Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

19 août 2020

Révision partielle de huit ordonnances accompagnant la révision de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR)

Rapport explicatif en vue de l'ouverture de la procédure de consultation

ASTRA-D-EB3B3401/1332

Condensé

Les projets de révision en question visent à :

- ***introduire des technologies respectueuses de l'environnement visant à réduire les émissions de CO_2 des véhicules utilitaires et des camping-cars ;***
- ***accroître la sécurité des conducteurs de vélos électriques.***

Contexte

Technologies respectueuses de l'environnement visant à réduire les émissions de CO_2 des véhicules utilitaires et des camping-cars :

Afin d'accroître l'efficacité énergétique et de réduire les émissions de CO_2 des véhicules utilitaires lourds affectés au transport de choses, l'UE a édicté de nouvelles prescriptions relatives à la conception aérodynamique de leurs cabines. Ces nouvelles cabines renforcent également la sécurité, car elles améliorent la visibilité pour le chauffeur et réduisent les risques de mise en danger des cyclistes et des piétons. En effet, les formes plus arrondies et l'intégration de zones déformables limitent la gravité des blessures en cas de collision. À l'avenir, dans l'UE, les véhicules utilitaires lourds pourront diminuer leur résistance à l'air grâce à de longs becquets. Pour que ces mesures n'affectent pas défavorablement la capacité de chargement, l'UE a relevé la longueur maximale autorisée des véhicules et ensembles de véhicules dotés de tels équipements. En outre, dans l'UE, le surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative ou non polluante des véhicules utilitaires lourds peut être compensé par une augmentation équivalente du poids maximal autorisé pour ces derniers. Cette mesure permet d'éviter que des véhicules à propulsion alternative ou à propulsion non polluante aient une capacité de chargement inférieure à celle de véhicules comparables à moteur diesel. Les nouvelles réglementations de l'UE seraient également avantageuses pour la Suisse et pourraient contribuer à la réalisation des objectifs climatiques.

L'industrie suisse souhaiterait également pouvoir compenser la longueur des réservoirs d'hydrogène équipant les véhicules utilitaires lourds non polluants.

La motion Bourgeois du 30 mai 2018 (18.3420 « Compensation du poids des batteries électriques des véhicules de livraison de catégorie 3,5 tonnes ») adoptée par le Parlement charge le Conseil fédéral d'adapter les bases légales de manière à permettre la compensation du poids des batteries électriques des voitures de livraison d'un poids total de 3,5 tonnes. Les systèmes de propulsion alternative pèsent plus lourd que ceux fonctionnant à l'essence ou au diesel. S'il convient d'éviter une réduction de la charge utile, qui serait pénalisante en situation de concurrence, un relèvement du poids total s'impose. Les règles strictes concernant l'utilisation des véhicules automobiles lourds s'appliquent alors. Il n'est notamment plus possible de conduire de tels véhicules avec un permis de conduire de la catégorie B. Pour les véhicules qui dépassent la limite de poids de 3,5 tonnes uniquement en raison de l'excédent de poids imputable à leur système de propulsion alternative, il est donc nécessaire de pouvoir compenser cet excédent. C'est le seul moyen de les rendre encore intéressants d'un point de vue économique. L'UE permet à ses États membres d'autoriser aux titulaires de permis de conduire de la catégorie B la conduite de véhicules à propulsion alternative affectés au transport de choses et dont le poids total n'excède pas 4,25°tonnes, s'ils ne tractent pas de remorque et que l'excédent de poids au-delà de 3,5°tonnes est exclusivement imputable au système de propulsion alternative.

Sécurité des vélos électriques :

Les accidents impliquant des deux-roues, et en particulier des vélos électriques, constituent aujourd'hui l'un des problèmes de sécurité les plus importants sur les routes suisses. Entre 2011 et 2018, le nombre de personnes victimes d'un accident grave à vélo électrique a presque quintuplé. Cette évolution traduit l'augmentation du nombre de vélos électriques en circulation. Au total, 321 conducteurs de vélos électriques ont été tués ou grièvement blessés (victimes d'accidents graves) en 2018, 85 avec un vélo

électrique rapide (assistance au pédalage active jusqu'à 45 km/h) et 236 avec un vélo électrique lent (assistance au pédalage active jusqu'à 25 km/h).

Il existe donc un véritable besoin de prendre des mesures permettant d'accroître la sécurité routière des conducteurs de vélos électriques et de réduire le nombre de victimes d'accidents graves.

Teneur du projet

Nouvelles prescriptions techniques visant à réduire les émissions de CO_2 des véhicules utilitaires lourds :

Le projet prévoit de transposer dans le droit suisse de nouvelles prescriptions européennes visant à réduire les émissions de CO_2, accroître la sécurité routière et promouvoir les systèmes de propulsion alternative et les systèmes de propulsion non polluante. À l'avenir,

- *les camions et les tracteurs à sellette de plus de 3,5 tonnes pourront être équipés de cabines qui dépassent la longueur maximale autorisée en raison de leurs formes aérodynamiques particulières ;*
- *les véhicules lourds affectés au transport de choses, les bus et leurs remorques pourront être dotés de becquets rétractables en matériaux souples, que le chauffeur sera autorisé à déployer sur les routes où la vitesse maximale signalée est supérieure à 50 km/h et qui dépasseront alors nettement la longueur maximale autorisée des véhicules, et*
- *le poids total des véhicules utilitaires lourds pourra être relevé à hauteur du surplus de poids induit par le système de propulsion alternative ou de propulsion non polluante, dans la limite de 1 tonne toutefois pour les systèmes de propulsion alternative ou de 2 tonnes pour les systèmes de propulsion non polluante.*

En outre, les longueurs maximales actuellement en vigueur seront également augmentées pour les véhicules utilitaires lourds roulant à l'hydrogène. Il s'agit d'une règle spécifique à la Suisse, dont le but est de permettre la compensation de la longueur des réservoirs d'hydrogène sur ces véhicules respectueux de l'environnement et non polluants.

Par ailleurs, les voitures de livraison et les camping-cars qui dépassent la limite de 3,5 tonnes uniquement en raison de l'excédent de poids imputable à leur système de propulsion alternative pourront compenser le poids de ce dernier. Les systèmes de propulsion de ce type (fonctionnant par ex. à l'électricité, à l'hydrogène ou au gaz, y c. au biogaz) sont plus lourds que les moteurs conventionnels à essence ou diesel. Si la charge utile n'est pas réduite, il en résulte un dépassement du poids total de 3,5 tonnes. Cet inconvénient sera compensé : les voitures de livraison à propulsion alternative pourront à l'avenir afficher un poids total maximal de 4,25°tonnes, si l'excédent de poids au-delà de 3,5 tonnes est exclusivement imputable au système de propulsion alternative. Ces voitures de livraison seront considérées comme des voitures automobiles légères et pourront être utilisées selon les mêmes règles. Il ne sera notamment pas nécessaire, sur le territoire national, de les doter d'un tachygraphe et d'un limiteur de vitesse, et leurs conducteurs ne devront pas disposer d'un permis de conduire pour véhicules automobiles lourds. De même, les camping-cars mentionnés pourront être conduits avec un permis de conduire de la catégorie B ou BE, mais seront toujours considérés comme des véhicules automobiles lourds.

Sécurité des vélos électriques :

Le projet en question propose des mesures qui visent à améliorer la sécurité des conducteurs de vélos électriques et pourront être mises en œuvre à court terme et sans clarifications supplémentaires. À l'avenir, ces conducteurs devront :

- *circuler avec les phares allumés également de jour ;*
- *porter un casque de vélo (cette règle s'applique déjà aux conducteurs de vélos électriques rapides), et*
- *respecter les limitations de vitesse.*

Table des matières

1 Grandes lignes du projet 6

A Technologies respectueuses de l'environnement visant à réduire les émissions de CO_2 des véhicules utilitaires et des camping-cars 6

1.1 Cabines aérodynamiques pour camions et tracteurs à sellette lourds 6

1.1.1 Contexte 6

1.1.2 Nouvelle réglementation proposée et justification 7

1.2 Becquets pour les véhicules articulés lourds, les bus, les camions et leurs remorques 8

1.2.1 Contexte 8

1.2.2 Nouvelle réglementation proposée et justification 8

1.3 Réservoirs d'hydrogène pour camions et tracteurs à sellette lourds 9

1.3.1 Contexte 9

1.3.2 Nouvelle réglementation proposée et justification 9

1.4 Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative et les systèmes de propulsion non polluante sur les véhicules automobiles lourds et les ensembles de véhicules 9

1.4.1 Contexte 9

1.4.2 Nouvelle réglementation proposée et justification 10

1.5 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 11

1.5.1 Contexte 11

1.5.2 Nouvelle réglementation proposée et justification 11

B Mesures visant à accroître la sécurité routière pour les vélos électriques 14

1.1 Usage diurne obligatoire des phares 16

1.1.1 Contexte 16

1.1.2 Nouvelle réglementation proposée et justification 17

1.2 Port obligatoire du casque pour les conducteurs de vélos électriques lents 17

1.2.1 Contexte 17

1.2.2 Nouvelle réglementation proposée et justification 17

1.3 Obligation d'observer les limitations générales de vitesse et les vitesses maximales signalées et d'équiper le véhicule d'un compteur de vitesse 18

1.3.1 Contexte 18

1.3.2 Nouvelle réglementation proposée et justification 19

2 Comparaison avec le droit étranger, notamment européen 19

2.1. Technologies respectueuses de l'environnement visant à réduire les émissions de CO_2 des véhicules utilitaires et des camping-cars 19

2.2. Mesures visant à accroître la sécurité routière pour les vélos électriques 19

2.2.1. Usage diurne obligatoire des phares 19

2.2.2. Port obligatoire du casque pour les conducteurs de vélos électriques lents 20

2.2.3. Obligation d'équiper le véhicule d'un compteur de vitesse 20

3 Mise en œuvre 20

4 Commentaires relatifs aux différentes dispositions 20

4.1 Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) 20

4.2 Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR) 24

4.3 Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC) 27
4.4 Ordonnance du 11 février 2004 sur la circulation militaire (OCM) 27
4.5 Ordonnance du 19 juin 1995 sur les chauffeurs (OTR 1) 28
4.6 Ordonnance du 6 mars 2000 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL) ... 28
4.7 Ordonnance du 30 novembre 2012 sur la réduction des émissions de CO_2 (ordonnance sur le CO_2) 28
4.8 Ordonnance du 16 janvier 2019 sur les amendes d'ordre (OAO) 28
5 Conséquences 29
5.1. Conséquences pour la Confédération (finances, personnel, autres) 29
5.2. Conséquences pour les cantons et les communes ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne 29
5.2.1. Technologies respectueuses de l'environnement visant à réduire les émissions de CO_2 des véhicules utilitaires et des camping-cars 29
5.2.2. Mesures visant à accroître la sécurité routière pour les vélos électriques 29
5.3. Conséquences pour l'environnement et la société 30
5.3.1. Technologies respectueuses de l'environnement visant à réduire les émissions de CO_2 des véhicules utilitaires et des camping-cars 30
5.3.2. Mesures visant à accroître la sécurité routière pour les vélos électriques 30
5.4. Conséquences pour l'économie 30
5.4.1. Technologies respectueuses de l'environnement visant à réduire les émissions de CO_2 des véhicules utilitaires et des camping-cars 30
5.4.2. Mesures visant à accroître la sécurité routière pour les vélos électriques 30
6 Aspects juridiques 30
6.1. Constitutionnalité 30
6.2 Légalité 30
6.3 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse 31

1 Grandes lignes du projet

A Technologies respectueuses de l'environnement visant à réduire les émissions de CO_2 des véhicules utilitaires et des camping-cars

Pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris, l'UE entend réduire les émissions de gaz à effet de serre de 30 % par rapport aux chiffres de 2005 d'ici à 2030. Dans le domaine de la circulation routière, de nouvelles cabines aérodynamiques pour camions et tracteurs à sellette, des becquets visant à améliorer l'aérodynamisme des véhicules automobiles lourds et de leurs remorques ainsi que des compensations de poids pour les systèmes de propulsion alternative et les systèmes de propulsion non polluante y contribueront.

Les technologies et les équipements respectueux de l'environnement n'intéressent les entreprises que s'ils n'ont pas d'impact négatif, notamment sur la capacité de chargement. Les nouvelles réglementations européennes tiennent compte de cet aspect et sont jugées pertinentes. Elles s'appliqueront donc également en Suisse.

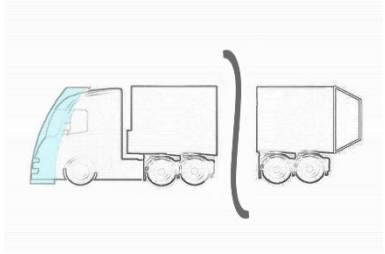
De surcroît, à la demande des entreprises de transport suisses, les longueurs admises des camions et des tracteurs à sellette lourds roulant à l'hydrogène seront revues à la hausse pour l'installation des réservoirs d'hydrogène, et ce afin que cette technologie verte ne soit pas préjudiciable à la capacité de chargement.

Dans le même temps, la motion Bourgeois[1] (18.3420) sera mise en œuvre. Son auteur charge le Conseil fédéral d'adapter les bases légales afin de permettre la compensation du poids des batteries électriques des voitures de livraison d'un poids total de 3,5 tonnes.

1.1 Cabines aérodynamiques pour camions et tracteurs à sellette lourds

1.1.1 Contexte

Avec son règlement (UE) 2019/1892[2], l'UE introduira au 1er septembre 2020 (décision (UE) 2019/984[3]) des dispositions techniques relatives à la conception aérodynamique des cabines des camions et des tracteurs à sellette de plus de 3,5 tonnes. La diminution de la résistance à l'air permet d'améliorer l'efficacité énergétique et ainsi de réduire les émissions de CO_2 d'environ 3 à 5 %. Les cabines sont dotées d'un carénage oblong et arrondi à l'avant ainsi que de plus grandes vitres, qui améliorent la vue sur le trafic et réduisent les angles morts juste devant la cabine et à côté de celle-ci. La sécurité s'en trouve accrue, notamment pour les cyclistes et les piétons. La Commission européenne estime que près de 500 vies humaines pourraient ainsi être sauvées chaque année dans l'ensemble de l'UE. À l'extrémité avant de la cabine, il reste de la place pour une zone déformable (*crash box*), qui atténue l'effet du choc en cas de collision et protège de ce fait les passagers du camion ou du tracteur à sellette et des autres véhicules. En général, les nouvelles cabines seront entre 80 et 90 cm plus longues qu'aujourd'hui. Les longueurs maximales autorisées à ce jour pour les camions, les trains routiers et les véhicules articulés lourds pourront donc être dépassées, à condition que la capacité de chargement ne s'en trouve pas augmentée. L'UE ne prescrit pas explicitement de limitation de longueur, mais cette dernière sera toutefois restreinte par le fait que le véhicule devra respecter les exigences relatives au mouvement giratoire : chaque véhicule et ensemble de véhicules doit être en mesure de manœuvrer, dans chacun des deux sens, selon une trajectoire circulaire



[1] « Compensation du poids des batteries électriques des véhicules de livraison de catégorie 3,5 tonnes ».

