

Réf. : 20_GOV_102

Lausanne, le 9 décembre 2020

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

Madame, Monsieur,

Le Conseil d'Etat vaudois vous remercie de l'associer à cette procédure de consultation et de lui permettre de donner ses observations dans le cadre de l'objet mentionné en titre.

Après examen du dossier, le Conseil d'Etat du Canton de Vaud a répondu aux questions relatives à cette consultation fédérale et les questionnaires vous sont remis en annexe.

Il est favorable aux objectifs principaux de cette modification, à savoir la promotion de l'utilisation de technologies respectueuses de l'environnement pour réduire les émissions de CO₂, la définition des principes relatifs à la conduite et à l'accroissement de la sécurité des conducteurs de vélos.

Il soutient également l'adaptation des mesures du programme Via sicura et souhaite, dans ce cadre, la suppression de l'obligation de suivre un cours d'éducation routière en cas de retrait du permis de conduire (art. 16e de la loi sur la circulation routière). En effet, de la même manière que l'éthylomètre anti-démarrage et les appareils d'enregistrement des données, la faisabilité et l'efficacité de cette mesure en tant que contribution durable à la sécurité routière ne sont pas démontrées.

En revanche, le Conseil d'Etat estime que la compétence de régler par voie d'ordonnance l'utilisation de véhicules équipés d'un système d'automatisation complète ne devrait pas être donnée au Conseil fédéral. Il est en effet aujourd'hui admis que les effets de la conduite automatisée ne sont pas les mêmes si celle-ci est introduite dans le cadre d'un usage individuel, d'un usage commercial au titre de service public, d'un usage commercial au titre de service privé, etc. Les conditions d'une circulation mixte (véhicules automatisés / véhicules traditionnels) notamment les implications concrètes pour le trafic traditionnel, les exigences en matière d'équipement/aménagement/entretien de la voirie et les implications sur les besoins en financement au niveau régional sont d'autres éléments ayant besoin d'être précisés, débattus et réglés dans leurs principes dans le cadre d'une loi, pour permettre au débat démocratique d'avoir lieu.

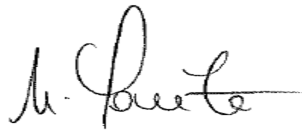
Cela étant, au vu du rythme fulgurant auquel le domaine de la conduite automatisé évolue et des difficultés à prévoir la tournure qu'il prendra, il peut admettre – de manière provisoire, par voie d'ordonnance – la création d'un moyen de régler l'homologation des véhicules équipés d'un système d'automatisation conditionnelle ou élevée utilisés à des fins d'expérimentation afin de pouvoir réagir rapidement aux développements à l'échelle internationale.

Enfin, il s'oppose à l'introduction de prescriptions relatives aux exigences techniques qui s'écartent des normes de l'Union européenne.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de nos sentiments distingués.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Nuria Gorrite

LE CHANCELIER



Vincent Grandjean

Annexes mentionnées

Copies

- SAN
- OAE



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

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

<input checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Canton de Vaud, Département des institutions et du territoire
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 12.12.2020 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

1. Promotion de technologies respectueuses de l'environnement

1. Acceptez-vous l'insertion dans la LCR d'une disposition selon laquelle le Conseil fédéral peut, pour des raisons de protection de l'environnement, autoriser par voie d'ordonnance le dépassement des dimensions et poids maximaux autorisés en vertu de l'art. 9, al. 1, LCR, pour autant que la capacité de transport ne s'en trouve pas augmentée ? <i>(art. 9, al. 2^{bis}, du projet LCR)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : A la condition que les modifications apportées aux prescriptions techniques (dimensions, poids) des véhicules soient conformes aux prescriptions de l'UE. Il faut également tenir compte des aspects suivants: <ul style="list-style-type: none">- Toute augmentation de la taille des véhicules peut nécessiter d'adapter à la hausse les gabarits et infrastructures des chaussées sur de nombreuses sections du réseau routier.- Outre les aspects financiers, les adaptations peuvent par nature être favorables à la vitesse de circulation et induire des emprises foncières supplémentaires, notamment des SDA et des zones de forêt en bordure de route, autant d'impacts négatifs sur l'environnement qui contre-balanceraient la mesure.		

