

**Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR)**

<b>Sécurité des enfants</b>	
<b>Texte en vigueur</b>	<b>Modification proposée</b>
<p><b>Art. 3a, al. 4</b></p> <p>4 Aux places équipées de ceintures de sécurité, sauf sur les sièges spécialement admis pour les enfants, les enfants de moins de sept ans doivent être attachés par un dispositif de retenue pour enfant (p. ex. un siège d'enfant) homologué selon le règlement ECE n° 44. Les enfants de sept à douze ans doivent être attachés par un tel dispositif de retenue pour enfant ou par les ceintures de sécurité existantes.</p>	<p><b>Art. 3a, al. 4</b></p> <p>4 Le conducteur du véhicule doit assurer que les enfants de moins de douze ans soient attachés aux places équipées de ceintures de sécurité. Les enfants de moins de douze ans d'une taille inférieure à 150 cm doivent être attachés par un dispositif de retenue pour enfant approprié (p. ex. un siège d'enfant) au moins homologué selon le règlement ECE n° 44/03. Les enfants à partir de quatre ans assis sur des sièges spécialement admis pour ceux-ci ainsi que les enfants à partir de sept ans assis dans les autocars doivent être attachés seulement par les ceintures de sécurité existantes.</p>
<p><b>Commentaires:</b></p> <p>Diverses études ont montré que les enfants d'une taille inférieure à 150 cm risquent beaucoup moins d'être blessés lorsqu'ils sont attachés par un dispositif de retenue que lorsqu'ils sont assurés au moyen d'une ceinture de sécurité. Ce constat est valable aussi pour les enfants qui ont plus de 7 ans. Afin de garantir le même niveau de sécurité à ces enfants qu'aux adultes, il convient de renforcer la disposition existante et de reprendre la réglementation prévue de la directive 2003/20/CE. Cette modification au profit de la sécurité routière n'entraîne pas de frais supplémentaires, car un siège d'enfant du groupe 2/3, qui convient généralement dès 5 ans environ, peut souvent être employé jusqu'à ce que l'enfant ait 12 ans ou mesure 150 cm. En ce qui concerne les autocars, on renonce, par contre, au relèvement proposé de l'âge déterminant de sept à douze ans, car cela serait difficile à mettre en pratique. Du point de vue technique et de la sécurité, cela peut se justifier en raison de la décélération plus faible lors d'un freinage.</p> <p>Il est en outre proposé, comme le suggère la directive susmentionnée, de n'autoriser que les dispositifs de retenue pour enfant qui satisfont au moins aux exigences posées dans le règlement ECE n°44/03, adopté en 1995. Les sièges d'enfant conçus selon des règlements antérieurs ne doivent plus être utilisés, car ils ne remplissent pas les critères de sécurité actuels. Par exemple, les exigences en matière de protection latérale ou de guide-sangles ont été relevées. L'étiquette orange dont est pourvu le siège indique quel règlement a servi de base pour l'homologation du dispositif de retenue: si le numéro de contrôle situé sous le «E» entouré d'un cercle commence par «03», il s'agit du règlement ECE n°44/03; si ce numéro commence par «04», il est question du nouveau règlement ECE, le n°44/04.</p> <p>Les sièges spécialement admis pour les enfants et équipés de ceintures dans les véhicules affectés au transport d'écoliers doivent garantir une sécurité équivalente à celle offerte par les sièges d'enfant homologués selon le règlement de l'ECE applicable pour la catégorie d'âge concernée. C'est pourquoi ils ne devront plus être autorisés de façon générale, mais seulement pour le transport d'écoliers admis par les cantons au moyen d'une autorisation adéquate, conformément à la proposition de modification de l'OETV (art. 107, al. 3). Après une période de transition, cette disposition s'appliquera aussi aux véhicules déjà en circulation. Par rapport aux sièges spécialement admis pour les enfants, il est tiré au clair que ceux-ci ne peuvent être utilisés sans dispositif de retenue additionnel que par les enfants âgés d'au moins quatre ans.</p> <p>En plus, il est explicitement mentionné que le conducteur du véhicule est responsable du fait que les enfants jusqu'à douze ans soient attachés conformément aux prescriptions.</p>	

