage permettant de dépasser 25 km/h »	U.Arbenz
Signalisation et marquage		
400.75	Il faut améliorer la clarté des marquages (notamment ASRC à l'intérieur des localités en zone 30 et en zone de rencontre). Proposition art. 72, al. 1^{bis} OSR (adapter) : « 1^{bis} Les éléments de construction et les éléments graphiques de couleur qui ressemblent à des marques, qui peuvent être confondus avec elles ou compromettre leurs effets, ou qui peuvent donner l'impression d'avoir une signification du point de vue de la législation sur la circulation routière sont prohibés. »	ASMC, KBAV, CentrePatronal
400.76	Il faut améliorer la clarté sur les passages à niveau en appliquant le droit de la circulation routière au lieu du droit ferroviaire. Proposition art. 93, al. 1, OSR (adapter) : « 1 Pour signaler les passages à niveau, il faut utiliser des barrières, des demi-barrières, des barrières à ouverture sur demande, des croix de Saint-André (3.22; 3.24), des signaux acoustiques, des signaux « Tramway ou chemin de fer routier » (1.18) et des signaux lumineux (art. 68 à 71). L'aspect et la mise en place des signaux aux passages à niveau qui concernent les usagers de la route sont régis par le droit de la circulation routière. »	ASMC, KBAV
400.77	La réglementation en vigueur, selon laquelle, en présence des signalisations « Circulation interdite aux cyclomoteurs » et « cycles autorisés », les cyclomoteurs jusqu'à 20 km/h sont autorisés à circuler, mais les cyclomoteurs plus rapides ne peuvent circuler que si le moteur est éteint, n'est pas praticable. Proposition art. 19, al. 1, let. c, OSR (adapter) : « le signal « Circulation interdite aux cycles et cyclomoteurs » (2.05) interdit de circuler avec des cycles ou des cyclomoteurs ; quant au signal « Circulation interdite aux cyclomoteurs » (2.06), il interdit l'emploi de cyclomoteurs avec le moteur en marche, excepté les cyclomoteurs dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 20 km/h et qui sont éventuellement équipés d'une assistance électrique au pédalage jusqu'à 25 km/h; [...] Proposition art. 64, al. 6, OSR (adapter) : « L'indication « Cyclistes » mentionnée sur une plaque complémentaire vaut pour les conducteurs de cycles et de cyclomoteurs dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 20 km/h et qui sont éventuellement équipés d'une assistance électrique au pédalage jusqu'à 25 km/h ainsi que pour les conducteurs des autres cyclomoteurs dont le moteur est arrêté. »	BS
400.78	Il faut introduire une disposition légale prévoyant explicitement que lorsqu'une interdiction de conduire est prononcée contre des conducteurs de cycles et de cyclomoteurs ne nécessitant pas de permis de conduire, cette interdiction s'étend à l'autre type de véhicule.	BS

Autres suggestions et propositions

400.80	Le terme « prüfungsreif » (prêt à passer l'examen de conduite) prête à confusion. Proposition art. 27, al. 4, OCR (adapter) : « 4 Les élèves conducteurs n'emprunteront des chaussées fortement fréquentées, en particulier des autoroutes ou semi-autoroutes, que lorsqu'ils disposent de la compétence nécessaire et satisfont aux conditions nécessaires. »	ASMC, KBAV
400.81	Les nouveaux conducteurs ne doivent plus être autorisés à conduire des véhicules au moteur puissant. Proposition art. 15, al. 1^{bis} et 2^{bis} OAC (adapter) : « 1^{bis} Le permis d'élève conducteur de catégorie B est limité aux voitures de tourisme* dont la puissance du moteur n'excède pas 150 kW**. La limitation de puissance n'est pas appliquée aux : a. personnes qui suivent la formation professionnelle initiale de « Mécanicien/ Mécanicienne en motocycles CFC », « Autres*** » et sont formées par un moniteur de conduite de la catégorie B ; b. personnes qui sont formées à la conduite de voitures de tourisme dans le cadre de cours dispensés par la police ; c. experts de la circulation dans le cadre de leur formation ou de leur perfectionnement. 2^{bis} Le permis d'élève conducteur des catégories B et A sans limitation de puissance est délivré aux personnes qui sont titulaires du permis de conduire de la catégorie correspondante avec limitation de puissance depuis au moins deux ans, qui ne se trouvent plus dans la période d'essai et qui peuvent justifier d'une pratique de la conduite irréprochable au sens de l'art. 8, al. 6. » * la catégorie de véhicules devra éventuellement être définie de manière plus précise (conformément à l'art. 3, al. 1, OAC). ** Il faudra encore définir précisément cette valeur, ainsi qu'éventuellement le rapport max. entre la puissance du moteur et le poids à vide (kW/kg). *** Il conviendra d'ajouter les autres formations professionnelles, le cas échéant.	ASMC, KBAV
400.90	Il faut régler les rapports de priorité entre les bus de ligne et les cyclistes. Proposition art. 17, al. 5, OCR (adapter) : « Les cyclistes ne sont pas autorisés à dépasser les bus en trafic de ligne arrêtés à un arrêt signalé. Ils doivent s'arrêter derrière le bus jusqu'à ce que ce dernier quitte l'arrêt. Il en va de même sur les bandes et pistes cyclables signalées. L'espace dans lequel les cyclistes doivent s'arrêter peut être marqué par une bande jaune. Font exception à cette règle les arrêts des bus en trafic de ligne aux terminus, ainsi que les arrêts où le conducteur du bus laisse le clignoteur droit activé à l'arrêt. »	U.Arbenz