2. Conduite automatisée

2. Approuvez-vous la définition des véhicules équipés d'un système d'automatisation ? (art. 25a, al. 1, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : La définition introduite dans le projet est trop générale. Elle doit faire ressortir clairement le niveau d'autonomisation visé, à savoir les niveaux 3 et 4 tels que mentionnés dans le rapport		
3. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse décharger les conducteurs de véhicules équipés d'un système d'automatisation de leur devoir de maîtrise du véhicule visé à l'art. 31, al. 1, LCR ? (art. 25a, al. 2, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Il ne paraît pas judicieux de régler par voie d'ordonnance les véhicules de niveau d'automatisation 4 (lorsqu'ils n'ont plus besoin de conducteur dans des cas particuliers) et 5. C'est en effet un défi considérable que des véhicules circulent sur les routes avec des conducteurs devant faire preuve d'un degré d'attention plus ou moins important.		
4. Acceptez-vous que le Conseil fédéral fixe les conditions d'admission à la circulation afin que les véhicules équipés d'un système d'automatisation et ne nécessitant pas de conducteur puissent être admis à circuler sur certains parcours ? (art. 25a, al. 3, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Il faut préciser que cet alinéa ne s'applique qu'aux véhicules de niveau 4 et pour des parcours d'essai définis		
5. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25a, al. 4 (sécurité routière, traitement de données externes par des systèmes d'automatisation) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25a, al. 4, du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Nous ne sommes pas certains de comprendre le sens de la notion de „traitement de données externes“ et si le système d'automatisation peut être amené ou non à traiter des données personnelles. Partant, il paraîtrait opportun de définir cette notion dans la loi ou dans l'ordonnance. L'on relève avec intérêt la proposition de certifier les systèmes d'automatisation en vue de garantir la fiabilité des données externes. A ce propos, la question se pose de prévoir une certification au sens l'art. 11 de la loi du 19 juin 1992 sur la protection		

des données (LPD; RS 235.1), ce qui serait judicieux et pourrait figurer dans la loi à titre de renvoi.

6. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25b (enregistreur de mode de conduite) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25b du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : L'art. 25b al. 3 let. A P-LCR prévoit que le Conseil fédéral règle l'enregistrement d'autres données que celles prévues à l'art. 25b al. 1 P-LCR. Il pourrait être précisé que le Conseil fédéral ne peut pas régler l'enregistrement de données sensibles ou issues d'un profilage.		

7. Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25c (protection des données) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ? (art. 25c du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Les systèmes d'automatisation étant en mesure d'effectuer du profilage, il conviendrait, cas échéant, d'encadrer dans la loi le recours à un tel processus en s'assurant que les dispositions légales en terme de protection des données sont suffisamment claires.		

8. Acceptez-vous que l'Office fédéral des routes (OFROU) puisse autoriser des dérogations aux dispositions en vigueur pour la réalisation d'essais de durée limitée avec des véhicules dotés d'un système d'automatisation ? (art. 25d du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : La présente révision soit uniquement l'occasion d'autoriser, voire d'inciter, le Conseil fédéral en collaboration avec les cantons et les communes intéressés à réaliser des expérimentations de la conduite automatisée, selon des règles à définir, dans un but d'apprentissage et de préparation d'une prochaine réglementation ad hoc. Le programme d'apprentissage basé sur des essais en conditions-réelles devrait être poursuivi et renforcé, de manière coordonnée à l'échelle nationale. Un accent particulier devrait être mis sur les effets sur l'environnement, sur le développement de nouvelles infrastructures de transport ainsi que sur la sécurité globale. La coordination et les échanges avec les démarches similaires engagées au niveau européen devraient être assurés dans la mesure du possible. A l'art. 25d al. 2 P-LCR, outre le respect de la sécurité routière, le respect des principes et règles de protection des données (not. en matière de traitement de		

	données externes) devrait, à notre sens, être assuré.
--	-------------------------------------------------------

9. Acceptez-vous que l'OFROU puisse octroyer des contributions pour promouvoir des solutions innovantes ? (art. 105 ^{bis} du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Une clause de partage avec les autorités des informations / données d'utilité publique résultant des projets ayant bénéficié d'une contribution (obligation de renseigner).		