<b>Vitesse maximale des bus publics en trafic de ligne concessionnaire</b>	
<b>Texte en vigueur</b>	<b>Modification proposée</b>
<p><b>Art. 5, al. 2, let. a</b>            2 La vitesse est limitée, sur les autoroutes et semi-autoroutes, à 100 km/h:</p> <p>a. pour les autocars, à l'exception des bus à plate-forme pivotante;</p>	<p><b>Art. 5, al. 2, let. a</b>            2 La vitesse est limitée, sur les autoroutes et semi-autoroutes, à 100 km/h:</p> <p>a. pour les autocars, à l'exception des bus à plate-forme pivotante et des bus publics en trafic de ligne concessionnaire;</p>
<p><b>Commentaires:</b>            Un groupe de travail formé de collaborateurs de l'OFT, l'OFROU et du bpa s'est penché sur la question du maintien des exceptions appliquées aux bus publics circulant sur les autoroutes (autorisation des places debout, pas d'obligation de port de la ceinture). L'examen particulièrement minutieux des divers facteurs de risque effectué a montré que ces facilités pouvaient être maintenues si la vitesse des bus en trafic de ligne était limitée à 80 km/h.</p>	

<b>Charge par essieu. Modifier les dispositions applicables 05.3520 Motion Schmid-Sutter Carlo</b>
<p><b>Commentaires:</b>            Les propositions de modification suivantes, portant sur l'art. 67, al. 8, et l'art. 67, al. 2 à 9, concernent la mise en œuvre de la motion 05.3520 de Monsieur le Conseiller aux Etats Carlo Schmid-Sutter, déposée le 29.09.2005 et approuvée le 15.12.2005 par le Conseil des Etats et le 1.10.2007 par le Conseil national. Ladite motion exige:</p> <p>a. Que le dépassement de la charge par essieu ne soit considéré comme une infraction au code de la route que si le véhicule ou la combinaison de véhicules dépasse dans le même temps le poids total autorisé (demande principale); <b>ou</b></p> <p>b. Que les dispositions en matière de charge par essieu soient définitivement abrogées (demande subsidiaire); <b>ou</b></p> <p>c. Qu'une tolérance adéquate en cas de dépassement de la charge par essieu soit introduite (demande subsidiaire).</p> <p>Nous soumettons à la discussion les points a et b, car ils reflètent la volonté politique de la majorité du Parlement. L'OFROU favorise, pour la mise en œuvre de la motion, la demande principale du motionnaire.</p>

<b>Demande principale: dépassement de la charge par essieu considéré comme une infraction au code de la route seulement si le véhicule ou la combinaison de véhicules dépasse dans le même temps le poids total autorisé</b>	
<b>Texte en vigueur</b>	<b>Modification proposée</b>
<p><b>Art. 67, al. 8</b>            8 ...</p>	<p><b>Art. 67, al. 8</b>            8 Les charges maximales autorisées par essieu visées aux al. 2, 3, 6 et 7 peuvent être dépassées, pour autant que le poids effectif des véhicules et des combinaisons de véhicules visé aux al. 1, 3 et 5 et la garantie concernant la capacité de charge de chaque essieu soient respectés (art. 41, al. 2, OETV).</p>
<p><b>Commentaires:</b>            La modification proposée permet de tenir compte de façon optimale de la demande du motionnaire et du motif de celle-ci, à savoir qu'il n'est pas toujours facile, pour le conducteur du véhicule, de déterminer la charge effective par essieu. Les dépassements des charges par essieu qui peuvent survenir lors de courses de livraison et de courses collectives après un déplacement du centre de gravité du véhicule sont évalués de façon différenciée et ne sont plus sanctionnés a priori lorsqu'il n'y a pas de dépassement du poids effectif autorisé du véhicule.</p>	

