

Réf. : DSE/SAN/PCY/bme

Lausanne, le 16 juillet 2012

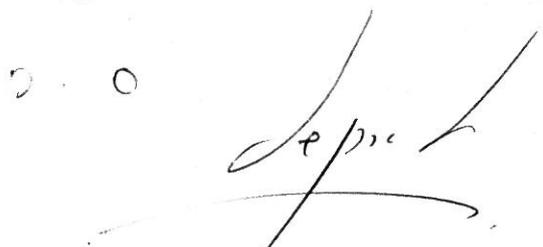
Audition relative à la nouvelle réglementation des prescriptions régissant l'entretien du système antipollution et à d'autres adaptations du droit de la circulation routière

Monsieur,

Le canton de Vaud vous remercie de lui donner la possibilité de vous communiquer ses observations relatives à l'objet mentionné en titre.

Le résultat de la consultation réalisée au sein de l'Administration cantonale vaudoise (ACV) démontre que les efforts déployés, en vue d'une harmonisation européenne des bases légales, sont salués. Nous vous retournons en annexe votre questionnaire dûment rempli.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma haute considération.



Sébastien Leprat
Secrétaire général

Annexe

- mentionnée

Copies

- OAE
- PolCant
- SEVEN
- UPSA-VD

Auteur de l'avis :

Canton : <input checked="" type="checkbox"/>	Association, organisation, autre : <input type="checkbox"/>
Expéditeur :	
Service des automobiles et de la navigation (SAN) du canton de Vaud, Av. du Grey 110, 1014 Lausanne	

1. Nouvelle réglementation des prescriptions régissant l'entretien du système antipollution

Questions

1. Acceptez-vous la proposition de modification de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) qui libère les détenteurs de véhicules pourvus d'un système OBD de l'obligation d'entretien du système antipollution en vigueur (définie dans le temps) et ne contraint ceux-ci à faire contrôler et remettre en état leur véhicule que si le système OBD indique des erreurs ? (art 59a OCR)

 OUI NON sans avis / non concerné

Remarques :

Le régime des 12 mois/24 mois reste en vigueur pour les véhicules à allumage commandé sans catalyseur/avec catalyseur. Sachant que selon le nouvel OCR 59a les véhicules avec OBD ne seraient plus soumis, il resterait en réalité très peu de véhicules à allumage commandé soumis au régime des 12 mois alors que le reste du parc serait soit non-soumis soit contrôlé tous les 24 mois. Au vu du faible volume/kilométrage parcouru, il serait possible d'unifier à 24 mois cette catégorie aussi. Le résultat attendu est une simplification de la périodicité de contrôle bénéfique à toute l'industrie sans courir un grand risque de santé publique.

2. Adaptations d'autres actes législatifs résultant de la révision de l'obligation d'entretien du système antipollution :

- a) Acceptez-vous les adaptations de l'ordonnance sur les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) ?

(art. 35 et art. 36, al. 2, OETV)

 OUI NON sans avis / non concerné

Remarques :

Nous sommes favorables aux adaptations de l'article 35 projet OETV. En revanche nous nous opposons de façon décisive à deux points dans les propositions de révision à l'article 36 projet OETV:

L'alinéa 1 de l'article 36 OETV doit être conservé dans sa version en vigueur. A fait ses preuves la réglementation actuelle selon laquelle les autorités d'immatriculation « en règle générale », c'est-à-dire par sondages ou en cas de suspicion, ont effectué des contrôles subséquents des gaz d'échappement à l'occasion des contrôles périodiques officiels. Il n'y a aucune raison logique à devoir effectuer ce contrôle subséquent de gaz d'échappement lors de chaque contrôle périodique officiel comme prévu dans le projet de révision.