3. Mise en œuvre d'interventions parlementaires

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

10. Acceptez-vous que désormais seules les infractions graves et moyennement graves commises par les titulaires d'un permis de conduire à l'essai entraînent la prolongation de la période d'essai en cas de première infraction et l'annulation du permis de conduire à l'essai en cas de récidive ? (art. 15a, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

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

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

3.3 Motion 17.3632 – Adaptation du programme Via sicura

3.3.1 Mesures à l'encontre des chauffards

12. Acceptez-vous que les tribunaux pénaux se voient accorder une plus grande marge d'appréciation pour juger les « délits de chauffard » ? (art. 90, al. 3 et 4, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné

	Remarques / proposition d'amendement :
--	----------------------------------------

13. Acceptez-vous que la peine privative de liberté d'un an au minimum, qui s'applique lorsqu'un délit de chauffard a été commis, soit abrogée ?
(art. 90, al. 3, du projet LCR)

	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
--	-----------------------------------------	------------------------------	---------------------------------------------------

	Remarques / proposition d'amendement :
	<p>Mais avec quelques réserves. Le projet prévoit une peine minimale de 3 jours-amende, ce qui nous paraît largement insuffisant. Il n'y aurait dès lors plus de véritable distinction entre le délit de l'art. 90 al. 2 LCR et le crime de l'art. 90 al. 3 et 4 LCR. Il paraît de surcroît douteux qu'une peine pécuniaire ait un effet préventif suffisant dans un tel contexte de délit de chauffard intentionnel.</p> <p>Partant, il nous paraît qu'un plancher, certes moins élevé qu'actuellement, soit nécessaire et nous proposons le libellé suivant:</p> <p><i>(...) est puni d'une peine privative de liberté de 4 ans au plus, le minimum de la peine privative de liberté étant applicable.</i></p>

14. Acceptez-vous que le permis de conduire doive être retiré pour six mois au minimum (et non plus pour 24 mois au minimum) aux personnes qui ont commis un délit de chauffard pour la première fois ?
(art. 16c, al. 2, let. a^{bis}, du projet LCR)

	<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
--	------------------------------	-----------------------------------------	---------------------------------------------------

	Remarques / proposition d'amendement :
	<p>Nous proposons 12 mois de retrait, compte tenu que, dans la pratique, en cas de 1ère infraction grave, 6 mois représente la sanction maximale (si pas d'antécédent).</p>

3.3.2 Recours obligatoire des assureurs RC des véhicules automobiles

15. Acceptez-vous qu'en cas de dommages causés par un conducteur en état d'ébriété ou dans l'incapacité de conduire ou à la suite d'un délit de chauffard, l'assureur ne soit plus tenu de se retourner contre la personne fautive ?
(art. 65, al. 3, du projet LCR)

	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
--	-----------------------------------------	------------------------------	---------------------------------------------------

	Remarques / proposition d'amendement :
--	----------------------------------------

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

16. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'enregistreurs de données reconnus (« boîtes noires ») après que certains excès

de vitesse ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 1, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Nous prenons bonne note de cette abrogation qui simplifie la situation du point de vue de la protection des données. Les éthylomètres anti-démarrage et enregistreurs de données soulevaient des questions du point de vue de la protection des données		

17. Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'éthylomètres anti-démarrage après que certains délits de conduite en état d'ébriété ont été commis ? (art. 17a, en particulier l'al. 2, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement : Nous demandons également que l'art. 16e LCR – prévoyant l'obligation, pour le titulaire d'un permis de conduire, de suivre un cours d'éducation routière en cas de retrait du permis de conduire – soit abrogée. Cf. commentaire en fin de questionnaire		

4. Autres révisions nécessaires

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

18. Acceptez-vous qu'il soit mentionné explicitement que le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ? (art. 2, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.2 Aménagement des passages pour piétons

19. Acceptez-vous que l'obligation imposée au Conseil fédéral d'édicter des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons soit abrogée ? (art. 6a, al. 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

4.3 Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

20. Acceptez-vous que la compétence du Conseil fédéral de prévoir des exceptions à l'interdiction des courses sur circuit et à faire de ces dernières des manifestations		
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

soumises à autorisation soit étendue ? (art. 52, al. 1 et 2, du projet LCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

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

21. Acceptez-vous que la peine prononçable en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales ne soit désormais plus qu'une amende (jusqu'à 10 000 CHF) et non plus une peine pécuniaire ou une peine privative de liberté ? (art. 99 du projet LCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

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

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

4.6 Habilitation du Conseil fédéral à conclure des traités internationaux

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

24. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse approuver ou proposer des amendements à certains accords internationaux énumérés dans la LCR et conclure des traités internationaux relatifs à la circulation automobile internationale ? La compétence de conclure de tels traités couvre les objets que le Conseil fédéral est autorisé à régler lui-même par voie d'ordonnance (au niveau national) (art. 106a, al. 2, du projet LCR)		
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

¹ RS 0.741.531.951.4

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

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

25. Acceptez-vous que la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre soit étendue aux personnes morales ? (art. 7, al. 1, du projet LAO)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques / proposition d'amendement :		

AUTRES REMARQUES :

Abrogation de l'art. 16 e LCR

La formation complémentaire obligatoire doit être supprimée de la LCR de la même manière que les éthylomètres anti-démarrage et les appareils d'enregistrement des données. Nous sommes convaincus que l'obligation de formation complémentaire ne résistera pas à une analyse critique coûts / bénéfices, pas plus que les éthylomètres anti-démarrage et les boîtes noires. D'une part, nous avons de sérieux doutes quant à son efficacité en tant que contribution durable à la sécurité routière en raison du caractère obligatoire. D'autre part, lors de l'application de cette mesure, compte tenu du très grand nombre de délinquants de la circulation, des goulets d'étranglement sont prévisibles dans l'offre de cours, d'autant plus que la formation complémentaire doit être proposée de manière décentralisée, dans de nombreuses langues différentes et avec une fréquence suffisante pour que la délivrance du permis de conduire retiré ne soit pas retardée en raison de l'impossibilité de participer rapidement au cours. Les offres de cours nécessaires entraîneront inévitablement des coûts très élevés, qui seront répercutés sur les participants alors que ceux-ci sont déjà durement touchés par les amendes, taxes, recours intentés par les assurances et autres coûts afférents à la détermination de l'aptitude à la conduite etc. : Les conséquences financières auront donc un effet socialement déstabilisant sur les personnes concernées. Nous pensons que l'obligation de formation complémentaire aura un effet globalement contraire aux objectifs d'autres initiatives susceptibles d'obtenir la majorité (comme la motion Graf-Litscher [17.3520] ou la motion Caroni [17.4317]). **Pour toutes ces raisons, nous vous demandons de renoncer à cette mesure et d'abroger l'art. 16e LCR sans le remplacer.**

Modifications des articles suivants :

Art. 89b let. b LCR :

«Exécution de procédures administratives et pénales ainsi que de procédures d'amendes d'ordre contre des conducteurs.»

