



Touring Club Suisse
Chemin de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Président central
Tél. +41 58 827 34 07
Fax +41 58 827 50 26
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier GE

Madame la Présidente
Simonetta Sommaruga
Présidente de la Confédération
Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
3003 Berne

Envoi électronique : svg@astra.admin.ch

Vernier/Genève, le 11 décembre 2020

Procédure de consultation : Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs,

Le Touring Club Suisse (TCS), organisation de consommateurs active dans le domaine de la mobilité, vous remercie pour la possibilité donnée de se prononcer sur le projet fédéral susmentionné et vous prie de trouver ci-après sa prise de position.

De manière générale, le TCS soutient les divers projets soumis à consultation qui permettent l'amélioration de la sécurité routière pour tous les usagers du trafic, le développement de nouvelles technologies et la promotion des modes de propulsions respectueux de l'environnement. Vous trouverez des commentaires plus détaillés ci-après sur quelques questions prioritaires pour le TCS, ainsi que les deux questionnaires dûment remplis.

1. Pour améliorer la sécurité de tous les usagers du trafic

Le TCS s'engage depuis de nombreuses années en faveur de la sécurité routière. Cet engagement se fonde sur deux piliers complémentaires; l'éducation et la prévention

Soutien aux diverses adaptations des mesures du programme Via Sicura

En 2013, le programme d'action de la Confédération Via Sicura a été mis en vigueur avec l'objectif de renforcer la sécurité routière et de réduire drastiquement le nombre de victimes sur la route (personnes tuées et grièvement blessées). Selon un premier bilan du Conseil fédéral en 2016, le programme Via Sicura présente des résultats positifs trois ans après l'entrée en vigueur des premières mesures (notamment grâce à l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool pour les nouveaux conducteurs et les chauffeurs professionnels, l'obligation de circuler avec les phares allumés en journée pour les véhicules automobiles, la réglementation des délits de chauffard ainsi que les mesures d'infrastructure). Le nombre de personnes tuées et de personnes grièvement blessées a fortement diminué, et ce malgré la croissance du trafic routier.

Cependant, toujours selon l'évaluation du Conseil fédéral, le programme Via Sicura peut être optimisé par l'adaptation des trois mesures suivantes, qui font l'objet de la présente consultation :

1. La réglementation concernant les délits de chauffard doit être corrigée, en prévoyant une marge d'appréciation pour le juge dans les cas de négligence, en supprimant l'obligation pour le juge de prononcer une peine privative de liberté d'un an au minimum et en réduisant la durée minimale de retrait du permis.
2. L'obligation de recours des assureurs prévue à l'article 65 alinéa 3 LCR doit être transformée en un droit de recours.
3. Les mesures relatives aux enregistreurs de données pour les conducteurs coupables d'excès de vitesse, et aux éthylomètres antidémarrage doivent être abandonnées.

Le TCS soutient ces trois modifications, qui permettent de rendre le programme Via Sicura plus efficace et plus proportionné, en corrigeant les excès.

En ce qui concerne les **mesures à l'encontre des chauffards**, le juge doit avoir la possibilité d'appliquer un principe central du droit pénal suisse, y compris dans les cas de délit de chauffard, à savoir que toute infraction doit être jugée sur la base d'une évaluation des circonstances. Il ne s'agit pas d'épargner les chauffards, mais de donner la possibilité de prononcer des peines plus légères, dans certaines circonstances particulières. L'extrême sévérité du système actuel conduit à des résultats parfois totalement excessifs, notamment envers les conducteurs qui n'ont aucun antécédent d'infraction routière.

Le TCS salue la **transformation de l'obligation de recours** des assureurs privés, en un **droit de recours**. Il s'était déjà opposé à cette dernière mesure, estimant qu'elle pouvait avoir de lourdes conséquences financières et sociales sur les usagers fautifs et ce, sans aucun bénéfice pour la sécurité routière. La modification propose ainsi de revenir à la situation qui prévalait avant l'introduction du programme Via Sicura ; les assureurs pourront toujours se retourner contre le responsable d'accident en cas de dommages résultant d'une négligence grave.

