



Questionnaire pour la consultation

Modification de quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière en ce qui concerne des adaptations pour les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t.

Auteur de l'avis :

<input checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autres milieux intéressés
Expéditeur : Canton de Vaud
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (documents pdf et Word) d'ici au 9 janvier 2026 à l'adresse suivante : V-FA@astra.admin.ch

Questions

1. Approuvez-vous dans l'ensemble l'introduction de facilités supplémentaires pour les véhicules dont le poids total n'excède pas 4,25 t et dont le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,50 t est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante (ci-après dénommés « véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t ») ?

☐ OUI

☒ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Les véhicules de plus de 3,5 t restent des voitures automobiles lourdes et doivent être traités comme tels. Étendre encore les facilités introduirait une complexité inutile dans la législation et pour les contrôles de police. Par ailleurs, ces adaptations créent des disparités avec le droit européen et multiplient les exceptions à un système déjà allégé depuis 2022. Les catégories européennes des véhicules doivent être respectées (4250 kg= N2 Europe). Le changement devrait être traité à la base (élargissement de la catégorie N1) et non une multitude d'exceptions dans divers règlements avec le risque d'augmenter les interprétations possibles.

Il faut donc maintenir la limite actuelle pour garantir l'harmonisation des normes et la sécurité.

Si les efforts visant à éliminer les désavantages de la mobilité électrique peuvent être salués et pourraient être pertinentes dans la situation actuelle, il convient de relever que la technologie évolue et certains véhicules électriques profitent déjà d'une charge utile comparable aux véhicules thermiques.

Or, certaines exceptions à la réglementation des véhicules lourds ne doivent pas être assouplies pour des raisons de sécurité. Les conséquences négatives du projet sur la sécurité et la protection de l'environnement sont importantes. Ainsi, l'augmentation des vitesses autorisées pour les véhicules lourds jusqu'à 4,25 t entraînerait une hausse de la consommation d'énergie et pourrait s'avérer contre-productive à long terme. Une grande partie des mesures proposées présente des risques pour la sécurité

Par ailleurs, l'utilité à long terme de ces assouplissements pour les véhicules à motorisation sans émissions pesant entre 3,5 et 4,25 t est limitée. Si elles devaient être adoptées, ces révisions devraient être mises en place pour une durée limitée et accompagnées d'un monitoring public, observant les effets de la nouvelle réglementation sur la branche du transport, la sécurité routière et l'environnement. En cas d'effets négatifs, la dérogation devrait être levée avant terme.

Révision partielle de l'OTR 1

2. Acceptez-vous que les conducteurs d'ensembles de véhicules composés d'un véhicule utilitaire électrique dont le poids n'excède pas 4,25 t ne soient pas soumis à l'OTR 1 en trafic interne (art. 4, al. 2, let. b^{bis}, P-OTR 1) ?

☐ OUI

☒ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Cette dérogation compliquerait les contrôles et créerait une inégalité de traitement entre les conducteurs soumis à l'OTR 1 et ceux qui en seraient exemptés, allant ainsi à l'encontre de l'objectif fondamental de sécurité routière. En outre, dès le 1er juillet 2026, notre législation (OTR 1) se renforcera en soumettant au régime du temps de travail les véhicules de plus de 2,5 tonnes circulant en trafic international. La proposition actuelle va donc à contre-courant, puisqu'elle allège les exigences pour le trafic national. Enfin, les progrès technologiques permettront certainement d'alléger les véhicules à propulsion non polluante, rendant ces exceptions temporaires et, de surcroît, inutiles.

Même si ces mesures pourraient encourager le passage à des véhicules sans émissions, la prolifération des véhicules utilitaires légers jusqu'à 3,5 t représente déjà un risque pour la sécurité et les conditions de travail et les mesures devraient être provisoires.

3. Acceptez-vous que les conducteurs de véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t ne soient pas soumis à l'OTR 1 en trafic interne (art. 4, al. 4, P-OTR 1) ?

☐ OUI

☒ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Les règles de durée du travail et du repos garantissent la sécurité routière. Leur suppression pour une catégorie spécifique de véhicules lourds fragilise cette logique et rend les contrôles incohérents. Cette exception repose uniquement sur un argument économique et administratif et non sur la sécurité.

Même si l'application actuelle de l'OTR 1 désavantage les véhicules électriques, plus lourds pour une même charge utile, une exemption pour les véhicules sans émissions entre 3,5 et 4,25 t ne serait justifiée que de manière limitée au vu de l'évolution de la technologie et des véhicules utilitaires présentant une même charge utile que des véhicules thermiques.

Révision partielle de l'OCR

4. Acceptez-vous que les conducteurs de voitures automobiles lourdes à propulsion non polluante, dont le poids total n'excède pas 4,25 t et dont le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,50 t est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante, doivent par principe observer les règles de la circulation routière et la signalisation applicables aux conducteurs de voitures automobiles légères (art. 41 c P-OCR) ?