Art. 89g al. 4 LCR

« Les autorités cantonales d'admission à la circulation peuvent communiquer à la police les données d'autorisation de conduire, les données de détenteurs et les données de véhicules en vue de l'exécution de procédures pénales et d'amendes d'ordre. Elles peuvent aussi communiquer à la police les données personnelles des conducteurs qui se sont vu retirer leur permis d'élève conducteur ou leur permis de conduire pour une durée indéterminée en raison d'une inaptitude à la conduite ou à titre préventif, jusqu'à détermination de l'aptitude à la conduite en cas de doutes sur celle-ci. »

Art. 89g al. 6 LCR

L'OFROU et les autorités cantonales d'admission à la circulation peuvent délivrer des extraits globaux aux personnes visées à l'al. 3 et aux services ayant accès aux données en ligne. (Art. 89e).



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

Auteur de l'avis :

<input checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Canton de Vaud, Département des institutions et du territoire
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 12.12.2020 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

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

1. Accord de principe

1. Acceptez-vous le principe de la reprise des prescriptions de l'UE visant à réduire les émissions de CO ₂ et à accroître la sécurité des véhicules utilitaires lourds (nouvelles cabines optimisées, becquets allongés et compensation du poids des systèmes de propulsion alternative et non polluante pour les véhicules automobiles jusqu'à trois essieux ainsi que les trains routiers formés à partir de ceux-ci) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : La reprise des prescriptions de l'UE est approuvée d'une part par ce qu'elles permettent d'offrir notamment des conditions harmonisées au niveau européen et renforcent ainsi la prévisibilité normative pour les conducteurs et d'autre part, d'offrir des conditions plus favorables aux véhicules à propulsion alternative.		

2. Acceptez-vous qu'il soit également possible, en Suisse, de compenser le surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative (max. 1 tonne ou 2 tonnes en cas de propulsion non polluante) pour les camions à quatre et cinq essieux, contrairement à ce que prévoit l'UE ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : Nous rejetons les réglementations des exigences techniques qui s'écartent des prescriptions correspondantes de l'UE. Les prescriptions techniques du droit suisse qui s'écartent des prescriptions de l'UE entraînent des problèmes ultérieurs, notamment des incertitudes dans l'application des réglementations.		
3. Acceptez-vous qu'il soit en outre possible, en Suisse, de compenser la longueur excédentaire du réservoir d'hydrogène des camions, des tracteurs à sellette et des semi-remorques fonctionnant à l'hydrogène, contrairement à ce que prévoit l'UE ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : Nous rejetons les réglementations des exigences techniques qui s'écartent des prescriptions correspondantes de l'UE. Les prescriptions techniques du droit suisse qui s'écartent des prescriptions de l'UE entraînent des problèmes ultérieurs, notamment des incertitudes dans l'application des réglementations.		
4. Acceptez-vous que le Conseil fédéral relève les poids maximaux légalement admis pour le transport combiné (40 ou 44 tonnes) et la longueur maximale de 18,75 m dans une réglementation temporaire conforme à l'art. 106, al. 5, LCR, avant même que soit adoptée la proposition de modification de loi qui lui confèrera la compétence de mettre en place des réglementations de durée illimitée (cf. art. 9, al. 2 ^{bis} , projet LCR) ? (Remarque : seuls le surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative et la longueur excédentaire des éléments aérodynamiques visant à réduire les émissions de CO ₂ peuvent être compensés, pour autant que la capacité de chargement ne s'en trouve pas augmentée).		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : Sous réserve de sa compatibilité avec le droit de l'UE.		