Finalement, le TCS est favorable à la proposition du Conseil fédéral de **renoncer à l'utilisation des d'éthylomètres anti-démarrage et des enregistreurs de données**. Le groupe de personnes concernées (les récidivistes) semble très restreint (selon le rapport explicatif du Conseil fédéral) alors que les coûts de développement et d'exploitation de ces mesures sont très élevés.

Soutien à l'obligation de circuler avec les feux diurnes pour les vélos électriques lents et rapides

L'évaluation de Via Sicura du Conseil fédéral, mentionnée précédemment, a également démontré qu'une extension aux vélos électriques de l'obligation de circuler de jour avec les phares allumés, déjà en vigueur pour les véhicules automobiles, permettrait d'améliorer la sécurité routière. Dans le cas des véhicules automobiles, cette mesure les a rendus plus visibles par tous les autres usagers de la route qui peuvent ainsi réagir plus facilement à des situations dangereuses.

Le TCS soutient la proposition du Conseil fédéral de la présente consultation d'introduire également une obligation de l'usage diurne des phares pour les vélos électriques. Cette mesure se justifie notamment par la croissance du parc de vélos électriques ainsi que de la hausse du nombre d'accidents graves pour cette catégorie d'usagers. Les conducteurs de vélos électriques sont des usagers vulnérables dans le trafic.

Soutien à l'obligation du port du casque pour les conducteurs d'e-bikes lents et de trottinettes électriques

La hausse du nombre d'accidents graves avec des conducteurs de vélos électriques est une préoccupation centrale du TCS. Il s'agit d'un des problèmes les plus importants de sécurité sur les routes suisses. Entre 2011 et 2018, le nombre de personnes victimes d'un accident grave avec un vélo électrique a presque quintuplé ; en 2018, il y avait pratiquement un accident grave par jour avec un vélo électrique (321 conducteurs tués ou grièvement blessés).

Pour des raisons de sécurité évidentes, le TCS soutient l'obligation du port du casque pour les conducteurs d'e-bikes lents et de trottinettes électriques. La catégorie de conducteurs de vélos électriques lents est actuellement la catégorie la plus fortement concernée par les accidents graves impliquant des vélos électriques (Sur 321 conducteurs tués ou grièvement blessés en 2018, 236 étaient des conducteurs de vélos électriques lents, alors que seuls 85 circulaient avec un vélo électrique rapide).

Soutien à de nouvelles sanctions pour les conducteurs d'e-bikes et cyclomoteurs

Le TCS soutient l'introduction de nouvelles sanctions pour les conducteurs d'e-bikes et cyclomoteurs, liées à l'introduction de nouvelles obligations (usage diurne des phares, port du casque, respect des limitations). Lorsque de nouvelles obligations sont introduites, il est juste de prévoir des sanctions en cas de non-respect de ces obligations. Le TCS approuve également les montants forfaitaires proposés.

2. Pour permettre le développement de la conduite automatisée et des nouvelles technologies

Le TCS soutient les délégations de compétences dans le domaine de la conduite automatisée (et des nouvelles technologies) au Conseil fédéral et à l'OFROU. Il salue de la volonté du Conseil fédéral et de l'OFROU de favoriser et d'intégrer rapidement les nouvelles technologies d'automatisation ainsi que de permettre des essais de conduite automatisée. De tels essais permettront d'évaluer les besoins et d'adapter constamment les bases légales en fonction des réalités du terrain.

L'automatisation des véhicules constituera un enjeu important pour la mobilité du futur. A l'heure actuelle, il est difficile de se faire une idée précise de ce qui sera effectivement proposé sur le marché, et à quelle échéance. Le développement des nouvelles technologies, dont l'évolution est rapide et incertaine, passe par un cadre réglementaire flexible et des prises de décisions promptes. Pour cette raison, le TCS soutient les délégations de compétences au Conseil fédéral et à l'OFROU, leur permettant ainsi de réagir rapidement en fonction des développements et de transposer également plus facilement dans le droit suisse des modifications opérées à un niveau international. Il s'agit d'une approche pragmatique et pertinente. Cependant, il est impératif pour le TCS que les **projets d'ordonnances du Conseil fédéral fassent systématiquement l'objet d'une procédure de consultation (audition)** auprès des autorités et des milieux intéressés.