400.91	Les véhicules à mobilité douce plus grands que les cycles conventionnels doivent être autorisés à stationner uniquement sur des places prévues pour eux. Proposition art. 48, al. 11 OSR ; art. 79, al. 1^{bis} OSR ; art. 79, al. 1^{er} OSR et nouvel art. 64, al. 6^{bis} OSR (adapter) : « La mention « véhicules spéciaux à mobilité douce » mentionnée sur une plaque complémentaire vaut pour les conducteurs de cycles et de véhicules apparentés, de cycles spéciaux, de remorques à vélos, de cyclomoteurs et de vélos-taxis électriques dont la largeur ne dépasse pas 1,00 m et qui sont trop grands pour les surfaces ou installations désignées pour le stationnement des cycles. La plaque complémentaire est exclusivement utilisée pour l'identification des aires de stationnement. » Proposition annexe 5 OSR, ch. 5.33^{bis} (nouveau) : créer un nouveau symbole « Véhicules spéciaux à mobilité douce ».	U.Arbenz
400.92	Il faut élaborer des règles visant à obliger les fabricants et les vendeurs de trottinettes électriques à attirer l'attention de leurs clients sur les dangers de ces véhicules.	FRC

Annexe : Participants à la consultation

Abréviation	Désignation	GT	Q O
Cantons			
ZH	Canton de Zurich	11	x
BE	Canton de Berne	11	x
LU	Canton de Lucerne	11	x
UR	Canton d'Uri	11	x
SZ	Canton de Schwyz	11	x
OW	Canton d'Obwald	11	x
NW	Canton de Nidwald	11	x
GL	Canton de Glaris	11	x
ZG	Canton de Zoug	11	x
FR	Canton de Fribourg	11	x
SO	Canton de Soleure	11	x
BS	Canton de Bâle-Ville	11	x
BL	Canton de Bâle-Campagne	11	x
SH	Canton de Schaffhouse	11	x
AR	Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures	11	x
AI	Canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures	11	x
SG	Canton de Saint-Gall	11	x
GR	Canton des Grisons	11	x
AG	Canton d'Argovie	11	x
TG	Canton de Thurgovie	11	x
TI	Canton du Tessin	11	x
VD	Canton de Vaud	11	x
VS	Canton du Valais	11	x
NE	Canton de Neuchâtel	11	x
GE	Canton de Genève	11	x
JU	Canton du Jura	11	x
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale			
PDC	Parti démocrate-chrétien	21	
PLR	PLR. Les Libéraux-Radicaux	21	
PVL	Parti vert/libéral	21	x
PVS	Parti vert suisse	21	
PSS	Parti socialiste suisse	21	x
UDC	Union démocratique du centre	21	
Associations faitières suisses des communes, des villes et des régions de montagne			
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne	12	x
UVS	Union des villes suisses	12	x
Associations faitières suisses de l'économie			
Economiesuisse	Fédération des entreprises suisses	41	x
USS	Union syndicale suisse	41	x
USAM	Union suisse des arts et métiers	41	x
Organisations intercantionales			
ACVS	Communauté de travail des chefs des polices de circulation routière de Suisse et de la Principauté du Liechtenstein	13	x
CSSP	Coordination suisse des sapeurs-pompiers	13	
CDSVS	Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses	13	x
CC-CCPCS/SCPVS	Commission de la circulation de la Conférence des Commandants des Polices Cantonales de Suisse et de la Société des Chefs des Polices des Villes de Suisse	13	x
ARVAG	<i>Interkantonale Vereinigung für den ARV-Vollzug</i>	14	x
ASA	Association des services des automobiles	14	x