☐ OUI

☒ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Assimiler ces véhicules aux voitures légères rendrait notre législation plus difficile à comprendre, en multipliant encore les exceptions. En effet, ces nouvelles règles créeraient des incohérences, notamment en matière de vitesse sur autoroute, d'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool, de dépassements ou encore de distances de sécurité à respecter, allant ainsi à l'encontre de l'objectif fondamental de la sécurité routière.

Le poids reste un critère déterminant et n'est pas réduit en raison de la propulsion électrique. Le poids total doit rester déterminant concernant l'application des bases légales. Appliquer les mêmes prescriptions qu'aux voitures légères pourrait générer des risques accrus pour le conducteur et pour les autres usagers de la route (p.ex : limite de poids pour un pont, même si OCR 41c al. 2 le précise)

De plus, cela touche également l'égalité de traitement des conducteurs en introduisant une exception théorique pour ce type de véhicules.

L'idée de ne plus appliquer l'interdiction d'alcool au volant (pour certains véhicules), l'interdiction de dépassement, ainsi que le respect d'une vitesse maximale (inférieure) sur l'autoroute, de distance minimale entre véhicules et de certaines limitations et priorités en matière de circulation, interroge d'un point de vue de la santé publique. En effet, l'impact de 750 kg supplémentaires d'un véhicule utilitaire électrique n'a, à notre avis, pas été suffisamment pris en compte en matière d'impacts sur la sécurité routière dans ce projet, notamment d'un point de vue de la maniabilité du véhicule, des distances de freinage, ainsi que des conséquences lors d'une collision avec un tel véhicule.

Même si ces modifications offrent des incitations précieuses à la mobilité électrique, elles affaiblissent la sécurité routière et augmentent l'impact environnemental à long terme. L'assouplissement des vitesses maximales réduit la sécurité. Les dommages augmentent exponentiellement avec la vitesse et le poids, tout comme la consommation d'énergie, le bruit et l'usure des pneus. Ces effets concernent aussi les véhicules électriques. Elles devraient être acceptées de manière provisoire et surveillée.

Les camping-cars sont plus rarement utilisés et conduits par des personnes moins expérimentées. Leur vitesse accrue augmenterait la dangerosité de manière disproportionnée. Nous considérons donc que la vitesse maximale pour ces véhicules lourds ne devrait pas dépasser 80 km/h. Par souci d'uniformité, nous acceptons toutefois provisoirement l'augmentation à 120 km/h pour dix ans.

Révision partielle de l'OSR

5. Acceptez-vous que la teneur de l'art. 28, al. 1, OSR soit modifiée de telle sorte que le signal « Distance minimale » (2.47) s'applique à l'avenir d'une part aux conducteurs de voitures automobiles lourdes et, d'autre part, aux conducteurs d'ensembles de véhicules dont le poids de l'ensemble excède 3,5 t (art. 28, al. 1, P-OSR) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Le signal « distance minimale » augmente la sécurité, notamment près des zones dangereuses. Cette adaptation simplifie l'application du signal en supprimant la distinction entre véhicules articulés et trains routiers, améliorant ainsi la cohérence et la compréhension de la législation.

Révision partielle de l'OETV

6. Acceptez-vous que la délégation du contrôle officiel avant l'immatriculation (contrôle garage) soit aussi admise pour les camions et les tracteurs à sellette, pour autant qu'il s'agisse de véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t (art. 32, al. 2, P-OETV) ?

☐ OUI

☒ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Pour des raisons d'égalité de traitement et de sécurité, il est préférable que ces véhicules, techniquement complexes, soient contrôlés officiellement par les autorités cantonales. Par ailleurs, il y a trop d'incertitudes concernant les diverses spécificités légales, véhicules incomplets, véhicules non-carrossés etc.

7. Acceptez-vous que des véhicules de la catégorie N₂ (camions et tracteurs à sellette) ne doivent plus être équipés d'un dispositif limiteur de vitesse s'il s'agit de véhicules utilitaires électriques de la catégorie N₂ dont le poids n'excède pas 4,25 t (art. 99, al. 2, let. e, P-OETV) ?

☐ OUI

☒ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

La raison de cet équipement obligatoire n'est pas liée au type de propulsion mais à la catégorie/poids du vhc. (N2). La suppression de ce dispositif pour les véhicules de plus de 3,5 t serait inutile et compromettrait la sécurité routière.

8. Acceptez-vous que les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t ne doivent plus obligatoirement être équipés d'un extincteur (art. 114, al. 2, OETV) ?

☐ OUI

☒ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Même si les extincteurs ne permettent pas toujours d'éteindre un incendie de véhicule, ils peuvent ralentir sa propagation et ainsi renforcer la sécurité. Les risques d'incendie ne sont pas supprimés par le type de propulsion.