Dans l'alinéa 2 de l'article 36 projet OETV, nous demandons la modification suivante à la deuxième phrase: « Pour les véhicules pourvus d'un système OBD reconnu, le fonctionnement de l'indicateur de dysfonctionnement et le contenu de la mémoire des erreurs du système est examiné. » La lecture du contenu de la mémoire d'erreur n'est judicieuse que pour le diagnostic des erreurs et l'élimination des erreurs de même pour les garages. Dans le cadre des contrôles périodiques officiels, cette lecture très prenante en temps n'est d'aucune utilité. En outre, se pose la question de savoir si la lecture de la mémoire d'erreur est possible techniquement pour tous les véhicules dans le cadre de l'examen périodique officiel (par ex. pour les véhicules extraeuropéens). Une lecture de la mémoire d'erreur est ainsi judicieuse pour des cas concrets de suspicion (par ex manipulation) par l'autorité d'examen. Une telle réglementation détaillée pour la pratique ne relève pas de l'OETV de notre point de vue, mais au système d'assurance qualité des services des automobiles, (asaSAQ)

- b) Acceptez-vous les adaptations de l'ordonnance du DETEC relative à l'entretien et au contrôle subséquent des voitures automobiles en ce qui concerne les émissions de gaz d'échappement et de fumées ?

OUI

NON

sans avis / non concerné

Remarques :

En général il serait judicieux de supprimer la mention "catalyseur" dans l'OCR et l'OETV: un dispositif technique servant à l'atteinte d'une norme (émissions de gaz ou sonore p.ex) n'est pas pérenne et peut changer rapidement selon l'évolution de la technique automobile. Il serait risqué par exemple aujourd'hui de baser des exigences légales sur la base de l'installation de dispositifs tels que filtres à particules, convertisseur SCR, AdBlue, etc.

Test antipollution sonore et atmosphérique pour les motos et les scooters, refus de mettre en œuvre la motion CEATE-E 06.3421

La motion n° 06.3421 de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats (CEATE-E), transmise par le Parlement, demande que le Conseil fédéral introduise un test de la pollution sonore et atmosphérique imputable aux motos et aux scooters. Le Conseil fédéral a chargé l'OFROU de procéder aux investigations nécessaires à cette fin.

L'OFROU a confié cette tâche au Dynamic Test Center (DTC AG), 2537 Vauffelin, qui devait notamment étudier l'efficacité de la mesure, présenter divers contrôles systématiques ainsi que leur rapport coûts-utilité, et formuler des recommandations et des propositions en vue d'une mise en œuvre éventuelle des tests. Si les résultats de l'analyse du DTC ont montré un certain potentiel de réduction des émissions, aucun des procédés de contrôle ou d'entretien considérés puis examinés (contrôles comme en Allemagne, entretien du système antipollution comme pour les voitures automobiles, contrôles fondés sur des valeurs limites spécifiques aux véhicules) n'a eu des effets satisfaisants à cet égard ou adéquats compte tenu des charges occasionnées. Le rapport du DTC montre aussi que les contrôles de ce type ne permettraient pas de combler les lacunes que présentent les motocycles (en particulier ceux à deux temps) par rapport aux voitures automobiles concernant les émissions, imputables à leur conception. Seule la mise en œuvre de prescriptions sévères en matière d'émissions, comme prévu dans le cadre du durcissement progressif des normes de l'UE également applicables en Suisse, permettra de remédier à la situation. Les exigences quant à la durabilité ainsi que les systèmes OBD, qui contrôlent les émissions, permettront également de ramener, d'ici à 2020, le niveau d'émission des motos à celui prescrit pour les voitures de tourisme par la norme Euro 5. Il ressort par ailleurs des investigations réalisées par le DTC que les motos et les scooters font l'objet de modifications illégales, apportées après leur immatriculation, qui augmentent les émissions de gaz d'échappement et les nuisances sonores (optimisation des sons, remplacement des silencieux par des modèles sans catalyseur, etc.). Or, les services des automobiles ne sont pas en mesure de détecter ce type de modifications lors des expertises périodiques qu'ils réalisent sur convocation : les détenteurs des véhicules ont suffisamment de temps, entre la convocation et le contrôle, pour modifier de nouveau leurs véhicules afin qu'il soient conformes à l'état prescrit.

Au vu de ce qui précède, l'OFROU fait les propositions suivantes :

L'introduction de tests antipollution sonore et atmosphérique supplémentaires demandée par la motion n° 06.3421 de la CEATE-E doit être refusée. Le Conseil fédéral devra par conséquent proposer au Parlement le classement de la motion dans un rapport sur le sujet. Par ailleurs, pour empêcher que les émissions des motos et des scooters circulant sur les routes suisses dépassent les valeurs autorisées conformément aux réceptions par type, il faut avant tout renforcer les contrôles sur les routes et favoriser le repérage, par la police, des modifications illégales apportées aux véhicules. Par exemple, la tâche des policiers serait considérablement facilitée par l'introduction de l'obligation, pour les conducteurs, de toujours être porteurs non seulement du permis de circulation, mais aussi d'une documentation illustrée sur l'équipement du véhicule relatif aux émissions atmosphériques et sonores.