Abréviation	Désignation	GT	Q O
Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité			
AutoSuisse	Association suisse des importateurs d'automobiles	31	x
FMS	Fédération motocycliste suisse	31	x
IG-WAB	<i>Interessengemeinschaft der WAB-Anbieter Schweiz</i>	31	x
MotoSuisse	Association des fabricants, grossistes et importateurs suisses de motos et scooters	31	x
ASMC	Association Suisse des Moniteurs de Conduite	31	x
TCS	Touring Club Suisse	31	x
VFAS	Association suisse du commerce automobile indépendant	31	x
ASTAG	Association suisse des transports routiers	32	x
H2	Association pro mobilité H2 en Suisse	32	x
LRS	Les Routiers Suisses	32	x
ASETA	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture	32	x
SVI	Association suisse des ingénieurs et experts en transports	41	x
LITRA	Service d'information pour les transports publics	51	
UTP	Union des transports publics	51	x
2roues	2roues Suisse	52	x
Bikesharing	Forum Bikesharing Suisse	52	x
MobilitéPiétonne-Suisse	Mobilité piétonne Suisse	52	x
IMBA	<i>International Mountain Bicycling Association</i>	52	x
NewRide	Promotion des deux-roues électriques (SuisseEnergie)	52	x
ProVelo	Pro Velo Suisse	52	x
SuisseMobile	Fondation SuisseMobile	52	x
SwissCycling	Swiss Cycling	52	x
ConférenceVélo	Conférence Vélo Suisse	52	x
Vélosuisse	Association suisse des fournisseurs de bicyclettes	52	x
InitiativesdesAlpes	Initiative des Alpes	61	x
SwissEMobility	Swiss eMobility	61	x
ATE	Association transports et environnement	61	x
BPA	Bureau de prévention des accidents	71	x
RoadCross	Fondation pour la sécurité routière	71	x
SPC	Société suisse de psychologie de la circulation	71	x
Autres associations faîtières suisses			
CargoForum	Cargo Forum Schweiz	32	x
EspaceMobilité	espace.mobilité	32	x
CI-CommerceDétail	CI du commerce de détail	32	x
KEP+Mail	Association des services postaux privés	32	x
Swisscofel	Association Suisse du Commerce Fruits, Légumes et Pommes de terre	32	x
EcoSwiss	Organisation de l'économie suisse pour la protection de l'environnement, la sécurité et la santé au travail	41	x
GastroSuisse	GastroSuisse	41	
ASMAS	Association Suisse des Magasins d'Articles de Sport	52	x
MfE	Médecins en faveur de l'environnement	61	x
Greenpeace	Greenpeace	61	x
AllianceClimatique	Alliance Climatique Suisse	61	x
ProtectionClimat	Association suisse pour la protection du climat	61	x
GrèveClimat	Grève du climat Suisse	61	x
ÖkostromSchweiz	Association faîtière des biogaz agricoles	61	
PUSCH	L'environnement en pratique	61	x
SES	Fondation Suisse de l'Énergie	61	x
WWF	World Wide Fund for Nature Suisse	61	x
FRC	Fédération romande des consommateurs	71	
ProSenectute	Pro Senectute Suisse	71	
FSA	Fédération suisse des aveugles et malvoyants	71	x
CSA	Conseil suisse des aînés	71	x

Abréviation	Désignation	GT	Q O
FARES	Fédération des Associations des retraités et de l'entraide en Suisse	71	x
Assurances			
SUVA	Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents	41	x
AS-Assurances	Association Suisse d'Assurances	41	x
Recherche et enseignement			
-	-	81	
Autres organisations			
VilleBerne	Ville de Berne	12	
VilleLucerne	Ville de Lucerne	12	x
FW-UR	<i>Feuerwehrinspektorat Kanton Uri</i>	13	
GV-AG	<i>Aargauische Gebäudeversicherung AGV</i>	13	
GV-SO	<i>Solothurner Gebäudeversicherung USAM</i>	13	
GVTG	<i>Gebäudeversicherung Thurgau</i>	13	
KP-OW	Police cantonale d'Obwald	13	
SA-UR	Ministère public du canton d'Uri	13	x
ECAP	Établissement cantonal d'assurance et de prévention	14	
FREC	Fédération romande des écoles de conduite	31	x
KBAV	<i>Kantonalbernischer Autofahrlehrerverband</i>	31	x
CentrePatronal	L'entreprise au service des entreprises et de l'économie privée en Suisse Romande	41	
FER	Fédération des Entreprises Romandes	41	x
Autres			
FZL	<i>Fahrzentrum Lyss AG</i>	31	x
Bushandel	<i>bushandel.ch AG</i>	32	
CDS	<i>Cargo Domizil AG</i>	32	x
Coop	Coop Société coopérative	32	x
Futuricum	<i>Futuricum / Designwerk Products AG</i>	32	x
H2Energy	H2 Energy SA	32	x
Hyundai	Hyundai Hydrogen Mobility SA	32	x
Kyburz	<i>Kyburz Switzerland AG</i>	32	x
M	Fédération des coopératives Migros	32	x
M-Basel	Coopérative Migros Bâle	32	x
Micarna	Micarna SA	32	x
M-Luzern	Coopérative Migros Lucerne	32	x
M-NE-FR	Coopérative Migros Neuchâtel-Fribourg	32	x
M-Neuendorf	<i>Migros-Verteilbetrieb Neuendorf AG</i>	32	x
M-Ostschweiz	Coopérative Migros Suisse orientale	32	x
M-Suhr	<i>Migros Verteilzentrum Suhr AG</i>	32	x
M-Zürich	Coopérative Migros Zurich	32	x
Pfister	Pfister Meubles SA	32	x
railCare	<i>RailCare AG</i>	32	x
CFF	CFF SA	32	x
swisscombi	Swiss Combi AG	32	x
Poste	Poste CH SA	41	x
BBGR	<i>Bergbahnen Graubünden</i>	51	x
CarPostal	CarPostal SA	51	x
TPF	Transports publics fribourgeois	51	x
47GradNord	<i>47 Grad Nord GmbH</i>	52	x
AirBie	<i>AirBie AG smart bike lock</i>	52	x
BikeFactory	<i>Bike Factory Unterrassner GmbH</i>	52	x
Dynamot	<i>dynaMot Kommunikation GmbH</i>	52	x
Erlebnismacher	<i>Erlebnismacher AG</i>	52	x
Fahradies	<i>Fahradies</i>	52	x
Fateba	<i>Fateba AG</i>	52	x
Flyer	<i>Flyer AG</i>	52	x
FutureBike	<i>Verein Future Bike CH</i>	52	x