[2] Règlement (UE) 2019/1892 de la Commission du 31 octobre 2019 modifiant le règlement (UE) n° 1230/2012 en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type de certains véhicules à moteur équipés de cabines allongées et des dispositifs et équipements aérodynamiques destinés aux véhicules à moteur et à leurs remorques, JO L 291 du 12.11.2019, p. 17.

[3] Décision (UE) 2019/984 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 modifiant la directive 96/53/CE du Conseil en ce qui concerne le délai fixé pour la mise en œuvre des règles spéciales relatives à la longueur maximale pour les cabines améliorant les performances aérodynamiques, l'efficacité énergétique et les performances en matière de sécurité, JO L 164 du 20.6.2019, p. 30.

complète de 360° à l'intérieur d'une surface annulaire d'un diamètre extérieur de 12,50 mètres et d'un diamètre intérieur de 5,30 mètres, sans qu'aucun des points extrêmes du véhicule ne déborde hors du cercle extérieur ou ne pénètre dans le cercle intérieur, le cas échéant (annexe 1, partie C, ch. 6, du règlement (UE) n° 1230/2012[4] et art. *9a* et annexe I, ch. 1.5, de la directive 96/53/CE[5]).

1.1.2 Nouvelle réglementation proposée et justification

Conformément à l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)[6] et à l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR)[7], les longueurs maximales autorisées à ce jour sont les suivantes :

- voitures automobiles, à l'exception des autocars : 12,00 m (art. 94, al. 1, let. a, OETV et art. 65, al. 1, let. a, OCR) ;
- véhicules articulés : 16,50 m (art. 65, al. 1, let. e, OCR) ou 16,65 m pour le transport de conteneurs de 45 pieds dans le cadre du transport combiné non accompagné (art. 65, al. 4, OCR) ;
- trains routiers : 18,75 m (art. 65, al. 1, let. f, OCR).

Les tracteurs à sellette lourds et les camions équipés de cabines aérodynamiques allongées et sûres conformément à la nouvelle réglementation européenne consomment moins de carburant que les véhicules traditionnels. En l'absence d'adaptation des longueurs maximales, leur utilisation n'est toutefois pas rentable, car leur capacité de transport est réduite. Pour cette raison, un dépassement des longueurs maximales susmentionnées sera autorisé comme dans l'UE pour les véhicules dotés d'une cabine bénéficiant d'une réception par type conforme au règlement (UE) n° 1230/2012. C'est le seul moyen de concrétiser cette innovation dans le domaine de l'aérodynamisme sans préjudices économiques. La marge de dépassement n'est pas prescrite explicitement, comme dans l'UE. La longueur est toutefois limitée par les conditions régissant le mouvement giratoire, qui doivent être respectées (art. 40, al. 1, OETV et art. 65*a* OCR). Le débordement du véhicule à l'arrière est également limité par l'art. 40, al. 3, OETV[8]. En règle générale, la longueur supplémentaire est comprise entre 80 et 90 cm. Celle-ci ne doit pas entraîner une augmentation de la capacité de chargement.

Parfois, un camion fait office de véhicule de base pour un autre genre de véhicule lourd (par ex. transformation en voiture automobile de travail). Il sera toujours possible de transformer un camion équipé d'une cabine allongée. La sécurité routière devrait également s'en trouver améliorée. C'est la raison pour laquelle d'autres voitures automobiles lourdes bénéficieront également en Suisse de l'augmentation de la longueur admise pour le trafic intérieur si elles disposent d'une cabine allongée. Par contre, s'agissant des transports internationaux, les réglementations européennes n'autorisent aucun dépassement de la longueur pour les cabines dans le cas des autres genres de véhicules que les tracteurs à sellette lourds et les camions ainsi que des ensembles de véhicules formés à partir de ceux-ci.

Les autocars (bus) ne peuvent bénéficier du dépassement de la longueur admise ni en Suisse ni dans l'UE, car ils ont déjà droit à des longueurs plus importantes sans les nouvelles prescriptions relatives aux cabines.

---

4 Règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission du 12 décembre 2012 portant application du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type relatives aux masses et dimensions des véhicules à moteur et de leurs remorques et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, JO L 353 du 21.12.2012, p. 31 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2019/1892, JO L 291 du 12.11.2019, p. 17.

5 Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international, JO L 235 du 17.9.1996, p. 59 ; modifiée en dernier lieu par le règlement (UE) 2019/1242, JO L 198 du 25.7.2019, p. 202.

6 RS **741.41**

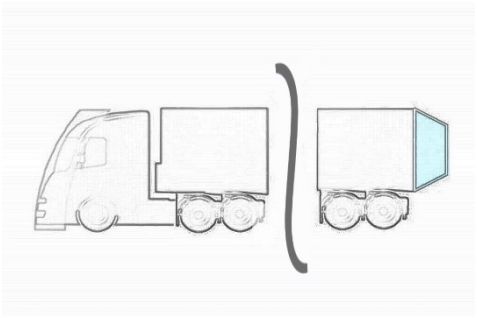
7 RS **741.11**

8 L'art. 40, al. 3, OETV renvoie à l'annexe I du règlement (UE) n° 1230/2012 ; le débordement arrière maximum y est réglé au ch. 7 de la partie C.

1.2 Becquets pour les véhicules articulés lourds, les bus, les camions et leurs remorques

1.2.1 Contexte

Afin d'améliorer l'efficacité énergétique des véhicules lourds affectés au transport de choses, des bus et de leurs remorques, des dispositifs aérodynamiques rétractables (becquets) peuvent actuellement dépasser à l'arrière d'un demi-mètre au plus au-delà de la longueur maximale autorisée du véhicule. Le règlement (UE) 2019/1892 permet d'utiliser dans l'UE des becquets escamotables encore plus longs afin d'améliorer davantage l'efficacité énergétique. Les nouvelles dispositions ne fixent plus de longueur maximale pour les becquets (cf. règlement (UE) n° 1230/2012, annexe I, appendice I, tableau I, position 18). Celle-ci découle toutefois des exigences relatives au mouvement giratoire (voir le ch. 1.1.1 du présent rapport explicatif ainsi que l'annexe 1, partie B, ch. 7, et partie D, ch. 3, du règlement (UE) n° 1230/2012[9]). Même lorsque les becquets sont déployés, la largeur du véhicule ne doit pas dépasser 2,60 m (règlement (UE) n° 1230/2012, annexe I, appendice I, tableau II, position 11). Des exigences techniques spécifiques sont définies à l'annexe I, partie B, ch. 1.3.1, partie C, ch. 1.3.1, et partie D, ch. 1.4.1, du règlement (UE) n° 1230/2012. Plusieurs d'entre elles visent à protéger les autres usagers de la route. Les becquets doivent être rétractables ou escamotables et peuvent dépasser, dans cette position, de 200 mm tout au plus à l'arrière et de 25 mm tout au plus de chaque côté. Les véhicules doivent ainsi se prêter au chargement sur le rail. Ces becquets doivent impérativement disposer d'une réception par type européenne et ne doivent pas augmenter la capacité de chargement. Les nouvelles dispositions sont entrées en vigueur dans l'UE le 2 décembre 2019.



Afin que l'utilisation de becquets déployés ne mette personne en danger, l'UE a également édicté des consignes d'utilisation spécifiques dans le cadre du règlement d'exécution (UE) 2019/1916[10]. En vertu de celui-ci, les États membres peuvent interdire la conduite avec des becquets déployés en localité et dans les zones interurbaines où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h et où des usagers de la route vulnérables peuvent être présents. Les nouvelles consignes d'utilisation sont en vigueur dans l'UE depuis le 8 décembre 2019.

1.2.2 Nouvelle réglementation proposée et justification

Les nouvelles prescriptions européennes relatives aux dispositifs aérodynamiques seront transposées dans le droit suisse, car elles incitent les entreprises de transport à améliorer l'aérodynamisme de leurs véhicules. Il en résulte une baisse de la consommation de carburant et des émissions de CO_2. Les becquets ne doivent pas être pris en considération lors de la mesure de la longueur du véhicule (art. 38 OETV) et peuvent donc dépasser la longueur maximale autorisée du véhicule. Toutefois, comme dans l'UE, ils ne doivent pas augmenter la capacité de chargement et leur longueur maximale est limitée par les conditions régissant le mouvement giratoire (art. 40, al. 1 et 3, OETV et art. 65*a* OCR). Par ailleurs, l'utilisation des véhicules pour le transport combiné non accompagné (art. 67, al. 1bis, OCR) ne doit pas être entravée.

Pour que la sécurité des autres usagers de la route ne soit pas compromise, les becquets qui ressortent au-delà de la longueur maximale autorisée du véhicule ne pourront être utilisés que sur les routes où il est permis de rouler à plus de 50 km/h. Ils devront être repliés ou rétractés sur les routes où la vitesse maximale signalée est inférieure ou égale à 50 km/h. Pour des questions de sécurité routière et de sécurité de fonctionnement (art. 29 LCR[11]), les becquets devront également être rétractés pour

[9] Règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission du 12 décembre 2012 portant application du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type relatives aux masses et dimensions des véhicules à moteur et de leurs remorques et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, JO L 353 du 21.12.2012, p. 31 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2019/1892, JO L 291 du 12.11.2019, p. 17.

[10] Règlement d'exécution (UE) 2019/1916 de la Commission du 15 novembre 2019 portant modalités d'application en ce qui concerne l'utilisation des dispositifs aérodynamiques arrière conformément à la directive 96/53/CE du Conseil, JO L 297 du 18.11.2019, p. 3 ; modifié par le règlement d'exécution (UE) 2020/349, JO L 63 du 3.3.2020, p. 1.

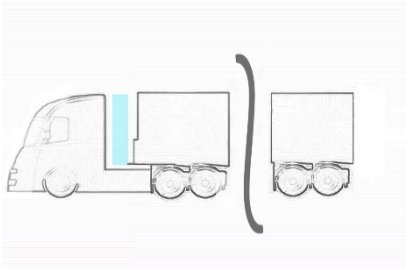
[11] Loi fédérale sur la circulation routière, RS **741.01**.

manœuvrer, reculer, se garer ou charger/décharger le véhicule par exemple. Ces prescriptions correspondent à celles du règlement (UE) 2019/1916 mentionné précédemment au ch. 1.2.1 des présents commentaires.

Jusqu'à présent, les becquets qui dépassaient de 50 cm à l'arrière la longueur maximale autorisée du véhicule et de 5 cm la largeur maximale autorisée étaient déjà admis. Les véhicules affectés au transport de marchandises à température dirigée peuvent actuellement mesurer jusqu'à 2,65 m de largeur, becquets inclus. La nouvelle réglementation réduira à 2,60 m la largeur maximale autorisée, par analogie avec la nouvelle législation européenne.

1.3 Réservoirs d'hydrogène pour camions et tracteurs à sellette lourds

1.3.1 Contexte



Les industriels suisses souhaitent pouvoir compenser la longueur qu'occupent les réservoirs d'hydrogène sur les camions et les tracteurs à sellette lourds fonctionnant à l'hydrogène. Cette compensation implique un dépassement des longueurs maximales actuellement autorisées pour les véhicules et les trains routiers. La propulsion à l'hydrogène permet d'effectuer des transports de choses non polluants. Si la place dans le plancher du véhicule est déjà occupée par des éléments tels que des batteries et des piles à combustible, les réservoirs servant à stocker l'hydrogène doivent pouvoir être placés entre la cabine et la surface de charge. Or, l'espace requis réduit la surface de charge potentielle compte tenu des longueurs maximales actuellement autorisées. En l'absence de compensation, les véhicules concernés souffrent d'un désavantage concurrentiel vis-à-vis des véhicules conventionnels à moteur diesel.

1.3.2 Nouvelle réglementation proposée et justification

Les tracteurs à sellette lourds, les véhicules articulés et les camions équipés de réservoirs de stockage d'hydrogène servant à la propulsion pourront dépasser les longueurs maximales en vigueur et déjà indiquées au point 1.1.2. Cette nouvelle règle permettra d'améliorer la rentabilité des véhicules à hydrogène et de garantir l'égalité de traitement avec les véhicules équipés uniquement de batteries. La marge de dépassement n'est pas prescrite de manière explicite. La longueur sera toutefois limitée par les exigences relatives au mouvement giratoire et au débordement (art. 40, al. 1 et 3, OETV et art. 65*a* OCR). La longueur supplémentaire ne doit pas entraîner d'augmentation de la capacité de chargement.

Pour les transports internationaux, les réglementations européennes n'autorisent pas de dépassement de longueur pour les réservoirs d'hydrogène. Les camions, trains routiers et semi-remorques correspondants ne pourront donc être utilisés que pour le trafic intérieur.

1.4 Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative et les systèmes de propulsion non polluante sur les véhicules automobiles lourds et les ensembles de véhicules

1.4.1 Contexte

Jusqu'au 7 mai 2017, les prescriptions qui devaient être mises en œuvre dans l'UE prévoyaient qu'en présence d'un système de propulsion alternative, le poids maximal autorisé des camions et tracteurs à sellette à deux ou trois essieux ainsi que des autocars et autobus à plate-forme pivotante à trois essieux pouvait être relevé à hauteur du poids supplémentaire induit par le système de propulsion alternative, dans la limite d'une tonne toutefois, par rapport aux véhicules du même type dépourvus de système de propulsion alternative (directive (UE) 2015/719[12]). La Suisse a repris ces prescriptions en toute autonomie (art. 67, al. 1ter, OCR et art. 95, al. 1bis, OETV). Toutefois, depuis le 14 août 2019, l'UE accorde aussi ces compensations de poids pour les trains routiers et les semi-remorques formés de

[12] Directive (UE) 2015/719 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international, JO L 115 du 6.5.2015, p. 1.

ces véhicules (règlement (UE) 2019/1242[13]) ; pour les systèmes de propulsion non polluante, la compensation de poids peut même atteindre jusqu'à 2 t.