Cette approche de réglementation et de dérogation aux principes de la loi sur la circulation routière par voie d'ordonnance ne peut toutefois être que transitoire, pour encadrer la phase initiale du déploiement des véhicules autonomes. Les principes devront ensuite être ancrés dans la loi. Par ailleurs, sur la base des expériences qui seront acquises, il conviendra d'évaluer si d'autres adaptations du cadre légal s'imposent, tout particulièrement s'agissant des questions de responsabilité civile, de responsabilité des constructeurs de véhicules et/ou des logiciels de conduite automatisée, d'assurance et de protection et maîtrise des données par les détenteurs et les conducteurs.

3. Pour encourager la promotion des modes de propulsion respectueux de l'environnement

Le TCS soutient les diverses propositions de modifications de poids et de dimensions autorisées des véhicules lourds pour favoriser les nouvelles technologies plus respectueuses de l'environnement, ainsi que la possibilité donnée au Conseil fédéral d'adapter les normes par voie d'ordonnance. L'objectif de ces dispositions vise à ne pas impacter les capacités de chargement des véhicules dotés de systèmes de propulsion alternatifs ou à émissions nulles ainsi que des véhicules possédant des cabines aérodynamiques, et ainsi de faciliter la mise sur le marché de véhicules plus efficaces.

Le TCS souhaite que le développement des nouvelles technologies passe non seulement par une amélioration matérielle des véhicules, mais également par une amélioration des conditions-cadres infrastructurelles (par exemple : un développement d'un réseau dense de bornes de recharge rapides ainsi que des accès non discriminatoires aux bornes de recharge).

Finalement, d'un point de vue de sécurité routière, il semble judicieux, pour le TCS, de sensibiliser les conducteurs des véhicules « alourdis » sur les effets d'un surplus du poids du véhicule, par exemple, sur le déplacement du centre de gravité.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous adressons, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.



Annexes :

- *Questionnaire concernant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordres*
- *Questionnaire relatif à la révision partielle de huit ordonnances accompagnant la révision de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR)*

Questionnaire concernant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

<input type="checkbox"/> Canton <input checked="" type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Touring Club Schweiz Chemin de Blandonnet 4 1214 Vernier
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 12.12.2020 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

1. Promotion de technologies respectueuses de l'environnement

1. Acceptez-vous l'insertion dans la LCR d'une disposition selon laquelle le Conseil fédéral peut, pour des raisons de protection de l'environnement, autoriser par voie d'ordonnance le dépassement des dimensions et poids maximaux autorisés en vertu de l'art. 9, al. 1, LCR, pour autant que la capacité de transport ne s'en trouve pas augmentée ? <i>(art. 9, al. 2^{bis}, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

2. Conduite automatisée

2. Approuvez-vous la définition des véhicules équipés d'un système d'automatisation ? <i>(art. 25a, al. 1, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

<p>3. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse décharger les conducteurs de véhicules équipés d'un système d'automatisation de leur devoir de maîtrise du véhicule visé à l'art. 31, al. 1, LCR ? (art. 25a, al. 2, du projet LCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

<p>4. Acceptez-vous que le Conseil fédéral fixe les conditions d'admission à la circulation afin que les véhicules équipés d'un système d'automatisation et ne nécessitant pas de conducteur puissent être admis à circuler sur certains parcours ? (art. 25a, al. 3, du projet LCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

<p>5. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25a, al. 4 (sécurité routière, traitement de données externes par des systèmes d'automatisation) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25a, al. 4, du projet LCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

<p>6. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25b (enregistreur de mode de conduite) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25b du projet LCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Soutien de principe sous la réserve déjà exprimée de manière générale de la mise en consultation (audition) des ordonnances ayant trait à la conduite automatisée. Dans ce		

contexte en particulier, l'accès par les autorités d'exécution ou des tiers aux données des enregistreurs doit être conditionné à un intérêt public ou privé clairement identifiable (finalité de l'accès) et délimité, ce qui doit pouvoir être débattu par les milieux intéressés, tout comme l'étendue et les modalités de cet accès.

7. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25c (protection des données) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25c du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

8. Acceptez-vous que l'Office fédéral des routes (OFROU) puisse autoriser des dérogations aux dispositions en vigueur pour la réalisation d'essais de durée limitée avec des véhicules dotés d'un système d'automatisation ? (art. 25d du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

9. Acceptez-vous que l'OFROU puisse octroyer des contributions pour promouvoir des solutions innovantes ? (art. 105 ^{bis} du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3. Mise en œuvre d'interventions parlementaires

3.1 Motion 15.3574 – Annulation du permis de conduire à l'essai

10. Acceptez-vous que désormais seules les infractions graves et moyennement graves commises par les titulaires d'un permis de conduire à l'essai entraînent la prolongation de la période d'essai en cas de première infraction et l'annulation du permis de conduire à l'essai en cas de récidive ? (art. 15a, al. 3 et 4, du projet LCR)
--

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>Le TCS soutient cette proposition qui permet d'atténuer certaines incohérences et une rigueur excessive du système actuel, sans remettre en question les fondements du permis à l'essai.</p>		

3.2 Motion 13.3572 – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires

11. Acceptez-vous que le détenteur puisse faire modifier à tout moment le poids total de son véhicule automobile ou de sa remorque (dans la limite du poids garanti) auprès de l'autorité d'exécution cantonale ? (art. 9, al. 2 ^{bis} et 3 ^{bis} , du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

3.3 Motion 17.3632 – Adaptation du programme Via sicura

3.3.1 Mesures à l'encontre des chauffards

12. Acceptez-vous que les tribunaux pénaux se voient accorder une plus grande marge d'appréciation pour juger les « délits de chauffard » ? (art. 90, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>Le TCS soutient cette proposition ; l'extrême rigidité du système actuel a conduit à des résultats parfois totalement excessifs, notamment envers des conducteurs qui n'ont aucun antécédent d'infraction routière. Les adaptations prévues redonnent la marge d'appréciation nécessaire aux autorités pour adapter la sanction à la situation concrète et aux risques pris par le conducteur, tout en maintenant la possibilité de sanctionner très durement les conducteurs qui se sont comportés de manière particulièrement dangereuse pour les autres usagers, ou ceux qui ont des antécédents.</p>		

<p>13. Acceptez-vous que la peine privative de liberté d'un an au minimum, qui s'applique lorsqu'un délit de chauffard a été commis, soit abrogée ? (art. 90, al. 3, du projet LCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>Le TCS soutient cette proposition (v/remarque de la question 12)</p>		
<p>14. Acceptez-vous que le permis de conduire doive être retiré pour six mois au minimum (et non plus pour 24 mois au minimum) aux personnes qui ont commis un délit de chauffard pour la première fois ? (art. 16c, al. 2, let. a^{bis}, du projet LCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>Le TCS soutient cette proposition (v/remarque de la question 12)</p>		

3.3.2 Recours obligatoire des assureurs RC des véhicules automobiles

<p>15. Acceptez-vous qu'en cas de dommages causés par un conducteur en état d'ébriété ou dans l'incapacité de conduire ou à la suite d'un délit de chauffard, l'assureur ne soit plus tenu de se retourner contre la personne fautive ? (art. 65, al. 3, du projet LCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
<p>Remarques / proposition d'amendement :</p> <p>Le TCS soutient cette proposition; une obligation de recours n'apporte rien en termes de sécurité et peut sérieusement préjudicier la situation financière de l'auteur, qui devra déjà subir les conséquences (et les frais) d'une procédure administrative et d'une procédure pénale.</p>		

3.3.3 Éthylomètres anti-démarrage et enregistreurs de données (« boîtes noires »)

16. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'enregistreurs de données reconnus (« boîtes noires ») après que certains excès de vitesse ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 1, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Le TCS soutient l'abandon de l'utilisation d'enregistreurs de données ; comme le relève le Conseil fédéral, cette mesure coûteuse ne concerne qu'un trop petit nombre de conducteurs pour apporter une plus-value intéressante pour la sécurité routière.		

17. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'éthylomètres anti-démarrage après que certains délits de conduite en état d'ébriété ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 2, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Le TCS soutient l'abandon de l'utilisation des éthylomètres anti-démarrage ; comme le relève le Conseil fédéral, cette mesure coûteuse ne concerne qu'un trop petit nombre de conducteurs pour apporter une plus-value intéressante pour la sécurité routière.		