Questions

1. Test antipollution sonore et atmosphérique pour les motos et les scooters :

Acceptez-vous que l'on renonce à l'introduction de tests antipollution sonore et atmosphérique pour les motos et les scooters ?

OUI

NON

sans avis / non concerné

Remarques :

La sévérité grandissante des normes d'homologation fait office de filtre et d'amélioration continue du parc

2. Lutte contre les modifications illégales des motos et des scooters :

Acceptez-vous qu'à l'avenir, les conducteurs aient l'obligation d'être porteurs, en plus du permis de circulation, d'une documentation illustrée sur l'équipement qui influe sur les émissions atmosphériques et sonores ?

 OUI NON sans avis / non concerné

Remarques :

Le transport d'une documentation illustrée en plus du permis de circulation semble ne pas être un bon moyen et outre le problème de place pour les deux roues pose plus de questions nouvelles que de réponses aux questions. Par ex. qui établit la documentation illustrée ? Comment s'assurer qu'elle ne peut pas être modifiée ? Que se passe-t-il en cas de perte? etc.

Avez-vous d'autres propositions concrètes à formuler sur le sujet ?

 OUI NON sans avis / non concerné

Remarques :

Une documentation simple avec des photos des échappements/équipements originaux devrait éventuellement:
A - être fournie au détenteur par l'importateur/concessionnaire. Un format standardisé pourrait être introduit.
B - être disponible dans un système d'information fédéral accessible en ligne par les autorités de police et d'immatriculation. Targaweb au travers des réceptions par type semble être une solution plausible.

2. Adaptation des prescriptions concernant les véhicules bénéficiant de réceptions générales CE, de réceptions partielles CE ou de certificats de conformité de la CE

Question

Acceptez-vous que, pour les véhicules bénéficiant de réceptions CE de petites séries ou de certificats de conformité CE de petites séries selon la directive 2007/46/CE, des investigations approfondies ne soient à l'avenir requises que si une menace sérieuse pèse sur la sécurité de la circulation routière, de l'environnement ou de la santé publique ?

(ch. 1.2.1.1 et 1.2.1.2 OETV 1 ainsi qu'art. 30, al. 1, let. b, et al. 1^{er} OETV)

OUI

NON

sans avis / non concerné

Remarques :

La base légale pourrait définir plus précisément les termes « des investigations approfondies ne soient à l'avenir requises que si une menace sérieuse pèse sur la sécurité de la circulation routière, de l'environnement ou de la santé publique » afin de ne pas laisser les autorités cantonales les interpréter de manière disparate.

3. Modification du format de la plaque de contrôle des motocycles légers et des quadricycles légers à moteur ainsi que du délai pour changer de plaque en cas de modification de la catégorie de véhicule

Questions

1. Acceptez-vous que le format actuel de la plaque de contrôle des motocycles légers et des quadricycles légers à moteur (18 cm x 14 cm, comme pour les plaques des motocycles) soit réduit à 10 cm x 14 cm (format en vigueur pour les cyclomoteurs) ?
(art. 83, al. 3, let. d OAC)

OUI

NON

sans avis / non concerné

Remarques :

Il importe pour les services des automobiles que la mise en œuvre s'effectue selon les commentaires, c'est à dire qu'un délai transitoire très favorable soit fixé.

2. Acceptez-vous que le délai de trois mois admis pour une modification de la catégorie de véhicule sans changement de la plaque de contrôle (par ex. plaque blanche et plaque brune), par exemple en cas de montage provisoire de chenilles sur le véhicule, soit prolongé à six mois ?
(art. 82 OAC)

OUI

NON

sans avis / non concerné

Remarques :

- malgré cet allègement, la problématique de l'annonce et validation du changement de genre et de catégorie n'est pas réglée
- cet allègement ne doit pas remettre en cause la conformité du véhicule à l'OETV