Abréviation	Désignation	GT	Q O
Herzroute	<i>Herzroute E-Bike Shop</i>	52	x
Lime	Lime	52	x
m-way	m-way SA	52	x
Nextbike	<i>Nextbike</i>	52	x
ObstGemüse	OBST & GEMÜSE jam Sàrl	52	
OutdoorPublishing	<i>Outdoor Publishing GmbH</i>	52	x
Pedale	<i>Pedale GmbH</i>	52	x
Pedalerie	<i>Pedalerie GmbH</i>	52	x
Primebike	<i>Swiss Primebike AG</i>	52	x
PubliBike	PubliBike SA	52	x
RandenBike	<i>Randen Bike GmbH</i>	52	x
RdA	Rue de l'Avenir	52	
Reuteler	<i>Bikesport Reuteler GmbH</i>	52	x
RieseMüller	<i>Riese & Müller GmbH</i>	52	x
Specialized	<i>Specialized Europe GmbH</i>	52	x
Sputnik	Sputnik Bikeshop	52	x
StromveloCH	<i>Stromvelo Schweiz</i>	52	x
StromveloRP	<i>Stromvelo Rapperswil GmbH</i>	52	x
TDS	<i>Tour de Suisse Rad AG</i>	52	x
TIER	<i>TIER Mobility Suisse GmbH</i>	52	x
Topaz	<i>Abenteuer-Zeitreisen TOPAZ GmbH</i>	52	x
TropicalBike	<i>Tropical Bike & Fun Shop AG</i>	52	x
Unterwegs	<i>Unterwegs gmbh</i>	52	x
Velociped	<i>Velociped AG</i>	52	x
VeloLukas	<i>Velo Lukas GmbH</i>	52	x
Veloteria	<i>Veloteria GmbH</i>	52	x
VeloUeli	<i>VeloUeli 2roues & Sport GmbH</i>	52	x
Velove	Velove	52	x
Vitelli	<i>Vitelli Velobedarf AG</i>	52	x
Voi	Voi Technology	52	x
Welowerk	<i>Hasebikes Welowerk AG</i>	52	x
D.Schriber	Daniel Schriber	91	x
D.Wettstein	Daniel Wettstein	91	x
P.Peterhans	Petra Peterhans	91	x
S.Attia	Sascha Attia	91	x
T.Dagonnier	Thomas Dagonnier	91	x
U.Arbenz	Ueli Arbenz	91	

Remarques :

GT = Code du groupe thématique des participants

11 Cantons

12 Villes, communes

13 Services d'urgence cantonaux et intercantonaux

14 Organisations intercantionales de formation, de santé, de transports, de planification, de protection des données

21 Partis politiques

31 Voiture, motorcycle, école de conduite

32 Transport lourd, transport, logistique

41 Économie, artisanat, agriculture

51 Transports publics

52 Cycles, mobilité douce

61 Environnement, climat, énergie

71 Sécurité routière, santé, affaires sociales

81 Recherche, enseignement, centres d'essai

91 Particuliers

Q O (Questionnaire ordonnances); x = Questionnaire remis