4. Autres révisions nécessaires

4.1 Exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit

18. Acceptez-vous qu'il soit mentionné explicitement que le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ? (art. 2, al. 2, du projet LCR)

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.2 Aménagement des passages pour piétons

19. Acceptez-vous que l'obligation imposée au Conseil fédéral d'édicter des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons soit abrogée ? (art. 6a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Le TCS soutient cette proposition qui ne concerne que les passages pour piétons. Il faut cependant éviter des aménagements de moins en moins uniformes, notamment concernant les marquages et les signalisations utilisées dans les zones 30 et les zones de rencontre, qui peuvent préteriter gravement la sécurité des piétons et provoquer l'incompréhension des automobilistes.		

4.3 Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

20. Acceptez-vous que la compétence du Conseil fédéral de prévoir des exceptions à l'interdiction des courses sur circuit et à faire de ces dernières des manifestations soumises à autorisation soit étendue ? (art. 52, al. 1 et 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.4 Sanctions pénales en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales

21. Acceptez-vous que la peine prononçable en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales ne soit désormais plus qu'une amende (jusqu'à 10 000 CHF) et non plus une peine pécuniaire ou une peine privative de liberté ?		
---	--	--

<i>(art. 99 du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Le TCS soutient cette proposition ; la distinction au niveau des peines encourues est pertinente compte tenu de la dangerosité moindre de ces véhicules (vitesse et puissance limitées).		

4.5 Habilitation de l'Office fédéral des routes (OFROU) à accorder au cas par cas des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance

22. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse, par voie d'ordonnance, autoriser l'OFROU à accorder des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance dans des cas particuliers ? <i>(art. 106, al. 2^{bis}, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Le TCS soutient cette proposition, mais souhaite une meilleure délimitation des cas particuliers.		

4.6 Habilitation du Conseil fédéral à conclure des traités internationaux

23. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse conclure avec d'autres États (par ex. le Royaume-Uni) des traités semblables à ceux signés avec la Principauté du Liechtenstein ¹ ? <i>(art. 106a, al. 1, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

24. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse approuver ou proposer des amendements à certains accords internationaux énumérés dans la LCR et conclure des traités internationaux relatifs à la circulation automobile		
--	--	--

¹ RS 0.741.531.951.4

internationale ? La compétence de conclure de tels traités couvre les objets que le Conseil fédéral est autorisé à régler lui-même par voie d'ordonnance (au niveau national) (art. 106a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.7 Extension de la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre aux personnes morales (modification de la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre)

25. Acceptez-vous que la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre soit étendue aux personnes morales ? (art. 7, al. 1, du projet LAO)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		
<p>Le TCS soutient cette proposition ; il n'y a aucune raison de dispenser les personnes morales de leur responsabilité pour les véhicules dont elles sont détentrices. Un véhicules d'entreprise ne doit en aucun cas procurer un avantage permettant d'éviter des sanctions ni entraîner des coûts supplémentaires pour mener une enquête de police.</p>		

Questionnaire relatif à la révision partielle de huit ordonnances accompagnant la révision de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR)

Auteur de l'avis :

<input type="checkbox"/> Canton <input checked="" type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Touring Club Schweiz Chemin de Blandonnet 4 1214 Vernier
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 12.12.2020 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

A) Mesures visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules routiers

1. Accord de principe

1. Acceptez-vous le principe de la reprise des prescriptions de l'UE visant à réduire les émissions de CO ₂ 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) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

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 ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		
Dans le cas de la plupart des véhicules concernés par cette modification, une partie de la consommation d'énergie supplémentaire induite par le poids est récupérée lors de descentes ou de freinages.		