1.4.2 Nouvelle réglementation proposée et justification

Les poids maximaux actuellement autorisés sont les suivants :

- véhicules automobiles à deux essieux : 18 t (art. 67, al. 1, let. e, OCR et art. 95, al. 1, let. d, OETV) ;
- autocars à deux essieux : 19,5 t (art. 67, al. 1, let. d^{bis}, OCR et art. 95, al. 1, let. d^{bis}, OETV) ;
- véhicules automobiles à trois essieux : 26 t (art. 67, al. 1, let. d, OCR et art. 95, al. 1, let. f, OETV) ;
- bus à plate-forme pivotante à trois essieux : 28 t (art. 67, al. 1, let. c, OCR et art. 95, al. 1, let. j, OETV) ;
- véhicules automobiles à quatre essieux : 32 t (art. 67, al. 1, let. b, OCR et art. 95, al. 1, let. g, OETV) ;
- véhicules automobiles à plus de quatre essieux, véhicules articulés et trains routiers : 40 t ou 44 t en trafic combiné non accompagné (art. 67, al. 1, let. a, OCR et art. 95, al. 1, let. h et i, OETV).

Pour les véhicules à propulsion alternative ci-après, le poids maximal autorisé peut déjà être relevé à hauteur du poids supplémentaire induit par le système de propulsion alternative, dans la limite d'une tonne toutefois (art. 67, al. 1ter, OCR et art. 95, al. 1bis, OETV) :

- voitures automobiles lourdes à deux essieux, à l'exception des autocars à deux essieux ;
- voitures automobiles lourdes à trois essieux, y c. les autocars et les bus à plate-forme pivotante à trois essieux.

Désormais, les trains routiers ou les semi-remorques formés de ces véhicules à propulsion alternative bénéficieront également de cette compensation de poids, et ce afin de promouvoir ces modes de propulsion. Par ailleurs, une compensation de poids pouvant aller jusqu'à 2 tonnes sera admise pour les systèmes de propulsion non polluante (par ex. pour les véhicules 100 % électriques). Ces règles sont conformes à la nouvelle législation européenne.

De surcroît, en trafic intérieur, le surplus de poids induit par un système de propulsion alternative pourra aussi être compensé pour les véhicules automobiles à quatre ou cinq essieux (dans la limite de 1 tonne comme pour les autres véhicules ou de 2 tonnes pour les systèmes de propulsion non polluante) ; il s'agit d'une solution propre à la Suisse.

Les limites de charge par essieu restant quant à elles inchangées, la nouvelle réglementation ne devrait pas avoir d'effets préjudiciables notables sur l'usure des routes.

Pour le trafic transfrontalier avec l'UE, il sera possible de faire valoir le surplus de poids généré par le système de propulsion alternative ou non polluante dans le cas des bus à trois essieux (y c. les bus à plate-forme pivotante), des camions à deux ou trois essieux et des trains routiers formés à partir de ceux-ci, de même que dans le cas des tracteurs à sellette avec ou sans semi-remorque. Sur le territoire suisse, toutes les voitures automobiles lourdes ainsi que les ensembles de véhicules formés à partir de celles-ci bénéficieront de cette possibilité (y compris ceux à quatre essieux ou plus à la demande des entreprises). Seuls les bus à deux essieux font exception à cette règle. Pour ces derniers, comme dans la législation européenne, aucune compensation de poids supplémentaire n'est prévue, puisqu'ils peuvent déjà afficher un poids de 19,5 tonnes même s'ils ne disposent pas d'un système de propulsion alternative (contre seulement 18 tonnes pour les autres voitures automobiles à deux essieux équipées d'un moteur conventionnel).

[13] Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil, JO L 198 du 25.7.2019, p. 202.

Une inscription ad hoc dans le permis de circulation pourra être créée en accord avec les autorités d'immatriculation.

1.5 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

1.5.1 Contexte

En vertu de l'art. 2, ch. 2, de la directive (UE) 2018/645[14], l'UE permet à ses États membres d'autoriser les titulaires de permis de conduire de la catégorie B à conduire, sur leur territoire, des véhicules affectés au transport de choses et dont le poids total peut atteindre 4,25 tonnes (et non plus seulement 3,5 tonnes), si ces véhicules sont équipés d'un système de propulsion alternative. Plusieurs conditions s'appliquent à cet égard, à savoir que les conducteurs possèdent le permis de conduire depuis au moins deux ans, qu'aucune remorque ne soit tractée et que l'excédent de poids au-delà de 3,50 tonnes soit imputable exclusivement au système de propulsion alternative (nouvelle let. c à l'art. 6, al. 4, de la directive 2006/126/CE[15]). Avec cette mesure, l'UE entend compenser les désavantages liés au poids des systèmes de propulsion alternative et promouvoir la diffusion de ce type de véhicules afin de réduire les émissions de CO_2.

La motion Bourgeois[16] (18.3420) adoptée le 28 septembre 2018 par le Conseil national et le 18 juin 2019 par le Conseil des États charge le Conseil fédéral d'adapter les bases légales afin de permettre la compensation du poids des batteries électriques des voitures de livraison d'un poids total de 3,5 tonnes.

Actuellement, le permis de conduire de la catégorie B autorise la conduite de voitures de livraison d'un poids total maximum de 3,5 tonnes. De plus en plus de modes de propulsion alternative utilisant comme sources d'énergie l'électricité, l'hydrogène, le gaz naturel (y c. le biogaz), le gaz de pétrole liquéfié ou encore l'énergie mécanique provenant d'un stockage embarqué ou d'une source embarquée (y c. la chaleur résiduelle), sont exploités pour diminuer les émissions de CO_2 (art. 95, al. 1bis, OETV et art. 9*a*, al. 1, du projet OETV). Les systèmes de propulsion alternative sont généralement plus lourds que les systèmes conventionnels à moteur essence ou diesel. Si la charge utile n'est pas abaissée, les véhicules dotés de ce type de propulsion dépassent obligatoirement le poids total de 3,5 tonnes et entrent de ce fait dans la catégorie des camions. De même, les voitures automobiles servant d'habitation dotées d'un système de propulsion alternative et dépassant la limite de poids ci-dessus ne peuvent plus être conduites avec un permis de conduire de la catégorie B.

Les voitures de livraison devenues des camions sont soumises aux dispositions applicables aux voitures automobiles lourdes pour ce qui est de leur utilisation. Ainsi, elles ne peuvent pas circuler le dimanche et de nuit, et doivent être équipées d'un tachygraphe ; leurs conducteurs, quant à eux, doivent être en possession d'un certificat de capacité pour le transport de marchandises et sont assujettis aux prescriptions relatives à la durée du travail et du repos.

1.5.2 Nouvelle réglementation proposée et justification

À l'avenir, les voitures de livraison dotées d'un système de propulsion alternative pourront afficher un poids total maximum de 4,25 tonnes et être considérées malgré tout comme des véhicules automobiles légers, pour autant que l'excédent de poids au-delà de 3,50 tonnes soit imputable exclusivement au système de propulsion alternative. Toutefois, comme dans l'UE, ces voitures de livraison particulières devront satisfaire aux exigences techniques fixées pour les camions. Sinon, il n'y aurait pas de prescriptions techniques et même si la Suisse en créait de manière unilatérale et à grands frais, les véhicules construits dans l'UE de façon standardisée n'y seraient pas conformes. Par conséquent, les véhicules importés de l'UE ne pourraient pas profiter de la nouvelle réglementation et les véhicules

[14] Directive (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire, JO L 112 du 2.5.2018, p. 29.

[15] Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire, JO L 403 du 30.12.2006, p. 18 ; modifiée en dernier lieu par la directive (UE) 2018/933, JO L 165 du 2.7.2018, p. 35.

[16] « Compensation du poids des batteries électriques des véhicules de livraison de catégorie 3,5 tonnes ».

disponibles – à supposer qu'il y en ait – seraient très peu nombreux et beaucoup plus onéreux que dans l'UE.

Hormis cet aspect, la réglementation suisse va beaucoup plus loin que celle de l'UE, dans la mesure où les véhicules sont considérés en tous points comme des voitures de livraison et des véhicules automobiles légers. Par conséquent, toutes les prescriptions qui prévaudraient autrement pour les « voitures automobiles lourdes » ne s'appliquent pas. À titre d'exemple :

- les conducteurs des voitures de livraison en question ne sont pas soumis aux prescriptions sur la durée du travail et du repos et ne doivent pas obligatoirement équiper leur véhicule d'un tachygraphe en trafic intérieur ;
- les voitures de livraison en question peuvent tracter une remorque en trafic intérieur et être conduites non seulement avec un permis de conduire de la catégorie B, mais aussi avec un permis de la catégorie BE. Par ailleurs, leurs conducteurs ne sont pas tenus d'obtenir le certificat de capacité ;
- l'installation d'un limiteur de vitesse n'est pas obligatoire pour circuler sur le territoire national ;
- les intervalles entre les contrôles subséquents officiels fixés pour les voitures de livraison s'appliquent en trafic intérieur.

En trafic international, il ne sera pas possible de faire valoir les dérogations suisses, qui vont plus loin que la législation européenne, car les voitures de livraison de plus de 3,5 tonnes y sont considérées comme des véhicules affectés au transport de choses de la catégorie N_2 (cf. art. 4, ch. 1, let. b, position ii, du règlement (UE) 2018/858[17]).

Au demeurant, ces voitures de livraison de plus de 3,5 tonnes ne seront pas soumises à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit valable en Suisse, et seront également exemptées de la redevance sur le trafic des poids lourds.

En trafic intérieur, les conducteurs des voitures de livraison en question ne seront pas non plus soumis à l'interdiction de conduire des véhicules automobiles lourds sous l'influence de l'alcool (art. 2*a*, al. 1, let. c, OCR). La réglementation à ce sujet varie dans les États membres de l'UE. Chaque État national applique ses propres règles pour les véhicules de plus de 3,50 tonnes affectés au transport de choses.

Conformément à l'ordonnance du 30 novembre 2012 sur le CO_2[18], depuis le 1er janvier 2020, les voitures de livraison sont soumises à une sanction au titre des émissions de CO_2 (art. 2, let. a^{bis} en relation avec l'art. 17, al. 1, de l'ordonnance sur le CO_2). Dans le cadre de la consultation[19] relative à la révision partielle de ladite ordonnance, menée du 4 mai au 25 août 2020, il a déjà été proposé de comptabiliser les véhicules affectés au transport de choses, de type voitures de livraison, et dont le poids ne dépasse pas 4,25 tonnes dans la flotte des voitures de livraison, pour autant que l'excédent de poids au-delà de 3,5 tonnes soit imputable exclusivement au système de propulsion non polluante. Le but est de promouvoir l'importation de tels véhicules non polluants. L'exigence selon laquelle les émissions des véhicules doivent être nulles au sens de la procédure de mesure standardisée ne permet de comptabiliser que les véhicules 100 % électriques ainsi que ceux équipés d'une pile à combustible. La réglementation suisse sera ainsi davantage harmonisée avec la réglementation européenne (cf. art. 2, al. 1, let. b, du règlement (UE) 2019/631[20]). Dans le cadre de la révision d'ordonnances en question dans le présent rapport, l'ordonnance sur le CO_2 est uniquement adaptée au niveau rédactionnel et du point de vue de la systématique du droit à la nouvelle définition des voitures de livraison figurant dans l'OETV.

---

17 Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, JO L 151 du 14.6.2018, p. 1.

18 RS **641.711**

19 Jusqu'au 25.8.2020 : www.admin.ch -> Droit fédéral -> Procédures de consultation -> Procédures de consultation en cours -> DETEC > Révision partielle de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO_2 (ordonnance sur le CO_2) ; à partir du 26.8.2020 : www.admin.ch -> Droit fédéral -> Procédures de consultation -> Procédures de consultation terminées -> 2020 -> DETEC > Révision partielle de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO_2 (ordonnance sur le CO_2).

20 Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011, JO L 111 du 25.4.2019, p. 13.

En Suisse, contrairement à ce que prévoit la législation européenne, les voitures automobiles servant d'habitation dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total n'excède pas 4,25°tonnes pourront être conduites avec un permis de conduire de la catégorie B, pour autant que l'excédent de poids au-delà de 3,5°tonnes soit imputable exclusivement au système de propulsion alternative. Les tracteurs à sellette ne font pas l'objet d'une nouvelle réglementation.

Une inscription ad hoc dans le permis de circulation des voitures de livraison et des voitures automobiles servant d'habitation dotées d'un système de propulsion alternative pourra être créée en accord avec les autorités d'immatriculation.

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

Les accidents impliquant des deux-roues, et en particulier des vélos électriques, constituent aujourd'hui l'un des problèmes de sécurité les plus importants sur les routes suisses[21]. Entre 2011 et 2018, le nombre de personnes victimes d'un accident grave à vélo électrique a presque quintuplé. Cette évolution traduit l'augmentation du nombre de vélos électriques en circulation. Au total, 321 conducteurs de vélos électriques ont été tuées ou grièvement blessées (victimes d'accidents graves) en 2018, 85 avec un vélo électrique rapide (assistance au pédalage active jusqu'à 45 km/h) et 236 avec un vélo électrique lent (assistance au pédalage active jusqu'à 25 km/h). Cf. illustration 1 :

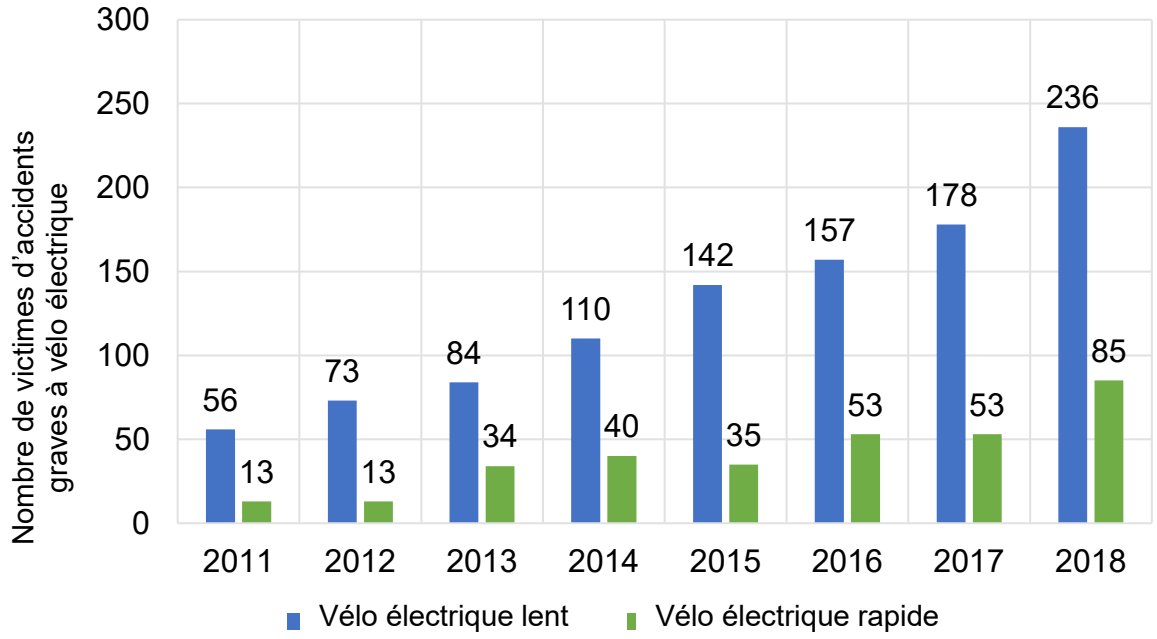


Illustration 1 : Évolution du nombre de victimes d'accidents graves à vélo électrique lent ou rapide entre 2011 et 2018 (source : Office fédéral des routes [OFROU])

En 2018, 4106 personnes au total ont été victimes d'un accident grave sur les routes suisses. Les conducteurs de vélos électriques représentaient ainsi près de 8 % des victimes d'accidents graves sur les routes. Cf. illustration 2 (à la page suivante) :

[21] Par « vélos électriques », on entend d'une part les cyclomoteurs à propulsion électrique au sens de l'art. 18, let. a, de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV ; RS **741.41**), qui peuvent atteindre une vitesse de 30 km/h au maximum de par leur construction et disposent d'une assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h (« vélos électriques rapides ») et, d'autre part, les cyclomoteurs légers au sens de l'art. 18, let. b, OETV, qui peuvent atteindre une vitesse de 20 km/h au maximum de par leur construction et disposent d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h (« vélos électriques lents »).