<p>5. Acceptez-vous que les camions dotés d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes ne soient plus considérés à l'avenir comme des poids lourds, mais comme des voitures de livraison (voitures automobiles légères) et, partant, que l'ensemble des règles en vigueur concernant l'utilisation des voitures de livraison leur soient appliquées (promotion des systèmes de propulsion alternative en vue de réduire les émissions de CO₂) ?</p>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification :</p> <p>L'orientation du règlement est compréhensible sur le principe mais devrait être conforme aux dispositions du droit de l'UE. Par conséquent, une acceptation ne serait envisageable que s'il y avait un règlement international correspondant.</p> <p>En outre, le règlement prévu semble être truffé de problèmes qui rendent nécessaire une révision fondamentale de la question. Nous voulons souligner les points suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les systèmes informatiques cantonaux doivent être adaptés • Les interfaces avec le SIAC, la DGD ainsi que les compagnies d'assurance doivent être adaptées • De nombreuses lois cantonales sur la redevance sur le trafic utilisent le poids comme facteur de calcul ; là aussi, des ajustements sont probablement indispensables • Comment doit-on indiquer le poids supplémentaire pour la propulsion alternative ? Cela sera-t-il visible dans le certificat de type ou le certificat de conformité (COC) ? • Le système du contrôle garage limité aujourd'hui à 3,5 tonnes devrait être adapté • La création d'une autre règle crée une complexification des contrôles de police 		

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

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

2.1. Cabines aérodynamiques allongées

6. Acceptez-vous que les cabines des poids lourds et des tracteurs à sellette qui sont optimisées du point de vue de l'aérodynamique et de la sécurité dépassent la longueur admise ? (art. 94, al. 1 ^{er} , let. a, du projet OETV et 65, al. 5 et 6, du projet OCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

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

7. Acceptez-vous que les véhicules utilitaires lourds puissent être dotés de becquets allongés aux fins d'optimisation de l'aérodynamisme et de réduction des émissions de CO ₂ ? (art. 38, al. 1, let. s, et al. 1 ^{bis} , let. o, du projet OETV)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

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

8. Acceptez-vous que les becquets visant à réduire les émissions de CO ₂ et dépassant à l'arrière la longueur maximale admise du véhicule ne puissent être déployés ou sortis que sur les routes où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h (protection des usagers de la route vulnérables dans les agglomérations) ? (art. 58, al. 6, du projet OCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

2.4. Compensation de la longueur du réservoir d'hydrogène

<p>9. Acceptez-vous que la longueur du réservoir d'hydrogène des poids lourds et tracteurs à sellette fonctionnant à l'hydrogène ainsi que des trains routiers formés à partir de ces véhicules puisse être compensée en Suisse et que ces véhicules et trains routiers puissent dépasser la longueur admise en conséquence ? (art. 94, al. 1^{er}, let. b, du projet OETV et art. 65, al. 5 et 6, du projet OCR)</p>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification :</p> <p>L'acceptation ne peut être donnée que si les modifications apportées aux prescriptions techniques des véhicules sont conformes aux prescriptions de l'UE. Toute augmentation de la taille des véhicules peut nécessiter d'adapter à la hausse les gabarits et infrastructures des chaussées sur de nombreuses sections du réseau routier. Outre les aspects financiers, les adaptations peuvent par nature être favorable à la vitesse de circulation et induire des emprises foncières supplémentaires, notamment des SDA et des zones de forêt en bordure de route, autant d'impacts négatifs sur l'environnement qui contre-balanceraient la mesure. En conséquence, cette compensation devrait être limitée et conditionnée par ces aspects.</p>		

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

<p>10. Acceptez-vous que le poids des ensembles de véhicules dotés d'un système de propulsion alternative puisse être relevé dans la limite d'une tonne ? (Remarque : afin de protéger les routes, aucune augmentation des charges par essieu ne sera admise.) (art. 95, al. 1^{bis} et 1^{er}, du projet OETV et art. 67, al. 1^{er} et 1^{quater}, du projet OCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification :</p> <p>Cette réglementation devrait être valable uniquement jusqu'au poids total maximum en vigueur de 40 ou 44 tonnes. Limité à un maximum de 3 essieux selon droit UE</p>		

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

<p>11. Acceptez-vous que le poids des véhicules et ensembles de véhicules dotés d'un système de propulsion non polluante puisse être relevé dans la limite de deux tonnes ? (Remarque : afin de protéger les routes, aucune augmentation des charges par essieu ne sera admise.) (art. 95, al. 1^{bis} et 1^{er}, du projet OETV, et art. 67, al. 1^{er} et 1^{quater}, du projet OCR)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification :</p>		