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 ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

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. 2 ^{bis} , 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 CO ₂ peuvent être compensés, pour autant que la capacité de chargement ne s'en trouve pas augmentée).		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

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 CO ₂) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

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

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

2.1. Cabines aérodynamiques allongées

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 ? <i>(art. 94, al. 1^{er}, let. a, du projet OETV et 65, al. 5 et 6, du projet OCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

2.2. Becquets dépassant à l'arrière des véhicules utilitaires lourds

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 CO ₂ ? <i>(art. 38, al. 1, let. s, et al. 1^{bis}, let. o, du projet OETV)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

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

8. Acceptez-vous que les becquets visant à réduire les émissions de CO ₂ 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) ? <i>(art. 58, al. 6, du projet OCR)</i>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

2.4. Compensation de la longueur du réservoir d'hydrogène

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 ? <i>(art. 94, al. 1^{er}, let. b, du projet OETV et art. 65, al. 5 et 6, du projet OCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

2.5. Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative

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.) <i>(art. 95, al. 1^{bis} et 1^{er}, du projet OETV et art. 67, al. 1^{er} et 1^{quater}, du projet OCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

--	--

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

<p>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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

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

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

<p>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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

<p>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)</p>		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

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

Ordonnance du 19 juin 1995 sur les chauffeurs (OTR 1)

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

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)

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

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)

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

16. Acceptez-vous que les voitures de livraison mentionnées (dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas

<p>4,25 tonnes) ne soient pas soumises à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ? <i>(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.)</i></p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

<p>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 ? <i>(art. 99, al. 2, let. e, du projet OETV)</i></p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

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

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

<p>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 ? <i>(art. 3, al. 1, let. n, projet ORPL)</i></p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

B) Mesures visant à accroître la sécurité routière pour les vélos électriques

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

1.1. Port du casque

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)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : Le TCS soutient cette proposition ; il fait sens pour des questions de sécurité routière que non seulement les conducteurs (obligation déjà en vigueur), mais également les passagers de cyclomoteurs portent un casque.		

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)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : Pour des raisons de sécurité routière, le TCS soutient cette proposition. Même si le port du casque tend à se généraliser pour les conducteurs de vélos électriques lents ou de trottinettes électriques, une obligation du port du casque permettrait de réduire la gravité des accidents. Une telle mesure se justifie également par le fait que le parc de vélos électriques est en forte croissance.		

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)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné

	Remarques / Proposition de modification :
--	---

1.2. Usage diurne obligatoire des phares

<p>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 ?</p> <p><i>(art. 30, al. 2, du projet OCR)</i></p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification :</p> <p>Le TCS soutient cette proposition ; un usage diurne obligatoire des phares pour les conducteurs de cyclomoteurs (et donc de vélos électriques) permet de les rendre visibles pour les autres usagers de la route, ce qui permet d'augmenter fortement la sécurité routière.</p>		

<p>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) ?</p> <p><i>(art. 30, al. 2, let. a à c, du projet OCR)</i></p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification :</p>		

1.3. Respect des limitations générales de vitesse et des vitesses maximales signalées

<p>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 ?</p> <p><i>(art. 42, al. 4, du projet OCR)</i></p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification :</p>		

	<p>Le TCS soutient cette proposition qui permet de mettre sur un pied d'égalité les cyclomoteurs (dont les vélos électriques) avec les autres véhicules motorisés, en les soumettant au respect des limitations de vitesse (et de fait aux mêmes règles de circulation que les autres usagers motorisés du trafic).</p>
--	---

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

2.1. Obligation d'équiper les véhicules d'un compteur de vitesse

	<p>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)</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	<p>Remarques / Proposition de modification :</p> <p>Le TCS soutient cette proposition ; dès lors que les cyclomoteurs sont soumis à l'obligation de respecter les limitations de vitesses, il est nécessaire de les équiper de compteurs. Il est également correct d'exempter les vélos électriques lents de cette obligation d'être équipés d'un compteur de vitesse puisque leur vitesse ne dépasse pas ou que de peu la vitesse de 20 km/h, ce qui correspond aux zones de rencontres. Il est rare que des vitesses inférieures soient signalées.</p>		

2.2. Obligation d'équiper rétroactivement les véhicules d'un compteur de vitesse

	<p>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)</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	<p>Remarques / Proposition de modification :</p>		

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

3.1. Être passager sur un cyclomoteur sans porter le casque

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)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

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

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)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

3.3. Circuler sans feu

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)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

3.4. Dépasser la limitation générale de vitesse ou la vitesse maximale signalée

<p>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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

3.5. Circuler sans le compteur de vitesse prescrit

<p>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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		