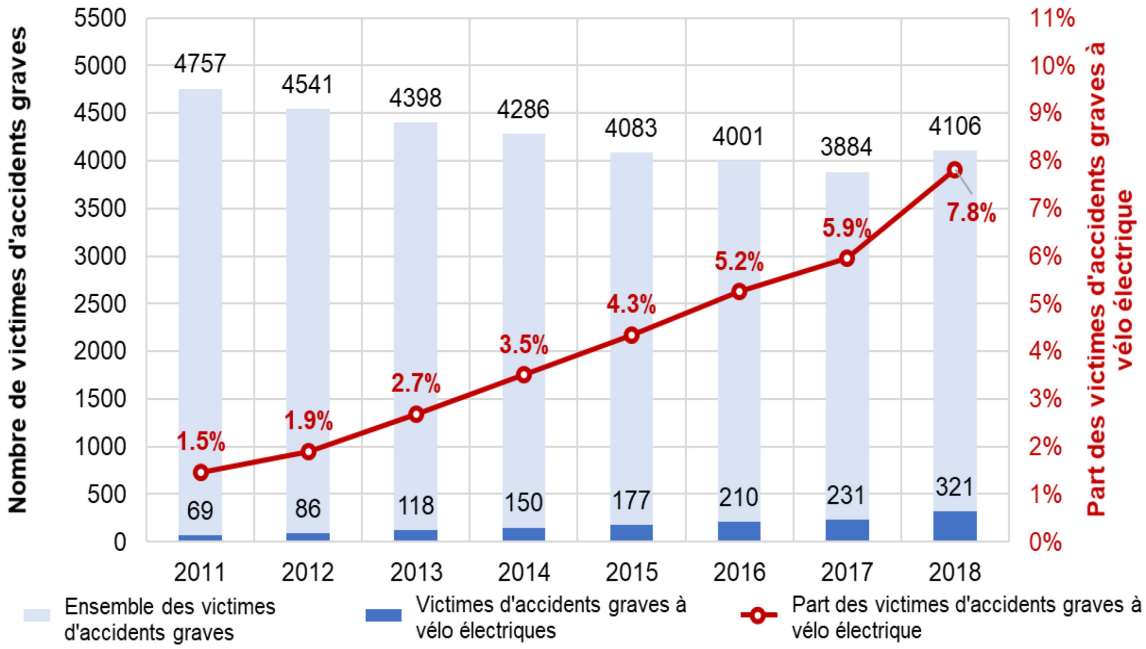


Illustration 1 : Évolution de la part des conducteurs de vélos électriques victimes d'accidents graves dans l'ensemble des personnes victimes d'accidents graves sur les routes entre 2011 et 2018 (source : OFROU)

En dépit de la forte augmentation du nombre de conducteurs de vélos électriques victimes d'accidents graves au cours des sept dernières années, le risque d'avoir un accident à vélo électrique est resté quasiment identique au fil des ans, étant donné que le parc de vélos électriques s'est amplifié parallèlement à ladite augmentation (valeurs approximatives à partir des nouvelles ventes cumulées de vélos électriques ; cf. illustration 3) :

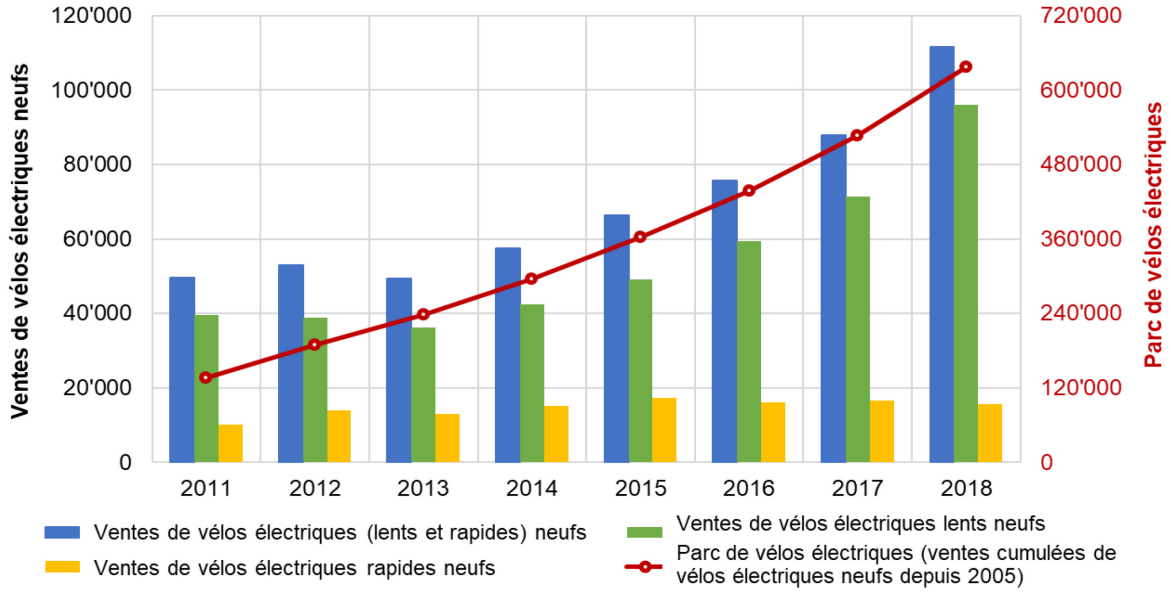


Illustration 2 : Évolution des ventes de vélos électriques lents et rapides neufs entre 2011 et 2018 (source : vélosuisse, 2018)

Cela signifie toutefois également qu'il n'a pas encore été possible de dissocier la croissance du parc de vélos électriques du nombre d'accidents (cf. illustration 4 ci-dessous), alors que c'est le cas depuis longtemps pour les voitures de tourisme : l'augmentation de ces dernières ne va pas de pair avec une hausse du nombre de victimes d'accidents graves.

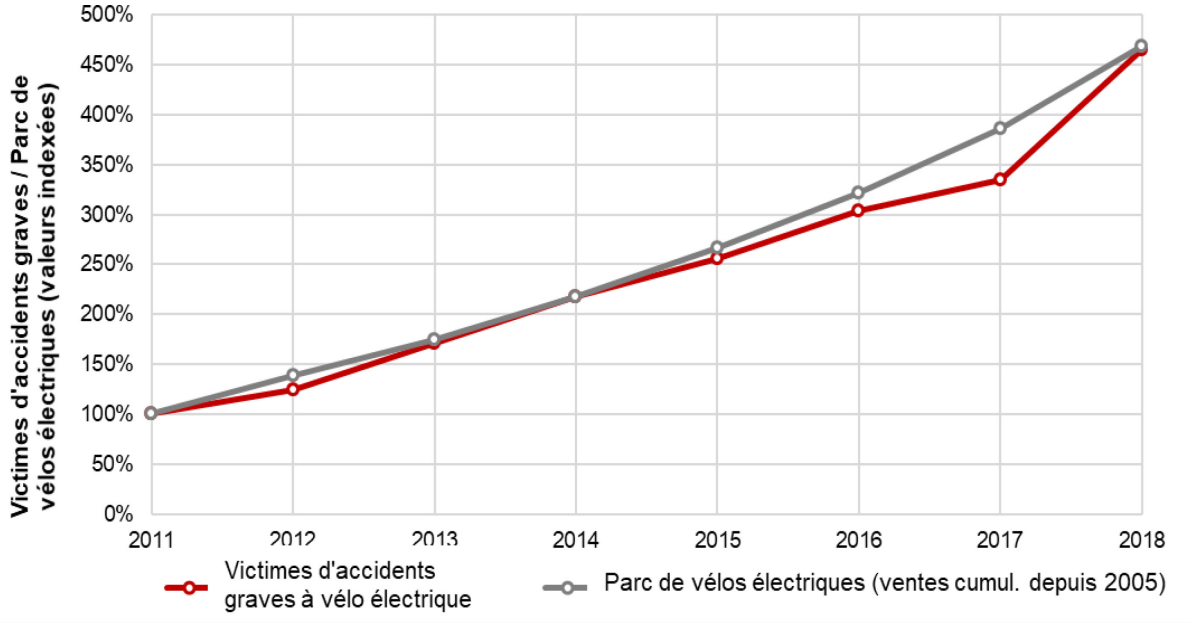


Illustration 3 : Évolution indexée du nombre de victimes d'accidents graves à vélo électrique et du parc de vélos électriques entre 2011 et 2018 (source : OFROU ; vélosuisse, 2018)

Des mesures permettant d'améliorer la sécurité routière des conducteurs de vélos électriques et de réduire le nombre de victimes d'accidents graves sont donc bel et bien nécessaires.

Le projet de révision en question propose des mesures pouvant être mises en œuvre rapidement. À l'avenir, les conducteurs de vélos électriques et d'autres cyclomoteurs devront :

- circuler avec les phares allumés également de jour (ch. 1.1) ;
- porter un casque de vélo (règle déjà valable pour les conducteurs de vélos électriques rapides, cf. ch. 1.2), et
- respecter les limitations de vitesse (ch. 1.3).

Ces mesures permettront d'améliorer la sécurité routière des conducteurs de vélos électriques. D'après des études de l'OFROU, elles auraient permis d'éviter jusqu'à 34 accidents graves de vélos électriques en 2018. Étant donné que les ventes de vélos électriques neufs devraient continuer d'augmenter, il y a lieu de penser que le nombre d'accidents pouvant ainsi être évités sera encore plus important à l'avenir.

La question des moyens permettant d'améliorer la sécurité routière des conducteurs de vélos électriques et des cyclistes de manière générale sera encore approfondie. Il s'agira notamment de réfléchir à des mesures qui n'imposent pas d'obligations supplémentaires aux conducteurs de vélos électriques, mais visent à améliorer la planification des voies cyclables et les infrastructures. Des dispositions en ce sens sont soumises à la discussion dans le cadre de la consultation concernant la loi fédérale sur les voies cyclables, qui se tient du 13 mai au 10 septembre 2020[22]. Les cantons seront ainsi tenus de planifier des voies cyclables. En outre, des principes en matière de planification permettront de formuler des lignes directrices qui devront être respectées lors des travaux de planification. Les voies cyclables seront planifiées et aménagées de sorte à être interconnectées, directes, sûres, homogènes et attrayantes.

1.1 Usage diurne obligatoire des phares

1.1.1 Contexte

En juin 2012, dans le cadre du programme de sécurité routière « Via sicura », le Parlement a décidé que les véhicules automobiles devraient circuler avec les phares allumés également de jour.[23] Le Conseil

[22] Jusqu'au 10.9.2020 : Droit fédéral -> Procédures de consultation -> Procédures de consultation en cours -> DETEC > Loi fédérale sur les voies cyclables ; à partir du 11.9.2020 : www.admin.ch -> Droit fédéral -> Procédures de consultation -> Procédures de consultation terminées -> 2020 -> DETEC > Loi fédérale sur les voies cyclables.

[23] RO 2012 6291, 6300

fédéral a mis en vigueur cette prescription le 1er janvier 2014 en limitant l'usage obligatoire des phares aux voitures automobiles (par ex. les voitures de tourisme, les voitures de livraison, les camions et les autocars) et aux motocycles.[24]

L'évaluation de la mesure par le Conseil fédéral en a montré la grande efficacité : grâce à cette mesure, 110 personnes par an en moyenne ont pu échapper à un accident grave (blessures graves ou décès) en 2014 et 2015. D'après cette évaluation, le potentiel de l'usage diurne des phares pourrait être encore mieux exploité si les vélos électriques rapides circulaient également avec les phares allumés.[25] Selon des études de l'OFROU, l'usage obligatoire des phares pour les véhicules électriques lents et rapides aurait permis d'éviter jusqu'à 33 accidents graves de vélos électriques en 2018. Étant donné que les ventes de vélos électriques neufs devraient continuer d'augmenter, il y a lieu de penser que le nombre d'accidents pouvant être évités sera encore plus important à l'avenir.

1.1.2 Nouvelle réglementation proposée et justification

Aujourd'hui, seuls les voitures automobiles et les motocycles doivent circuler de jour avec les phares allumés (art. 30, al. 2, OCR), mais pas les vélos électriques. L'usage diurne des phares permet d'améliorer la visibilité des véhicules en général et des véhicules étroits en particulier. Les usagers de la route identifient plus tôt les manœuvres problématiques d'autres véhicules dans leur champ de vision périphérique. De plus, ils évaluent de façon plus juste leur distance et leur vitesse. L'usage obligatoire des phares pour l'ensemble des véhicules automobiles permet ainsi d'accroître la sécurité routière et de réduire le nombre de victimes d'accidents graves.

À l'avenir, l'obligation de rouler en permanence avec les phares allumés s'appliquera à tous les véhicules automobiles, et notamment aux vélos électriques lents et rapides, à tous les autres cyclomoteurs ainsi qu'aux quadricycles légers à moteur, aux quadricycles à moteur et aux tricycles à moteur.

Quiconque roulera à vélo électrique ou avec un autre cyclomoteur sans phares en journée pourra être puni d'une amende d'ordre de 20 francs.