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

3.1. Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative pour les voitures de livraison et les camping-cars qui dépassent la limite de 3,5 tonnes uniquement en raison dudit surplus de poids

12. Acceptez-vous que le permis de conduire de la catégorie B ou BE autorise la conduite des voitures de livraison dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total dépasse 3,50 tonnes, mais pas 4,25 tonnes, ainsi que des trains routiers correspondants ? <i>(art. 4, al. 5, let. f, ch. 2, et h, du projet OAC)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : Il convient de mentionner que d'ores et déjà le droit en vigueur offre des possibilités de conduire de tels véhicules (C1 et D1). Ce qui n'est pas clair, c'est la façon dont cette extension des catégories B ou BE serait mise en œuvre au plan international, il faut là encore exiger que de telles réglementations soient conformes au droit de l'UE.		

13. Acceptez-vous que le permis de conduire de la catégorie B ou BE autorise à l'avenir la conduite de voitures d'habitation lourdes dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total dépasse 3,50 tonnes, mais pas 4,25 tonnes, ainsi que des trains routiers correspondants (promotion des systèmes de propulsion alternative visant à réduire les émissions de CO ₂) ? <i>(art. 4, al. 5, let. f, ch. 2, et h, du projet OAC)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : Il convient de mentionner que d'ores et déjà le droit en vigueur offre des possibilités de conduire de tels véhicules (C1 et D1). Ce qui n'est pas clair, c'est la façon dont cette extension des catégories B ou BE serait mise en œuvre au plan international, il faut là encore exiger que de telles réglementations soient conformes au droit de l'UE.		

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

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

4.1. Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative pour les voitures de livraison et les camping-cars qui dépassent la limite de 3,5 tonnes uniquement en raison dudit surplus de poids

14. Acceptez-vous que les exceptions relatives à la durée du travail et du repos des chauffeurs soient accordées aux conducteurs des voitures de livraison dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total dépasse 3,50 tonnes, mais pas 4,25 tonnes, ainsi que des trains routiers formés à partir de ces véhicules ? <i>(art. 4, al. 2, let. j, du projet OTR 1 ; l'exception à l'obligation d'équiper le véhicule d'un tachygraphe découle du texte de l'OTR 1)</i>		
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

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

15. Acceptez-vous que la définition des voitures automobiles légères soit modifiée de manière à pouvoir être appliquée aux voitures de livraison dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes ? (Remarque : les règles de circulation et la signalisation concernant spécifiquement les « voitures automobiles lourdes » ne seraient donc plus valables pour les véhicules conformes à la nouvelle définition.)
(art. 10, al. 2, let. b, du projet OETV)

<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		
<p>Nous sommes d'avis que tous les véhicules dotés d'un système de propulsion alternative devraient être couverts par le règlement et pas seulement les voitures de livraison (par exemple, les caravanes, les semi-remorques légères, etc.) En outre, on ne devrait pas introduire sans nécessité des réglementations différentes par rapport au droit de l'UE lors de la catégorisation ou de la classification des véhicules. Ces véhicules 'lourds' doivent continuer à se conformer aux règles qui les concernent. Dans le cas contraire, on crée encore une règle intermédiaire qui complique les contrôles de police et obligera à modifier des centaines de panneaux de signalisation (OSR 2.16).</p> <p>Les véhicules catégories N1 appartenant à des organisations d'intervention (sapeurs-pompiers, police, ambulanciers, protection civile, militaire) doivent pouvoir continuer à être équipées de 9 places pour le trafic intérieur, en dérogation de l'art. 11 al. 2 let. e ch. 1 du projet OETV.</p>		

16. Acceptez-vous que les voitures de livraison mentionnées (dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes) ne soient pas soumises à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ?
(En raison de l'art. 10, al. 2, let. b, et 3, du projet OETV, l'art. 91, al. 3, let. a, OCR ne s'applique plus.)