<b>Demande subsidiaire: abrogation définitive des dispositions en matière de charge par essieu</b>																											
<b>Texte en vigueur</b>	<b>Modification proposée</b>																										
<p><b>Art. 67, al. 2 à 9</b></p> <p><sup>2</sup> La charge par essieu ne doit pas excéder:</p> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">en tonnes</td> </tr> <tr> <td>a. pour un essieu simple</td> <td style="text-align: right;">10,00</td> </tr> <tr> <td>b. pour un essieu simple entraîné</td> <td style="text-align: right;">11,50</td> </tr> <tr> <td>c. pour un essieu double, d'empattement inférieur à 1,00 m</td> <td></td> </tr> <tr> <td>    1. de véhicule automobile</td> <td style="text-align: right;">11,50</td> </tr> <tr> <td>    2. de remorque</td> <td style="text-align: right;">11,00</td> </tr> <tr> <td>d. pour un essieu double dont l'empattement est compris entre 1,00 m et moins de 1,30 m</td> <td style="text-align: right;">16,00</td> </tr> <tr> <td>e. pour un essieu double dont l'empattement est compris entre 1,30 m et moins de 1,80 m</td> <td style="text-align: right;">18,00</td> </tr> <tr> <td>f. pour un essieu double dont l'empattement est compris entre 1,30 m et moins de 1,80 m, si l'essieu moteur est équipé de pneus jumelés et d'une suspension pneumatique ou d'une suspension reconnue équivalente selon l'art. 57 OETV ou si chacun des essieux moteurs est équipé de pneus jumelés et si la charge maximale autorisée par essieu n'excède pas 9,50 t.</td> <td style="text-align: right;">19,00</td> </tr> <tr> <td>g. pour un essieu double de remorque dont l'empattement est de 1,80 m ou plus</td> <td style="text-align: right;">20,00</td> </tr> <tr> <td>h. pour un essieu triple dont les empattements sont inférieurs ou égaux à 1,30 m</td> <td style="text-align: right;">21,00</td> </tr> <tr> <td>i. pour un essieu triple dont les empattements sont supérieurs à 1,30 m sans toutefois dépasser 1,40 m</td> <td style="text-align: right;">24,00</td> </tr> <tr> <td>k. pour un essieu triple dont un empattement est supérieur à 1,40 m</td> <td style="text-align: right;">27,00</td> </tr> </table> <p><sup>3</sup> Si les valeurs inscrites dans le permis de circulation sont inférieures aux valeurs maximales indiquées au al. 1, 2, 6 et 7, lesdites valeurs ne doivent pas être dépassées.</p> <p><sup>4</sup> Le poids reposant sur les essieux moteurs d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules dont la vitesse maximale peut dépasser 40 km/h ne doit pas être inférieur à 25 % du poids effectif (poids minimal d'adhérence).</p> <p><sup>5</sup> Le poids effectif de la remorque ne doit pas dépasser la charge remorquable inscrite dans le permis de circulation du véhicule tracteur.</p>		en tonnes	a. pour un essieu simple	10,00	b. pour un essieu simple entraîné	11,50	c. pour un essieu double, d'empattement inférieur à 1,00 m		1. de véhicule automobile	11,50	2. de remorque	11,00	d. pour un essieu double dont l'empattement est compris entre 1,00 m et moins de 1,30 m	16,00	e. pour un essieu double dont l'empattement est compris entre 1,30 m et moins de 1,80 m	18,00	f. pour un essieu double dont l'empattement est compris entre 1,30 m et moins de 1,80 m, si l'essieu moteur est équipé de pneus jumelés et d'une suspension pneumatique ou d'une suspension reconnue équivalente selon l'art. 57 OETV ou si chacun des essieux moteurs est équipé de pneus jumelés et si la charge maximale autorisée par essieu n'excède pas 9,50 t.	19,00	g. pour un essieu double de remorque dont l'empattement est de 1,80 m ou plus	20,00	h. pour un essieu triple dont les empattements sont inférieurs ou égaux à 1,30 m	21,00	i. pour un essieu triple dont les empattements sont supérieurs à 1,30 m sans toutefois dépasser 1,40 m	24,00	k. pour un essieu triple dont un empattement est supérieur à 1,40 m	27,00	<p><b>Art. 67, al. 2 à 9</b></p> <p><sup>2</sup> <i>Abrogé</i></p> <p><sup>3</sup> Si les valeurs inscrites dans le permis de circulation sont inférieures aux valeurs maximales indiquées à l'al. 1, lesdites valeurs ne doivent pas être dépassées.</p> <p><sup>4</sup> Inchangé</p> <p><sup>5</sup> Inchangé</p>
	en tonnes																										
a. pour un essieu simple	10,00																										
b. pour un essieu simple entraîné	11,50																										
c. pour un essieu double, d'empattement inférieur à 1,00 m																											
1. de véhicule automobile	11,50																										
2. de remorque	11,00																										
d. pour un essieu double dont l'empattement est compris entre 1,00 m et moins de 1,30 m	16,00																										
e. pour un essieu double dont l'empattement est compris entre 1,30 m et moins de 1,80 m	18,00																										
f. pour un essieu double dont l'empattement est compris entre 1,30 m et moins de 1,80 m, si l'essieu moteur est équipé de pneus jumelés et d'une suspension pneumatique ou d'une suspension reconnue équivalente selon l'art. 57 OETV ou si chacun des essieux moteurs est équipé de pneus jumelés et si la charge maximale autorisée par essieu n'excède pas 9,50 t.	19,00																										
g. pour un essieu double de remorque dont l'empattement est de 1,80 m ou plus	20,00																										
h. pour un essieu triple dont les empattements sont inférieurs ou égaux à 1,30 m	21,00																										
i. pour un essieu triple dont les empattements sont supérieurs à 1,30 m sans toutefois dépasser 1,40 m	24,00																										
k. pour un essieu triple dont un empattement est supérieur à 1,40 m	27,00																										