1.2 Port obligatoire du casque pour les conducteurs de vélos électriques lents

1.2.1 Contexte

Aujourd'hui, les conducteurs de vélos électriques rapides doivent déjà porter un casque de vélo. Par contre, le port du casque n'est pas obligatoire pour les conducteurs de vélos électriques lents. Lors des accidents recensés par la police entre 2011 et 2018, seuls 52 % des conducteurs de vélos électriques lents portaient un casque, et ce malgré les campagnes de sensibilisation.[26] D'après des experts de la circulation et des membres du corps médical, le port du casque permettrait de prévenir une grande partie des lésions cérébrales graves ou d'en réduire le degré de gravité. Selon des études de l'OFROU, le port obligatoire du casque aurait permis d'éviter jusqu'à 28 blessures à la tête chez les victimes d'accidents graves en 2017[27]. Étant donné que le nombre de vélos électriques sur les routes devrait continuer de progresser, il y a lieu de penser que les blessures pourraient être réduites de manière encore plus importante à l'avenir.

1.2.2 Nouvelle réglementation proposée et justification

À l'avenir, les conducteurs de vélos électriques lents seront eux aussi tenus de porter un casque de vélo. Sur ce point, ils seront mis sur un pied d'égalité avec les conducteurs de vélos électriques rapides.

Jusqu'à présent, le port du casque sur les cyclomoteurs n'était obligatoire que pour les conducteurs. Dorénavant, les passagers devront être protégés de la même manière.

---

24 RO 2013 4669 ; RO 2013 4687

25 Rapport du Conseil fédéral du 28 juin 2017 relatif à l'évaluation du programme Via sicura, consultable à l'adresse : www.parlament.ch > 16.3267 > Rapport en réponse à l'intervention parlementaire.

26 Source : OFROU, Système d'information sur les accidents de la circulation.

27 Les chiffres de l'Office fédéral de la statistique (OFS) relatifs à la statistique médicale des hôpitaux ne sont pas encore disponibles pour l'année 2018.

Demeureront exemptées du port obligatoire du casque les personnes en fauteuil roulant motorisé (art. 18, let. c, OETV), même si ce dernier constitue aussi une sous-catégorie de cyclomoteurs.

Les conducteurs adultes de vélos non motorisés en resteront également dispensés. Imposer le port du casque aux cyclistes ne serait pas possible sans une modification de loi. Si les vélos, qui sont mus par la seule force musculaire, affichent certes une vitesse moyenne inférieure à celle des vélos électriques[28], ils permettent tout de même d'atteindre des vitesses qui entraînent de graves blessures à la tête en cas d'accident. C'est la raison pour laquelle la question de l'opportunité de proposer, dans le cadre du projet LCR, le port obligatoire du casque sur les vélos non motorisés pour les enfants jusqu'à l'âge de seize ans est posée dans le questionnaire relatif aux projets d'ordonnances dont il est question ici.

Les conducteurs qui ne portent pas le casque devenu obligatoire pourront être punis d'une amende d'ordre de 30 francs. En effet, l'infraction réprimée par une amende d'ordre qui existe déjà pourra être retenue contre eux sans être adaptée (annexe 1, ch. 601, de l'ordonnance du 16 janvier 2019 sur les amendes d'ordre[29] [OAO]). Une amende d'ordre sera en revanche introduite pour sanctionner le transport d'enfants de moins de douze ans ne portant pas le casque ainsi que le défaut de port du casque pour les passagers de vélos électriques.

1.3 Obligation d'observer les limitations générales de vitesse et les vitesses maximales signalées et d'équiper le véhicule d'un compteur de vitesse

1.3.1 Contexte

Les vélos électriques, qu'ils soient lents ou rapides, roulent plus vite que les vélos classiques.[30]

À l'heure actuelle, les cyclistes ne sont pas tenus d'équiper leurs vélos électriques d'un compteur de vitesse. Ils n'ont pas non plus l'obligation explicite d'observer les limitations générales de vitesse et les vitesses maximales signalées, mais doivent adapter leur vitesse aux circonstances. Cette situation complique la répression des excès de vitesse par les autorités d'exécution (par ex. dans les zones 30 ou les zones de rencontre). D'un côté, il est difficile de démontrer l'inadéquation de la vitesse. De l'autre, les conducteurs peuvent faire valoir qu'ils ne savaient pas qu'ils roulaient trop vite, faute de posséder un compteur de vitesse.

Si l'on ne considérait que les accidents impliquant des vélos électriques qui sont survenus dans des zones 30 et des zones de rencontre et lors desquels les conducteurs de vélos électriques avaient dépassé la vitesse signalée, l'obligation imposée à ces derniers d'observer les limitations de vitesse et d'équiper leurs véhicules d'un compteur de vitesse aurait peu d'effets selon des études menées par l'OFROU. Les vitesses maximales signalées ne revêtent qu'une importance secondaire pour les vélos électriques lents, compte tenu de la vitesse peu élevée qu'ils peuvent atteindre. Pour ce qui est des vélos électriques rapides, les nouvelles obligations proposées auraient permis d'éviter tout au plus un accident grave impliquant des victimes en 2018. Il y a également lieu de penser que la plupart des vélos électriques, notamment ceux qui disposent d'une assistance au pédalage active au-delà de 25 km/h, sont d'ores et déjà équipés d'un compteur de vitesse. Cependant, la mesure est tout de même maintenue au vu de son potentiel. Les réductions de vitesse et en particulier la limitation de vitesse à 30 km/h pourraient continuer de se développer. La mesure offrira également la possibilité, jusqu'alors inexistante, de réduire la vitesse sur les infrastructures cyclables. Les vitesses actuellement très variables des cyclistes pourront ainsi être homogénéisées, ce qui aura des effets bénéfiques tant sur le nombre d'accidents que sur l'écoulement du trafic. Ce point est particulièrement important, dans la mesure où le nombre de cyclistes et de conducteurs de vélos électriques continuera d'augmenter et où les infrastructures cyclables seront de plus en plus utilisées.

---

[28] Cf. rapport du bpa n° 75 « Sécurité routière des utilisateurs de vélos électriques (accidents individuels) » de l'année 2017, p. 56 ss.

[29] RS **314.11**

[30] Cf. rapport du bpa n° 75 « Sécurité routière des utilisateurs de vélos électriques (accidents individuels) » de l'année 2017, p. 56 ss.

1.3.2 Nouvelle réglementation proposée et justification

Les limitations générales de vitesse et les vitesses maximales signalées s'appliqueront désormais également aux vélos électriques lents et rapides ainsi qu'à tous les autres cyclomoteurs.

L'instauration d'une obligation d'équiper le véhicule d'un compteur de vitesse permet de garantir que les conducteurs sauront à quelle vitesse ils roulent et pourront mieux adapter cette dernière. Ladite obligation concernera toutefois uniquement les cyclomoteurs dont l'assistance au pédalage est active également au-delà de 25 km/h ou ceux pouvant atteindre une vitesse supérieure à 20 km/h par la seule force du moteur. Étant donné que la vitesse la plus faible signalée dans les zones de rencontre est habituellement de 20 km/h, il n'apparaît pas nécessaire d'imposer une obligation d'équipement aux cyclomoteurs qui peuvent atteindre une vitesse maximale de 20 km/h seulement ou qui disposent d'une assistance au pédalage active jusqu'à 25 km/h tout au plus. Les conséquences d'une potentielle entrave technique au commerce sont ainsi évitées (cf. ch. 2.2.3).

Pour que les excès de vitesse commis avec des cyclomoteurs puissent être sanctionnés aussi simplement que ceux réalisés avec des voitures automobiles ou des motocycles, ils seront traités à l'avenir dans le cadre de la procédure relative aux amendes d'ordre. Quiconque dépassera la vitesse maximale autorisée sera passible d'une amende d'ordre de 30 francs. Actuellement, une plainte doit systématiquement être déposée ; dorénavant, elle ne sera plus requise qu'en cas de mise en danger d'autrui. Une amende d'ordre de 20 francs est prévue en cas de conduite sans le compteur de vitesse requis.

2 Comparaison avec le droit étranger, notamment européen

2.1. Technologies respectueuses de l'environnement visant à réduire les émissions de CO_2 des véhicules utilitaires et des camping-cars

Les changements ci-après constituent une facilité supplémentaire par rapport à la législation européenne.

Une petite partie des modifications proposées pour compenser l'allongement des cabines aérodynamiques des véhicules automobiles lourds va plus loin que les mesures correspondantes prises par l'UE (cf. chap. 1, partie A, ch. 1.1.2, avant-dernier paragraphe).

Par ailleurs, pour le trafic international, les réglementations européennes n'autorisent pas de dépassement de longueur pour les réservoirs d'hydrogène des véhicules utilitaires lourds (cf. chap. 1, partie A, ch. 1.3.2).

Contrairement à ce que prévoit l'UE, les modifications proposées pour compenser le surplus de poids des véhicules automobiles lourds à propulsion alternative ou non polluante concernent tous les véhicules lourds (cf. chap. 1, partie A, ch. 1.4.2, notamment l'avant-dernier paragraphe).
La 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 du surplus de poids desdits systèmes va plus loin que la législation européenne. Le trafic transfrontalier avec ces véhicules n'est pas garanti.

Au demeurant, les modifications proposées sont conformes à la législation européenne.

2.2. Mesures visant à accroître la sécurité routière pour les vélos électriques

La situation juridique en Suisse à l'égard des vélos électriques est parfois très différente de celle qui prévaut dans les pays de l'UE. Les vélos électriques lents n'y sont généralement pas considérés comme des cyclomoteurs, mais comme des vélos, sachant que les critères de classification comme vélos électriques lents sont plus restrictifs qu'en Suisse. Les vélos électriques rapides entrent en revanche dans la catégorie des « motocycles légers ».

2.2.1. Usage diurne obligatoire des phares

Plusieurs États européens imposent aux conducteurs de voitures automobiles et de motocycles de rouler avec les phares allumés, y compris en journée. Dans la mesure où l'obligation s'étend aux motocycles, les vélos électriques rapides sont également concernés. À notre connaissance, une telle obligation n'existe pas pour les vélos électriques lents.

2.2.2. Port obligatoire du casque pour les conducteurs de vélos électriques lents

En principe, dans les pays européens, les vélos électriques lents sont pleinement assimilés aux vélos classiques. Une obligation générale de porter le casque pour les cyclistes n'est prévue qu'exceptionnellement (par ex. à Malte et hors localité en Espagne). Dans plusieurs pays, le port du casque est obligatoire pour les enfants (par ex. en Autriche, en République tchèque, en Croatie ou en Suède). De surcroît, les conducteurs de vélos classiques et de vélos électriques lents n'ont pas d'obligation de porter un casque. Dans la plupart des pays européens, les conducteurs de vélos électriques rapides sont tenus de porter un casque de moto, tandis qu'en Allemagne, un casque de vélo suffit.

2.2.3. Obligation d'équiper le véhicule d'un compteur de vitesse

Dans l'UE, les vélos électriques disposant d'une assistance au pédalage active au-delà de 25 km/h doivent être équipés d'un compteur de vitesse (cf. règlement (UE) n° 3/2014[31], annexe VIII, ch. 1.2.1). Les prescriptions techniques européennes ne réglementent pas les vélos électriques lents (assistance au pédalage active uniquement jusqu'à 25 km/h et puissance maximum de 250 watts). Il existe toutefois une norme européenne pour les vélos électriques lents, mais celle-ci ne prévoit pas l'installation d'un compteur de vitesse (EN 15194, Cycles – Cycles à assistance électrique – Bicyclettes EPAC). La modification proposée permettrait de respecter le principe du Cassis de Dijon au sens de l'art. 16*a*, al. 1, de la loi fédérale du 6 octobre 1995 sur les entraves techniques au commerce (LETC)[32], étant donné que les vélos électriques lents dont l'assistance au pédalage est active jusqu'à 25 km/h tout au plus ne devront pas obligatoirement être équipés d'un compteur de vitesse. L'obligation proposée d'équiper les vélos électriques rapides d'un compteur de vitesse est conforme aux réglementations internationales.

3 Mise en œuvre

Les dispositions peuvent être mises en œuvre au moyen des structures fédérales et cantonales existantes.

S'agissant des facilités accordées pour la conduite de camping-cars et de véhicules affectés au transport de choses qui dépassent la limite de 3,5 tonnes uniquement en raison du surplus de poids induit par un système de propulsion alternative, des adaptations de certains régimes fiscaux cantonaux seront éventuellement nécessaires.

4 Commentaires relatifs aux différentes dispositions

4.1 Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)[33]

Art. 9a (nouveau)

Un nouvel article a été créé pour définir la propulsion alternative et la propulsion non polluante. La définition existante de la propulsion alternative a été supprimée de l'art. 95, al. 1bis, OETV et transférée à l'art. 9*a,* al. 1, du projet OETV (elle est conforme à celle qui figure à l'art. 2 de la directive 96/53/CE[34]).

---

31 Règlement délégué (UE) n° 3/2014 de la Commission du 24 octobre 2013 complétant le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences de sécurité fonctionnelle aux fins de la réception des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, JO L 7 du 10.1.2014, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2019/129, JO L 30 du 31.1.2019, p. 106.

32 RS **946.51**

33 RS **741.41**

34 Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international, JO L 235 du 17.9.1996, p. 59 ; modifiée en dernier lieu par le règlement (UE) 2019/1242, JO L 198 du 25.7.2019, p. 202.

La propulsion non polluante est définie quant à elle pour la première fois, à l'art. 9*a,* al. 2. Les systèmes de propulsion non polluante sont un sous-ensemble des systèmes de propulsion alternative visés à l'al. 1. Leur définition est conforme à celle qui est donnée par le règlement (UE) 2019/1242[35].

Art. 10, al. 2 et 3 (nouveau)

Al. 2 : la notion de « voitures automobiles légères » est élargie. Certes, elle repose toujours sur le principe de la limite de poids total de 3,50 tonnes (let. a), mais elle prévoit désormais une exception (let. b). Ainsi, les véhicules affectés au transport de marchandises et considérés comme des voitures de livraison dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes sont dorénavant aussi réputés « voitures automobiles légères » s'ils disposent d'une propulsion alternative au sens de l'art. 9*a*, al. 1, du projet OETV et que le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,50 tonnes est exclusivement dû au système de propulsion alternative.

Al. 3 : le terme « voitures automobiles lourdes » est désormais défini dans un alinéa séparé.

Art. 11, al. 2, let. e et f

Let. e : la définition du genre de véhicule « voitures de livraison » est modifiée. Le ch. 1 est consacré aux véhicules déjà mentionnés jusqu'ici, à savoir les véhicules affectés au transport de choses et dont le poids total n'excède pas 3,50 tonnes (catégorie N_1 de l'UE). Le ch. 2 introduit en revanche la nouveauté suivante : les véhicules de la catégorie N_2 de l'UE dont le poids total est compris entre 3,50 tonnes et 4,25 tonnes seront dorénavant aussi considérés comme des « voitures de livraison » s'ils disposent d'une propulsion alternative au sens de l'art. 9*a*, al. 1, du projet OETV et dépassent la limite de poids de 3,50 tonnes seulement en raison de ce système de propulsion. Les prescriptions techniques harmonisées de l'UE en vigueur pour les véhicules de la catégorie N_2 s'appliquent à ces voitures de livraison dont le poids total dépasse 3,50 tonnes, mais pas 4,25 tonnes (selon l'art. 10, al. 2, let. b, du projet OETV), et désormais considérées comme voitures automobiles légères. Quant aux voitures de livraison jusqu'à 3,50 tonnes (ch. 1), elles restent soumises aux prescriptions techniques harmonisées de l'UE applicables aux véhicules de la catégorie N_1. Toutefois, en raison d'une adaptation au droit de l'UE, elles ne pourront plus compter désormais que sept places assises, siège du conducteur inclus (cf. règlement (UE) 2018/858[36], annexe I, partie A, ch. 3.5, let. a). Les voitures de livraison visées au ch. 2, qui sont des véhicules appartenant à la catégorie N_2, pourront quant à elles toujours comporter neuf places comme le prévoit la législation européenne (cf. règlement (UE) 2018/858, annexe I, partie A, ch. 3.5, let. b).

Let. f : dans la définition du genre de véhicule « camions », le renvoi fait entre parenthèses aux catégories de véhicules de l'UE est adapté. Il convient de préciser que les véhicules de la catégorie N_2 qui sont désormais considérés comme des voitures de livraison ne sont pas des camions.

Art. 33, al. 2bis

Le terme « voitures de livraison de la catégorie N_2 » est ajouté. Les voitures de livraison de la catégorie N_2 (définies à l'art. 11, al. 2, let. e, ch. 2, du projet OETV) sont soumises aux mêmes intervalles entre les contrôles que les autres voitures de livraison (4-3-2-2 etc.) conformément à l'art. 33, al. 2, let. b, OETV. Elles doivent toutefois faire l'objet d'un contrôle subséquent chaque année si elles sont utilisées pour le trafic international, en vertu de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (accord sur les transports terrestres ; ATT)[37].

---

[35] Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil, JO L 198 du 25.7.2019, p. 202.

[36] Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, JO L 151 du 14.6.2018, p. 1.

[37] L'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (accord sur les transports terrestres [ATT] ; RS 0.740.72), conclu le 21 juin 1999, renvoie, à l'annexe 1, section 3, à la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique

Art. 38, al. 1, let. s, et 1bis, let. o

Les becquets rétractables qui disposent d'une réception par type de l'UE ne doivent pas être pris en considération pour la mesure de la longueur et de la largeur du véhicule. L'annexe I du règlement (UE) n° 1230/2012[38] cité ici exige essentiellement que les becquets :

- dépassent au maximum de 200 mm à l'arrière et de 25 mm de chaque côté lorsqu'ils sont rétractés ;
- n'augmentent pas la largeur du véhicule à plus de 2,60 m même lorsqu'ils sont déployés ;
- ne compromettent pas le respect des exigences relatives au mouvement giratoire du véhicule ni celui du débordement arrière prescrit même lorsqu'ils sont déployés ;
- n'augmentent pas la capacité de chargement du véhicule, et
- puissent être rétractés de manière à ne pas entraver le chargement sur le rail.

Art. 39, al. 1, phrase introductive

L'art. 39, al. 1 en vigueur est formulé de telle sorte que les règlementations de l'UE relatives aux dimensions et aux poids visées aux let. a et b s'appliquent même si elles diffèrent des prescriptions suisses. Cette formulation est incompatible avec les allègements spécifiques que la révision prévoit d'introduire pour les véhicules immatriculés en Suisse et circulant sur le territoire national. Il s'agit notamment de permettre la compensation de la longueur du réservoir d'hydrogène pour les véhicules fonctionnant à l'hydrogène (cf. chap. 1, partie A, ch. 1.3, du présent rapport explicatif) ainsi que la compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative sur les véhicules à quatre ou cinq essieux (cf. chap. 1, partie A, ch. 1.4.2, du présent rapport explicatif). C'est pourquoi la phrase introductive de l'art. 39, al. 1 est modifiée de manière à ce qu'il soit possible de faire valoir les dimensions et les poids indiqués dans les règlementations européennes citées, et que ceux-ci ne soient plus déterminants dans tous les cas. Ce changement permet d'offrir un libre choix entre lesdites règlementations de l'UE et des dispositions suisses spécifiques telles que celles figurant à l'art. 94, al. 1ter, ou 95, al. 1bis et 1ter, du projet OETV.

Art. 94, al. 1ter (nouveau)

Let. a : les voitures automobiles lourdes peuvent dépasser la longueur de 12,00 m si elles disposent d'une cabine aérodynamique conforme aux prescriptions de l'UE.

Let. b : la longueur de 12,00 m peut également être dépassée dans le cas des voitures automobiles lourdes fonctionnant à l'hydrogène, afin de compenser la longueur du réservoir d'hydrogène placé derrière la cabine.

Les longueurs excédentaires ne doivent toutefois pas entraîner une augmentation de la capacité de chargement, et les exigences en matière de mouvement giratoire et de débordement doivent être observées[39].

Remarque : Pour les autocars, ce sont les longueurs maximales visées à l'art. 94, al. 1, let. b à d qui s'appliquent.

Art. 95, al. 1bis et 1ter (nouveau)

Al. 1bis : la définition de la propulsion alternative a été supprimée de l'alinéa et transférée dans le nouvel art. 9*a*, al. 1, du projet OETV.

Les véhicules visés à l'al. 1, let. c (voitures de livraison) et g (voitures automobiles à quatre essieux) sont ajoutés aux véhicules énumérés. Ainsi, dorénavant, le poids total des voitures de livraison à propulsion alternative et des véhicules automobiles à quatre essieux disposant d'une propulsion alternative pourra aussi dépasser la limite admise pour les véhicules à moteur conventionnel à hauteur du surplus de poids nécessaire pour le système de propulsion alternative. Le poids total ne dépassera cependant pas :

- 33,00 t pour les voitures automobiles à quatre essieux et disposant d'une propulsion alternative ;

périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE, JO L 127 du 29.4.2014, p. 51. La directive 2014/45/UE prescrit des contrôles annuels pour les véhicules de la catégorie N_2, à l'art. 5, al. 1, let. b.

[38] Cf. chap. 1, partie A, ch. 1.2.1, du présent rapport explicatif pour les références aux différentes dispositions du règlement UE.

[39] Cf. chap. 1, partie A, ch. 1.1.2, du présent rapport explicatif.

- 4,25 t pour les voitures de livraison à propulsion alternative (voir aussi la modification apportée à la définition des voitures de livraison à l'art. 11, al. 2, let. e, du projet OETV).

En outre, un surplus de poids jusqu'à 2 t (au lieu d'une tonne seulement pour les autres types de propulsion alternative, par ex. la propulsion au gaz naturel) est autorisé pour les systèmes de propulsion non polluante (cf. art. 9*a*, al. 2, du projet OETV) des véhicules automobiles lourds visés à l'al. 1, let. d, e, f et g, de l'OETV, afin de compenser le surplus de poids induit par ces systèmes. Ainsi, si les véhicules énumérés ci-après sont dotés d'un système de propulsion non polluante, leur poids total pourra dépasser la limite admise dans le cas d'un moteur conventionnel à hauteur du surplus de poids nécessaire pour le système de propulsion non polluante. Le poids total ne devra cependant pas excéder :

- 20,00 t pour les voitures automobiles à deux essieux équipées d'un système de propulsion non polluante, à l'exception des autocars à deux essieux (pour lesquels la limite de 19,50 t est appliquée indépendamment du type de système de propulsion) ;
- 27,00 t pour les voitures automobiles à trois essieux équipées d'un système de propulsion non polluante ;
- 28,00 t pour les voitures automobiles à trois essieux équipées d'un système de propulsion non polluante si l'essieu moteur est muni de pneus jumelés et d'une suspension pneumatique (cf. art. 57, al. 1, OETV) ou si les deux essieux moteurs arrière sont équipés de pneus jumelés et que la charge par essieu de 9,50 t n'est pas dépassée ;
- 30,00 t pour les bus à plate-forme pivotante à trois essieux dotés d'un système de propulsion non polluante ;
- 34,00 t pour les véhicules automobiles à quatre essieux dotés d'un système de propulsion non polluante.

Al. 1ter : dorénavant, le poids total des véhicules automobiles à plus de quatre essieux et dotés d'une propulsion alternative pourra aussi dépasser la limite admise dans le cas d'un moteur conventionnel à hauteur du surplus de poids nécessaire pour le système de propulsion alternative. Il ne devra cependant pas excéder :

- 41,00 t (ou 45,00 t en transport combiné non accompagné) pour les véhicules automobiles à plus de quatre essieux et dotés d'une propulsion alternative (art. 9*a,* al. 1, du projet OETV) ;
- 42,00 t (ou 46,00 t en transport combiné non accompagné) pour les véhicules automobiles à plus de quatre essieux et dotés d'une propulsion non polluante (art. 9a, al. 2, du projet OETV).

Conformément au ch. III, al. 3, du projet OETV, l'al. 1ter s'applique pour une durée limitée, soit jusqu'au 31 décembre 2030 (voir le ch. 6.2 du présent rapport explicatif).

Art. 99, al. 2, let. e (nouvelle)

L'obligation d'équiper les véhicules d'un limiteur de vitesse ne s'applique pas aux voitures de livraison de la catégorie N_2 (art. 11, al. 2, let. e, ch. 2) utilisées pour le trafic intérieur (si le véhicule devait toutefois aussi être utilisé pour des trajets à l'étranger, il devrait alors être muni d'un limiteur de vitesse, conformément aux prescriptions de l'UE pour les véhicules affectés au transport de choses de la catégorie N_2).

Art. 178b, al. 3 (nouveau)

Les cyclomoteurs doivent être équipés d'un compteur de vitesse. Les véhicules dotés d'une assistance au pédalage active jusqu'à 25 km/h ou qui ne dépassent pas 20 km/h par la seule force du moteur en sont exemptés, étant donné que les limitations de vitesse inférieures à 20 km/h sont rarement signalées. La précision d'affichage prescrite pour le compteur de vitesse est similaire à celle exigée dans l'UE[40]

[40] Cf. annexe VIII, ch. 1.2.1.1 du règlement délégué (UE) n° 3/2014 de la Commission du 24 octobre 2013 complétant le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences de sécurité fonctionnelle aux fins de la réception des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, JO L 7 du 10.1.2014, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2019/129, JO L 30 du 31.1.2019, p. 106.

pour les vélos électriques rapides et les cyclomoteurs (véhicules des catégories L1e et L2e[41]). Le nouvel alinéa entrera en vigueur deux ans après le reste du projet OETV (ch. III, al. 2, du projet OETV).

Art. 222q

Al. 1 : obligation d'équipement : les cyclomoteurs déjà en circulation au moment de l'entrée en vigueur de la révision d'ordonnance en question devront aussi être dotés d'un compteur de vitesse au sens de l'art. 178*b,* al. 3, dans les cinq ans à compter de cette entrée en vigueur. Les véhicules mis en circulation avant le 1er janvier 1970 font exception.

Al. 2 : les voitures de livraison qui bénéficient déjà d'une réception par type à la date d'entrée en vigueur de l'art. 11, al. 2, du projet OETV pourront toujours être mises en circulation si elles comportent plus de sept places assises (rabattables), mais pas plus de neuf. Il en va de même pour les voitures de livraison dispensées de réception par type et importées ou construites en Suisse avant cette date.

Annexe 2

Les prescriptions internationales reconnues en Suisse sont mises à jour conformément aux adaptations du droit international.

Annexe 6

Ch. 37, pt. 5 : les prescriptions internationales ne comportant aucune valeur limite pour les voitures automobiles légères dont la vitesse maximale est limitée à 25 km/h ou moins, il convient d'en fixer dans l'OETV. Même si les voitures de livraison de la catégorie N_2 (art. 11, al. 2, let. e, ch. 2, du projet OETV) sont considérées comme des véhicules automobiles légers, elles sont soumises aux exigences techniques applicables aux camions. Elles doivent donc être exclues du ch. 37, pt. 5.

Ch. 37, pt. 7 : les prescriptions internationales ne comportant aucune valeur limite pour les voitures automobiles lourdes dont la vitesse maximale est limitée à 25 km/h ou moins, il y a lieu d'en fixer dans l'OETV. Bien qu'assimilées à des véhicules automobiles légers, les voitures de livraison de la catégorie N_2 doivent satisfaire aux exigences techniques en vigueur pour les camions. C'est pourquoi elles sont mentionnées ici, conformément à l'exception visée au pt. 5.

Annexe 7

Ch. 311.31 : si les voitures de livraison de la catégorie N_2 (art. 11, al. 2, let. e, ch. 2, du projet OETV) sont certes assimilées à des véhicules automobiles légers, elles doivent toutefois satisfaire aux exigences techniques applicables aux camions. Pour cette raison, elles doivent être exclues des voitures automobiles légères sur le plan de la force maximale autorisée à exercer sur le frein à pied, et être soumises à la limite prévue pour tous les autres véhicules.

Ch. 311.32 : même si les voitures de livraison de la catégorie N_2 sont considérées comme des véhicules automobiles légers, elles doivent satisfaire aux exigences techniques en vigueur pour les camions. Elles doivent donc être exclues des voitures automobiles légères de la force maximale autorisée à exercer sur frein à la main, et être soumises à la limite prévue pour tous les autres véhicules.

4.2 Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR)[42]

Art. 3b, al. 1 et 2, let. e

Jusqu'à présent, sur les cyclomoteurs, le port du casque n'était obligatoire que pour le conducteur. Désormais, cette obligation s'appliquera aussi aux passagers. Ainsi, les enfants transportés sur un siège d'enfant ou dans la remorque seront mieux protégés.

[41] Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, JO L 60 du 2.3.2013, p. 52 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2019/129, JO L 30 du 31.1.2019, p. 106.

[42] RS **741.11**

Jusqu'ici, l'art. 3*b*, al. 2, let. e, OCR dispensait les personnes occupant un véhicule dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 20 km/h et qui sont éventuellement équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h (par ex. les vélos électriques lents) de l'obligation de porter le casque. Cette exception sera abrogée. La vitesse maximale autorisée est la même tant pour les vélos électriques lents que pour les autres cyclomoteurs légers (comme les trottinettes électriques ; art. 18, let. b, OETV) et les gyropodes électriques (art. 18, let. d, OETV). Il paraît donc justifié d'imposer à l'avenir le port du casque non seulement pour les conducteurs de vélos électriques lents, mais aussi pour ceux des autres cyclomoteurs légers et des gyropodes électriques. Le Conseil fédéral estime qu'il n'y a aucune raison de traiter de façon différenciée les conducteurs concernés de véhicules du groupe des cyclomoteurs.