6 Pour les véhicules automobiles immatriculés pour la première fois avant le 1 <sup>er</sup> octobre 1997, la charge maximale autorisée par essieu, selon l'al. 2, let. b et c, ch. 1, est de 12,00 t.	6 <i>Abrogé</i>
7 Pour les véhicules automobiles immatriculés pour la première fois avant le 1 <sup>er</sup> octobre 1997, la charge maximale autorisée par essieu, selon l'al. 2, let. f, est de 20,00 t, si la charge maximale autorisée de 10,00 t par essieu n'est pas dépassée.	7 <i>Abrogé</i>
8 ...	8 Inchangé
9 L'OFROU peut édicter des instructions concernant les charges maximales autorisées par essieu et le poids minimal d'adhérence pour les véhicules et transports spéciaux.	9 L'OFROU peut édicter des instructions concernant le poids minimal d'adhérence pour les véhicules et transports spéciaux.
<p><b>Commentaires:</b>  Dans le cadre de l'accord sur les transports terrestres passé avec la CE, la Suisse s'est engagée à appliquer des dispositions de droit équivalentes; les charges par essieu valables en Suisse sont conformes à celles du droit européen. L'abrogation définitive des dispositions en matière de charge par essieu pourrait entraîner des problèmes d'exécution dans le secteur du transport transfrontalier, car elle équivaldrait presque à signaler qu'il n'y a plus d'interdit. A défaut d'une règle de circulation suisse concernant la charge par essieu, les véhicules étrangers devraient être évalués selon les critères valables dans leur pays d'immatriculation, ce qui pourrait conduire à des résultats très différents en matière de charge maximale par essieu. L'absence d'une réglementation suisse en la matière pourrait aussi avoir pour conséquence une charge volontairement élevée des essieux, ce qui aurait des répercussions négatives sur la sécurité de la circulation et du fonctionnement du véhicule.</p>	

<b>Transports de paille, de foin et de sable</b>	
<b>Texte en vigueur</b>	<b>Modification proposée</b>
<p><b>Art. 73, al. 5</b> 5 ...</p>	<p><b>Art. 73, al. 5</b> 5 Les chargements et les parties de chargement qui peuvent être emportés par le vent, comme la paille, le foin et le sable, doivent être transportés dans des véhicules ou des conteneurs fermés, ou être recouverts de façon appropriée; cette disposition ne s'applique pas aux véhicules dont la vitesse maximale ne dépasse pas 40 km/h de par leur construction.</p>
<p><b>Commentaires:</b>  Divers cantons souhaitent que des précisions soient apportées concernant la sécurité des chargements pouvant être emportés par le vent durant le transport, suite notamment à des perturbations importantes du système d'évacuation des eaux de chaussée (obstructions), à des incendies survenus lors de transports de paille (causés par des mégots) et à des accidents de la circulation (chaussée glissante).</p>	