De ce fait, les conducteurs de vélos électriques lents, de trottinettes électriques et de gyropodes électriques auront eux aussi l'obligation de porter un casque à l'avenir. Dans la catégorie des cyclomoteurs, seules les personnes en fauteuil roulant motorisé en resteront dispensées (conformément à la disposition dérogatoire existante de l'art. 3*b*, al. 2, let. g, OCR).

Les exigences minimales applicables aux casques requis sur les cyclomoteurs sont d'ores et déjà définies : ceux-ci doivent être homologués conformément à la norme SN EN 1078 (art. 3*b*, al. 3, OCR).

Art. 30, al. 2

Cette disposition dispense actuellement toutes les catégories de véhicules qui ne sont ni des voitures automobiles ni des motocycles de l'obligation de circuler de jour avec les phares allumés. En principe, aucun véhicule automobile n'y échappera désormais. Pour respecter cette nouvelle règle, il faudra utiliser les feux prescrits pour la catégorie de véhicules concernée. L'obligation de circuler de jour avec les phares allumés ne s'appliquera toutefois pas aux véhicules automobiles conduits par une personne à pied (par ex. voiture à bras équipée d'un moteur ou vélo électrique poussé à la main) ni aux véhicules automobiles dont la vitesse est limitée à 10 km/h. L'avantage de l'usage diurne obligatoire des phares, à savoir la meilleure visibilité des véhicules pour les autres usagers de la route, est négligeable à des vitesses qui ne dépassent pas 10 km/h. En outre, les véhicules automobiles dont la vitesse est limitée à 10 km/h ne doivent pas obligatoirement être équipés d'un dispositif d'éclairage fixé à demeure (art. 120*a*, let. a, OETV). Au demeurant, la dérogation existante pour les véhicules automobiles mis en circulation pour la première fois avant le 1er janvier 1970 est maintenue.

Art. 42, al. 4

En vertu de l'art. 42, al. 4, les conducteurs de cyclomoteurs doivent se conformer aux prescriptions applicables aux cyclistes. Cette disposition doit être précisée de telle sorte que les cyclomoteurs ne soient plus assimilés aux vélos en ce qui concerne le respect des limitations générales de vitesse et des vitesses maximales signalées. À l'avenir, les personnes circulant à vélo électrique ou avec d'autres cyclomoteurs devront respecter lesdites limitations et vitesses maximales (notamment dans les zones de rencontre et dans les zones 30). Le respect de la vitesse maximale autorisée sera facilité par l'introduction de l'obligation d'équiper d'un compteur de vitesse les cyclomoteurs disposant d'une assistance au pédalage active au-delà de 25 km/h ou dépassant les 20 km/h par la seule force du moteur.

Art. 58, al. 6 (nouveau)

Afin de protéger les usagers de la route les plus vulnérables, tous les becquets qui ressortent au-delà de la longueur maximale autorisée du véhicule ne pourront être mis en position d'utilisation que sur les routes où il est permis de rouler à plus de 50 km/h. Cela vaudra également pour les becquets déjà autorisés qui ne dépassent à l'arrière la longueur maximale autorisée du véhicule que de 50 cm tout au plus. La formulation utilisée dans le texte de l'ordonnance (« […] doivent être rétractés ») sous-entend que les becquets de ce type doivent être placés en position verrouillée avant même que la limitation de vitesse ne s'applique.

Art. 59a, al. 2

Si les voitures de livraison de la catégorie N_2 sont certes considérées comme des véhicules automobiles légers, elles sont toutefois soumises aux exigences techniques applicables aux camions. Par conséquent, elles doivent satisfaire non pas les prescriptions régissant l'entretien du système antipollution qui s'appliquent aux autres voitures automobiles légères, mais celles en vigueur pour les voitures automobiles lourdes. Elles sont donc exclues des let. a et b et mentionnées à la let. c.

Art. 65, al. 5 et 6 (nouveaux)

Al. 5 : s'ils sont pourvus de cabines aérodynamiques allongées au sens des prescriptions européennes (cf. renvoi à l'art. 94, al. 1ter, du projet OETV) ou de réservoirs d'hydrogène pour la propulsion, les véhicules ci-après sont autorisés à dépasser les longueurs suivantes :

- 12,00 m pour les voitures automobiles (s'agissant des autocars, indépendamment du type de cabine, la longueur maximale est de 13,50 m pour les véhicules à deux essieux et de 15,00 m pour ceux possédant plus de deux essieux) ;
- 16,50 m pour les véhicules articulés.

Al. 6 : s'ils sont pourvus de cabines aérodynamiques allongées au sens des prescriptions européennes ou de réservoirs d'hydrogène pour la propulsion, les trains routiers sont autorisés à dépasser :

- 18,75 m, pour autant que le véhicule tracteur soit une voiture automobile autre qu'un autocar.

Conformément au ch. II, al. 2, du projet OCR, l'al. 6 est applicable uniquement jusqu'au 31 décembre 2030 ; voir à ce sujet le ch. 6.2 du présent rapport explicatif.

Art. 67, al. 1ter et 1quater

Al. 1ter : les véhicules visés à l'al. 1, let. b, OCR (voitures automobiles à quatre essieux) seront également intégrés dans cette disposition. Désormais, le poids effectif des véhicules automobiles à quatre essieux et dotés d'une propulsion alternative pourra aussi dépasser la limite admise dans le cas d'un moteur conventionnel à hauteur du surplus de poids nécessaire pour le système de propulsion alternative (cf. art. 9*a*, al. 1, du projet OETV). Cependant, il ne pourra atteindre que 33,00 t au maximum.

Par ailleurs, un supplément de poids jusqu'à 2 t (au lieu d'une tonne seulement pour les autres types de propulsion alternative, comme les moteurs fonctionnant au gaz naturel sera accordé pour les systèmes de propulsion non polluante des véhicules automobiles lourds visés à l'al. 1, let. b, c, d et e, OCR afin de compenser le surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante. Par conséquent, si les véhicules énumérés ci-après sont équipés d'un système de propulsion non polluante, leur poids total pourra dépasser la limite admise dans le cas d'un moteur conventionnel à hauteur du surplus de poids nécessaire pour le système de propulsion non polluante. Il ne devra cependant pas excéder

- 34,00 t pour les véhicules automobiles à quatre essieux équipés d'un système de propulsion non polluante ;
- 30,00 t pour les bus à plate-forme pivotante à trois essieux équipés d'un système de propulsion non polluante ;
- 28,00 t pour les voitures automobiles à trois essieux équipées d'un système de propulsion non polluante si l'essieu moteur est équipé de pneus jumelés et d'une suspension pneumatique ou d'une suspension reconnue équivalente, ou encore si les deux essieux moteurs arrière sont équipés de pneus jumelés et que la charge maximale par essieu n'excède pas 9,50 t ;
- 27,00 t pour les voitures automobiles à trois essieux équipées d'un système de propulsion non polluante, mais pas d'une suspension pneumatique ou de pneus jumelés ;
- 20,00 t pour les véhicules automobiles à deux essieux équipés d'un système de propulsion non polluante, à l'exception des autocars à deux essieux (pour ces derniers, la limite est fixée à 19,50 t, indépendamment du système de propulsion).

Al. 1quater : désormais, le poids effectif des véhicules automobiles à plus de quatre essieux et dotés d'un système de propulsion alternative ou des ensembles de véhicules pourra aussi dépasser la limite admise pour les véhicules à moteur conventionnel à hauteur du surplus de poids nécessaire pour le système de propulsion alternative. Le poids total ne dépassera cependant pas :

- 41,00 t pour les véhicules automobiles à plus de quatre essieux, les trains routiers et les véhicules articulés dotés d'une propulsion alternative, ou 45,00 t pour ces véhicules en transport combiné non accompagné ;
- 42,00 t pour les véhicules automobiles à plus de quatre essieux, les trains routiers et les véhicules articulés dotés d'une propulsion non polluante, ou 46,00 t pour ces véhicules en transport combiné non accompagné.

Conformément au ch. II, al. 2, du projet OCR, l'al. 1quater est applicable uniquement jusqu'au 31 décembre 2030 ; voir à ce sujet le ch. 6.2 du présent rapport explicatif.

4.3 Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC)[43]

Art. 4, al. 5, let. f et h

Let. f, ch. 1 : le ch. 1 reprend le texte de la let. f en vigueur.

Let. f, ch. 2 (nouveau) : le permis de conduire de la catégorie B autorise à conduire, en trafic interne, les voitures de livraison et les voitures automobiles lourdes servant d'habitation :

- dont le poids total n'excède pas 4250 kg,
- qui disposent d'une propulsion alternative au sens de l'art. 9*a,* al. 1, du projet OETV, et
- qui ne dépassent 3500 kg qu'en raison du système de propulsion alternative.

Le tractage d'une remorque dont le poids total ne dépasse pas 750 kg est autorisé.

Cette autorisation concernant le remorquage est analogue à celle conférée selon l'art. 3, al. 1, OAC par le permis de conduire de la catégorie B pour les véhicules automobiles visés qui disposent d'un moteur conventionnel et ne pèsent pas plus de 3500 kg. Elle garantit une égalité de traitement même du point de vue du remorquage entre les camping-cars et les voitures de livraison d'une part, et les véhicules conventionnels d'autre part, en permettant la compensation du surplus de poids induit par la propulsion alternative.

Conformément à l'art. 3, al. 1, OAC, le permis de conduire de la catégorie B autorise par ailleurs aussi le tractage d'une remorque dont le poids total dépasse 750 kg, si le poids de l'ensemble n'excède pas 3500 kg. Cette limite de 3500 kg étant déjà dépassée par le véhicule tracteur lorsqu'il s'agit d'un camping-car ou d'une voiture de livraison disposant d'un système de propulsion alternative et dont le poids est supérieur à 3500 kg, mais pas à 4250 kg, il n'est pas nécessaire de reprendre cette règle à la let. f, ch. 2, du projet OAC. Elle n'aurait aucun sens ici.

Let. h (nouvelle) :

Le permis de conduire de la catégorie BE autorise à tracter, en trafic intérieur, une remorque dont le poids dépasse 750 kg avec une voiture de livraison ou une voiture automobile servant d'habitation :

- dont le poids total n'excède pas 4250 kg,
- qui dispose d'une propulsion alternative au sens de l'art. 9*a,* al. 1, du projet OETV, et
- qui ne dépasse 3500 kg qu'en raison du système de propulsion alternative.

Cette règlementation est analogue à l'autorisation conférée selon l'art. 3, al. 1, OAC par le permis de conduire de la catégorie BE pour les véhicules automobiles visés qui disposent d'un moteur conventionnel et ne pèsent pas plus de 3500°kg. Elle garantit une égalité de traitement entre les camping-cars et les voitures de livraison d'une part, et les véhicules conventionnels d'autre part, en permettant la compensation du surplus de poids induit par la propulsion alternative.

4.4 Ordonnance du 11 février 2004 sur la circulation militaire (OCM)[44]

Art. 19, al. 1, let. b

S'agissant des autorisations de conduire, l'expression « dont le poids total n'excède pas 3500 kg » est supprimée et remplacée par un renvoi à la définition des voitures automobiles légères figurant dans l'OETV (cf. art. 10, al. 2, du projet OETV).

43 RS **741.51**

44 RS **510.710**

4.5 Ordonnance du 19 juin 1995 sur les chauffeurs (OTR 1)[45]

Art. 4, al. 2, let. j

En trafic intérieur, les conducteurs des voitures de livraison dont le poids total dépasse 3,50 t, mais pas 4,25 t et disposant d'une propulsion alternative au sens de l'art. 9*a,* al. 1, du projet OETV ne sont pas soumis aux dispositions sur la durée du travail et du repos, pour autant que le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,50 t soit imputable exclusivement au système de propulsion alternative. Par conséquent, il n'est pas obligatoire d'équiper ces véhicules d'un tachygraphe.

4.6 Ordonnance du 6 mars 2000 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL)[46]

Aucune redevance sur le trafic des poids lourds ne sera perçue sur les voitures de livraison de la catégorie N_2 (cf. ch. 4.1, commentaires relatifs à l'art. 11, al. 2, let. e, du projet OETV). Étant donné que l'ensemble des voitures automobiles à propulsion électrique en sont déjà exemptées aujourd'hui, la nouvelle disposition n'aura d'incidences que sur les voitures de livraison de la catégorie N_2 équipées d'autres systèmes de propulsion alternative (par ex. gaz de pétrole liquéfié ou gaz naturel, y c. biogaz).

4.7 Ordonnance du 30 novembre 2012 sur la réduction des émissions de CO_2 (ordonnance sur le CO_2)[47]

Art. 2, let. a^{bis}

Conformément à la consultation relative à la révision partielle de l'ordonnance sur le CO_2[48], les voitures de livraison au sens de l'art. 11, al. 2, let. e, ch. 2, du projet OETV (voitures de livraison de la catégorie N_2 ; cf. ch. 4.1 du présent rapport explicatif) qui disposent d'une propulsion non polluante doivent être assimilées aux voitures de livraison traditionnelles pour ce qui est du respect des prescriptions relatives aux émissions de CO_2. La révision consiste ici à adapter la définition des voitures de livraison à la nouvelle définition formulée à l'art. 11, al. 2, let. e, du projet OETV.

4.8 Ordonnance du 16 janvier 2019 sur les amendes d'ordre (OAO)[49]

Chiffres énonçant les infractions passibles d'une amende d'ordre à l'annexe 1 de l'OAO :

Ch. 601.2 (nouveau) Passagers de cyclomoteurs de moins de douze ans ne portant pas le casque

En raison de l'introduction de l'obligation de porter un casque pour les passagers des vélos électriques et des autres cyclomoteurs, la disposition imposant aux conducteurs de s'assurer que les enfants de moins de douze ans qui les accompagnent portent un casque s'appliquera désormais aussi sur les cyclomoteurs. Une amende d'ordre de 30 francs est prévue en cas de non-respect de ce devoir.

Ch. 604.4 (nouveau) Circuler sans feu

L'instauration de l'obligation de circuler de jour avec les phares allumés pour les conducteurs de vélos électriques et d'autres cyclomoteurs doit aller de pair avec l'inscription d'un chiffre énonçant l'infraction passible d'une amende d'ordre. Les personnes qui circulent sans feu de jour sur des cyclomoteurs seront passibles d'une amende d'ordre de 20 francs.

---

45 RS **822.221**

46 RS **641.811**

47 RS **641.711**

48 Jusqu'au 25.8.2020 : www.admin.ch -> Droit fédéral -> Procédures de consultation -> Procédures de consultation en cours -> DETEC > Révision partielle de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO_2 (Ordonnance sur le CO_2) ; dès le 26.8.2020 : www.admin.ch -> Droit fédéral -> Procédures de consultation -> Procédures de consultation terminées -> 2020 -> DETEC > Révision partielle de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO_2 (Ordonnance sur le CO_2).

49 RS **314.11**

Ch. 625 (nouveau) *Dépasser la limitation générale de vitesse ou la vitesse maximale signalée*

Une amende de 30 francs pourra être infligée aux cyclomotoristes en cas de non-respect de la limitation générale de vitesse ou de la vitesse maximale signalée.

Ch. 703.4 (nouveau) *Circuler sans le compteur de vitesse prescrit*

L'introduction de l'obligation de munir d'un compteur de vitesse les cyclomoteurs pouvant atteindre une vitesse supérieure à 20 km/h par la seule force du moteur ou dotés d'une assistance au pédalage active au-delà de 25 km/h doit aller de pair avec l'inscription de l'infraction passible d'une amende d'ordre. Les conducteurs circulant sans le compteur de vitesse prescrit pourront être sanctionnés d'une amende de 20 francs.

Ch. 800.3 (nouveau) *Passager d'un cyclomoteur ne portant pas le casque*

Le non-respect de l'obligation de porter un casque désormais applicable aux passagers des cyclomoteurs pourra être sanctionné d'une amende de 30 francs.

5 Conséquences

5.1. Conséquences pour la Confédération (finances, personnel, autres)

Les mesures proposées n'auront pas de conséquences notables pour la Confédération.

Les relèvements de poids prévus pour les systèmes de propulsion alternative et les systèmes de propulsion non polluante n'auront quasiment pas d'effets préjudiciables en termes d'usure des routes nationales, car les limites de charge par essieu restent inchangées.

5.2. Conséquences pour les cantons et les communes ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne

5.2.1. Technologies respectueuses de l'environnement visant à réduire les émissions de CO_2 des véhicules utilitaires et des camping-cars

Les mesures concernant les véhicules automobiles lourds (chap. 1, partie A, ch. 1.1 à 1.3) n'auront pas de conséquences néfastes. Les charges d'exécution pour les cantons resteront à peu près identiques. Les cabines allongées accroîtront la sécurité des usagers de la route les plus vulnérables. Les nouveaux becquets devront être rétractés sur les routes où la vitesse maximale signalée est inférieure ou égale à 50 km/h et ne compromettront pas la sécurité routière.

La compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative des voitures de livraison et des camping-cars (cf. chap. 1, partie A, ch. 1.5) nécessitera éventuellement d'adapter certains systèmes cantonaux d'imposition des véhicules à moteur. Aucune conséquence n'est à prévoir pour les communes, les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne.

5.2.2. Mesures visant à accroître la sécurité routière pour les vélos électriques

Les modifications proposées auront des conséquences sur les contrôles des autorités de police, car des comportements jusqu'ici tolérés seront proscrits à l'avenir. L'extension du port obligatoire du casque à l'ensemble des conducteurs de cyclomoteurs aura des conséquences sur les systèmes de vélos électriques lents et de trottinettes électriques en libre-service que de nombreuses villes ont intégré dans leurs stratégies. Au demeurant, les mesures proposées ne devraient pas avoir de conséquences notables pour les cantons et les communes ni pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne.

5.3. Conséquences pour l'environnement et la société

5.3.1. Technologies respectueuses de l'environnement visant à réduire les émissions de CO_2 des véhicules utilitaires et des camping-cars

La diminution des émissions de CO_2 générées par le trafic routier est positive pour l'environnement. Elle peut notamment contribuer à encourager la mobilité électrique. Les nouvelles cabines aérodynamiques concourent également à l'amélioration de la sécurité routière.

5.3.2. Mesures visant à accroître la sécurité routière pour les vélos électriques

Les mesures proposées visant à accroître la sécurité routière auront des effets bénéfiques sur le nombre d'accidents et la gravité de ces derniers. De ce fait, leur impact sur les coûts de la santé et sur les coûts sociaux devrait être positif. Le port du casque imposé à l'ensemble des conducteurs de vélos électriques pourrait également avoir pour corollaire que davantage de cyclistes porteront un casque de leur plein gré.

5.4. Conséquences pour l'économie

5.4.1. Technologies respectueuses de l'environnement visant à réduire les émissions de CO_2 des véhicules utilitaires et des camping-cars

Aucune conséquence notable n'est à prévoir. Les nouveaux becquets ne devraient être utilisés qu'aux fins pour lesquelles les coûts d'investissement un peu plus élevés seront largement compensés par la diminution de la consommation de carburant.

La consommation globale de gaz et celle d'électricité en particulier pourraient légèrement augmenter. En revanche, l'importation des sources d'énergie fossiles que constituent le diesel et l'essence aura tendance à reculer légèrement.

5.4.2. Mesures visant à accroître la sécurité routière pour les vélos électriques

Les conséquences pour les fabricants, les importateurs, les commerçants et les acheteurs sont faibles, dans la mesure où les cyclomoteurs doivent déjà être équipés d'un dispositif d'éclairage. Par ailleurs, la quasi-totalité des cyclomoteurs pouvant atteindre une vitesse supérieure à 20 km/h par la seule force du moteur ou dotés d'une assistance au pédalage active au-delà de 25 km/h disposent déjà d'un compteur de vitesse qui répond aux exigences en matière de précision de l'affichage. Quiconque ne possède pas encore de compteur de vitesse devra en installer un sur son cyclomoteur. Afin de laisser un temps d'adaptation suffisant aux milieux économiques et aux détenteurs de cyclomoteurs, ceux-ci bénéficieront d'un délai transitoire approprié pour équiper leurs véhicules. Il est possible que le nombre de ventes de casques augmente légèrement. L'instauration du port obligatoire du casque sur les vélos électriques lents, les trottinettes électriques et les gyropodes aura des conséquences pour les exploitants de systèmes de location, dont le modèle commercial ne prévoit pas à ce jour la mise à disposition de casques.

6 Aspects juridiques

6.1. Constitutionnalité

La révision en question s'inscrit dans le cadre fixé par la Constitution (art. 82 Cst.).

6.2 Légalité

En vertu de la LCR, le poids maximal autorisé pour les véhicules et les ensembles de véhicules est de 40 t, ou de 44 t en transport combiné non accompagné, et la longueur maximale des ensembles de véhicules est de 18,75 m. Ces valeurs peuvent être considérées comme des dispositions importantes fixant des règles de droit, qui doivent être édictées sous la forme d'une loi fédérale conformément à l'art. 164, al. 1, Cst. et à l'art. 22, al. 1, LParl. Le poids maximal autorisé a déjà été réglé dans la LCR lorsque celle-ci a été édictée. La longueur maximale des trains routiers n'a été inscrite dans la LCR

qu'en 2013, alors qu'elle était définie auparavant dans une ordonnance. En transposant cette disposition dans la loi, le législateur a exprimé son attachement aux objectifs de transfert modal et son rejet des « méga-camions » (trains routiers de 25,25 m de long et de 60 t). Les poids et les longueurs maximums autorisés sont des éléments importants, qui ont également été intégrés à l'art. 7, al. 3, de l'accord sur les transports terrestres[50], sous la forme de clauses de sauvegarde au profit de la Suisse.
Le projet propose de relever le poids maximal autorisé et la longueur maximale, mais uniquement pour permettre de compenser la réduction de la capacité de chargement induite par l'utilisation de technologies respectueuses de l'environnement. Dans la mesure où ces modifications concernent des véhicules qui n'atteignent pas les valeurs visées dans la loi (par ex. augmentation du poids des camions à deux essieux), la base légale requise figure à l'art. 9, al. 1bis, LCR. Par contre, pour les ensembles de véhicules et les camions à cinq essieux, la modification proposée entraîne un dépassement des valeurs définies à l'art. 9, al. 1, LCR. La base légale pour ces modifications est fournie à l'art. 106, al. 5, LCR. Cette disposition permet au Conseil fédéral de prendre provisoirement les mesures nécessaires que commandent les progrès techniques, jusqu'au moment où des dispositions légales auront été prises. Les camions à propulsion électrique fonctionnant avec une batterie ou une pile à combustible ainsi que les cabines aérodynamiques et les becquets pour les véhicules automobiles lourds constituent des progrès techniques au sens de l'art. 106, al. 5, LCR. Les modifications proposées seront limitées dans le temps si elles impliquent des dérogations à l'art. 9, al. 1, LCR, et une proposition de modification de la LCR visant à fournir une base légale solide au Conseil fédéral pour ces modifications est déjà prête. Les modifications ne vont pas à l'encontre des objectifs liés à l'art. 9, al. 1, LCR et n'affectent pas l'objectif de transfert modal, car la capacité de chargement des véhicules ne sera pas augmentée. En revanche, elles permettront de réduire les émissions. C'est la raison pour laquelle les modifications en question sont aussi intéressantes pour l'économie ; les mesures en faveur de la propulsion électrique permettront également de compenser les inconvénients liés à cette technologie. Les conditions énoncées à l'art. 106, al. 5, LCR seront ainsi remplies. La dérogation à la disposition légale paraît acceptable en dépit de l'attachement des milieux politiques pour cette dernière. S'il apparaissait dans le cadre de la consultation que ces appréciations sont erronées, les modifications proposées pourraient être retirées, si elles sont contraires à l'art. 9, al. 1, LCR.

Le reste des mesures prévues dans le projet s'inscrit dans le cadre fixé au Conseil fédéral par la LCR.

6.3 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

Les modifications proposées sont compatibles avec les obligations internationales de la Suisse.

La mise à jour du règlement (UE) n° 1230/2012[51] par le règlement (UE) 2019/1892[52] a créé les conditions nécessaires à la mise à jour de l'accord relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité (ARM)[53].
Dans certains cas, les modifications proposées comprennent, pour le trafic intérieur, des facilités par rapport aux conventions régissant le trafic international visées dans l'ATT (annexe 1, section 3). De nombreux véhicules construits et admis à la circulation sur la base des dispositions proposées n'auront donc plus la garantie de pouvoir circuler à l'international. Ainsi, les voitures automobiles servant d'habitation qui dépassent la limite de 3,5 t (uniquement) en raison du surplus de poids induit par leur système de propulsion alternative pourront être conduites avec un permis de conduire de la catégorie B ou BE seulement en Suisse, mais pas dans l'UE. Les voitures de livraison qui dépassent la limite de 3,5 t (uniquement) en raison de leur système de propulsion alternative pourront peser jusqu'à 4,25 t en Suisse. Elles ne pourront être utilisées qu'en trafic intérieur si elles ne sont pas équipées d'un

[50] Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route, conclu le 21 juin 1999 (accord sur les transports terrestres [ATT] ; RS **0.740.72**).

[51] Règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission du 12 décembre 2012 portant application du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type relatives aux masses et dimensions des véhicules à moteur et de leurs remorques et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, JO L 353 du 21.12.2012, p. 31.

[52] Règlement (UE) 2019/1892 de la Commission du 31 octobre 2019 modifiant le règlement (UE) n° 1230/2012 en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type de certains véhicules à moteur équipés de cabines allongées et des dispositifs et équipements aérodynamiques destinés aux véhicules à moteur et à leurs remorques, JO L 291 du 12.11.2019, p. 17.

[53] Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité, conclu le 21 juin 1999 (accord de reconnaissance mutuelle [ARM] ; RS **0.946.526.81**).

tachygraphe ainsi que d'un limiteur de vitesse et qu'elles ne passent pas un contrôle subséquent officiel chaque année. Par ailleurs, en trafic international, les réglementations européennes n'autorisent pas de dépassement de longueur pour les réservoirs d'hydrogène des véhicules utilitaires lourds ni de surplus de poids pour les voitures automobiles à propulsion alternative ayant quatre ou cinq essieux.

La majeure partie des modifications proposées reprend toutefois des réglementations déjà adoptées dans l'UE. Jusqu'à présent, la directive (UE) 2015/719[54] n'a pas été reprise dans l'annexe de l'ATT, car elle n'est pas compatible avec celui-ci en ce qui concerne les limites de poids pour le transport intermodal en Suisse. Toutefois, la Suisse a déjà transposé certains éléments de ladite directive en toute autonomie dans sa législation.

Les nouveautés proposées dans le cadre du présent projet concernant les becquets et les cabines allongés font également partie de la directive (UE) 2015/719 et de la décision (UE) 2019/984[55]. La compensation de poids jusqu'à 1 tonne pour les ensembles de véhicules à propulsion alternative et jusqu'à 2 tonnes pour ceux à propulsion non polluante a été mise en œuvre dans l'UE à la suite de la modification de la directive 96/53/CE par le règlement (UE) 2019/1242[56]. La limite de poids qui s'appliquait auparavant en Suisse aux camions et aux ensembles de véhicules n'a été relevée petit à petit que dans le cadre des accords bilatéraux avec l'UE. Grâce à l'ATT, l'UE a accepté l'introduction progressive de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et ainsi avalisé sur le principe la politique suisse de transfert de la route au rail. En contrepartie de l'introduction de la RPLP, la Suisse a accepté de relever progressivement la limite de poids pour les camions. Entre 2000 et 2005, cette limite est passée de 28 à 40 tonnes, voire 44 tonnes. Cette mesure est pertinente tant sur le plan économique qu'écologique, car moins de trajets en camion sont nécessaires pour transporter le même volume de marchandises. La limite de poids de 40 ou 44 tonnes actuellement en vigueur a donc été inscrite dans l'ATT dans l'intérêt de la Suisse, ce qui devrait empêcher toute augmentation des capacités de transport par la route. L'ATT doit permettre de tenir compte non seulement de la politique coordonnée des transports, mais aussi des questions de protection de l'environnement, en faisant notamment en sorte de promouvoir le trafic ferroviaire et d'éviter le détournement de trafic.

Le fait d'appliquer aussi au trafic transfrontalier les dérogations à la limite de poids de 40 ou 44 tonnes décidées pour des questions de protection de l'environnement sert les intérêts de la Suisse et la poursuite des objectifs de l'ATT. Dans le cadre de la révision de la LCR, il est donc également proposé d'octroyer au Conseil fédéral la compétence de convenir avec l'UE d'une dérogation à la limite de poids de 40 ou 44 tonnes, pour autant que ladite dérogation reste limitée au surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative et qu'elle n'engendre pas d'augmentation de la capacité de transport.

[54] Directive (UE) 2015/719 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international, JO L 115 du 6.5.2015, p. 1.

[55] Décision (UE) 2019/984 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 modifiant la directive 96/53/CE du Conseil en ce qui concerne le délai fixé pour la mise en œuvre des règles spéciales relatives à la longueur maximale pour les cabines améliorant les performances aérodynamiques, l'efficacité énergétique et les performances en matière de sécurité, JO L 164 du 20.6.2019, p. 30.

[56] Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil, JO L 198 du 25.7.2019, p. 202.