<b>Dérogations concernant la hauteur des bus à impériale en trafic de ligne</b>	
<b>Texte en vigueur</b>	<b>Modification proposée</b>
<p><b>Art. 76, al. 1</b></p> <p>1 Lorsque les conditions locales le permettent, les cantons peuvent autoriser sur leur territoire, pour des véhicules servant au transport de personnes et affectés exclusivement au trafic régional exploité selon l'horaire par des entreprises de transport concessionnaires, des dérogations en ce qui concerne le poids total, la charge par essieu et les conditions du mouvement giratoire et, en application des al. 2 à 4, aussi en ce qui concerne l'emploi de remorques et les dimensions des véhicules. Si la circulation doit se faire sur les routes nationales, les dérogations ne peuvent être accordées qu'avec l'approbation de l'OFROU.</p> <p>2 Ils peuvent autoriser pour les autocars :</p> <p style="margin-left: 20px;">a. une remorque normale affectée au transport de personnes et, en plus, une remorque à bagages d'un poids total n'excédant pas 3,5 t, ou</p> <p style="margin-left: 20px;">b. une remorque affectée au transport de choses.</p> <p>3 Ils peuvent autoriser qu'on attelle aux bus à plate-forme pivotante et aux véhicules articulés affectés au transport de personnes au plus une remorque à bagages d'un poids total n'excédant pas 3,5 t.</p> <p>4 Ils peuvent autoriser une largeur maximale de 2 m 55 même sur des routes dont la signalisation indique une largeur maximale inférieure et admettre les longueurs maximales suivantes :</p> <p style="margin-left: 20px;">a. 25 m pour un bus à plate-forme pivotante;</p> <p style="margin-left: 20px;">b. 18,75 m pour un véhicule articulé avec remorque à bagages;</p> <p style="margin-left: 20px;">c. 25 m pour un autocar avec remorque affectée au transport de personnes;</p> <p style="margin-left: 20px;">d. 28 m pour un autocar tirant une remorque affectée au transport de personnes et une remorque à bagages, et pour un bus à plate-forme pivotante avec remorque à bagages.</p> <p>5 ...</p>	<p><b>Art. 76, al. 1 et 5</b></p> <p>1 Lorsque les conditions locales le permettent, les cantons peuvent autoriser sur leur territoire, pour des véhicules servant au transport de personnes et affectés exclusivement au trafic régional exploité selon l'horaire par des entreprises de transport concessionnaires, des dérogations en ce qui concerne le poids total, la charge par essieu et les conditions du mouvement giratoire et, en application des al. 2 à 5, aussi en ce qui concerne l'emploi de remorques et les dimensions des véhicules. Si la circulation doit se faire sur les routes nationales, les dérogations ne peuvent être accordées qu'avec l'approbation de l'OFROU.</p> <p>2 Inchangé</p> <p>3 Inchangé</p> <p>4 Inchangé</p> <p>5 Ils peuvent autoriser une hauteur maximale de 4,20 m pour les autocars à impériale.</p>
<p><b>Commentaires:</b></p> <p>En raison de l'augmentation du nombre de passagers, les entreprises de transport concessionnaires recourent davantage, pour le trafic de ligne, à des bus à impériale. Pour des raisons de coûts, elles achètent des véhicules qui sont des produits finis, déjà utilisés dans de nombreuses villes européennes. En règle générale, la hauteur de ces véhicules spécialement conçus pour le trafic de ligne (env. 4,06 m) est cependant légèrement supérieure à la limite autorisée. De plus, il est impossible de les transformer. Dans certains cas, l'OFROU a autorisé la circulation de ces véhicules pour le trafic de ligne régional exploité selon l'horaire au moyen d'une décision allant dans ce sens. La modification proposée habilitera les cantons à autoriser ces véhicules.</p>	

<b>Transport d'accessoires de grues 06.3169 Motion Hess Hans</b>	
Le transport d'accessoires de grues doit être assimilé à celui d'un chargement indivisible pour ce qui est des exceptions en matière de poids maximal	
<b>Texte en vigueur</b>	<b>Modification proposée</b>
<p><b>Art. 80, al. 1</b></p> <p>1 Des exceptions aux normes légales sur les dimensions et les poids maximaux (art. 64 à 67) seront accordées seulement:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. pour les transferts ou l'emploi de véhicules spéciaux, notamment de véhicules de travail et de véhicules à chenilles qui, en raison de l'usage auquel ils sont destinés, ne peuvent être adaptés aux prescriptions;</li> <li>b. pour le transport d'une marchandise indivisible lorsque, malgré l'emploi d'un véhicule approprié, les prescriptions ne peuvent pas être respectées; aux fins d'éviter un deuxième transport, il pourra être dérogé à cette règle lorsqu'une voiture automobile de travail transporte ses propres parties intégrantes, par exemple des flèches de grue.</li> </ul>	<p><b>Art. 80, al. 1, let. c</b></p> <p>1 Inchangé</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Inchangé</li> <li>b. Inchangé</li> <li>c. pour le transport d'accessoires de grues, notamment de contrepoids, jusqu'au chantier ou à partir de ce dernier.</li> </ul>
<p><b>Commentaires:</b></p> <p>Mise en oeuvre de la motion 06.3169 déposée par Monsieur le Conseiller aux Etats Hans Hess, approuvée le 21.3.2007 par le Conseil des Etats et le 6.12.2007 par le Conseil national.</p>	

**Entrée en vigueur**  
**1<sup>er</sup> mars 2010** (prévue, sans garantie)