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

17. Acceptez-vous que l'obligation de munir le véhicule d'un limiteur de vitesse ne s'applique pas aux voitures de livraison dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes ?
(art. 99, al. 2, let. e, du projet OETV)

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

	<p>Nous sommes d'avis que tous les véhicules dotés d'un système de propulsion alternative devraient être couverts par le règlement et pas seulement les voitures de livraison (par exemple, les caravanes, les semi-remorques légères, etc.) En outre, on ne devrait pas introduire sans nécessité des réglementations différentes par rapport au droit de l'UE lors de la catégorisation ou de la classification des véhicules. Ces véhicules 'lourds' doivent continuer à se conformer aux règles qui les concernent. Dans le cas contraire, on crée encore une règle intermédiaire qui complique les contrôles de police et obligera à modifier des centaines de panneaux de signalisation (OSR 2.16).</p> <p>Aujourd'hui, les camping-car lourd sont limité à 100 km/h par l'article 5, alinéa 2, lettre a, OCR. Par mesure d'équité, les voitures de livraison d'un poids total supérieur à 3,5 t étant réputées voitures automobiles légères, devraient également être limitées à 100 km/h par un ajout à l'article de l'OCR susmentionné. L'obligation du limiteur de vitesse ne serait alors pas inutile.</p>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

5.1. Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative pour les voitures de livraison et les camping-cars qui dépassent la limite de 3,5 tonnes uniquement en raison dudit surplus de poids

	<p>18. Acceptez-vous que les voitures de livraison mentionnées (dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes) ne soient pas soumises à la redevance sur le trafic des poids lourds ? (art. 3, al. 1, let. n, projet ORPL)</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition de modification :		

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

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

1.1. Port du casque

19. Acceptez-vous qu'à l'avenir, les passagers de cyclomoteurs soient eux aussi tenus de porter un casque ? (art. 3b, al. 1, du projet OCR)					
<input checked="" type="checkbox"/>	OUI	<input type="checkbox"/>	NON	<input type="checkbox"/>	Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :					

20. Acceptez-vous qu'à l'avenir, les conducteurs de tous les cyclomoteurs soient tenus de porter un casque (désormais obligatoire aussi sur les vélos électriques lents et les trottinettes électriques notamment ; seule exception : fauteuils roulants motorisés) ? (art. 3b, al. 2, let. e, du projet OCR)					
<input checked="" type="checkbox"/>	OUI	<input type="checkbox"/>	NON	<input type="checkbox"/>	Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :					

21. Seriez-vous favorable à un port du casque obligatoire pour les enfants jusqu'à seize ans sur les vélos non motorisés ? (Question indépendante des modifications proposées)					
<input checked="" type="checkbox"/>	OUI	<input type="checkbox"/>	NON	<input type="checkbox"/>	Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :					
Pour autant qu'elle ne s'applique qu'en cas de circulation des enfants sur des routes ouvertes au trafic automobile Initiative cantonale :					

1.2. Usage diurne obligatoire des phares

22. Acceptez-vous qu'à l'avenir, les conducteurs de cyclomoteurs ainsi que de quadricycles légers à moteur, de quadricycles à moteur et de tricycles à moteur soient eux aussi tenus de rouler de jour avec les phares allumés ? (art. 30, al. 2, du projet OCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : Circulant dans le trafic routier, ces usagers particulièrement fragiles n'en seront que plus visibles par rapport aux autres véhicules. Il nous semble indispensable que des standards d'éclairage soient définis par la Confédération en cas de mise en vigueur de cette nouvelle disposition légale. Cette règle ne pourrait-elle pas être appliquée également aux cycles? En effet, la vitesse de ces derniers est souvent supérieure à 10 km/h et cette catégorie d'usager est régulièrement victime d'accident consécutifs au fait qu'ils n'ont pas été vu par les automobilistes.		

23. Acceptez-vous les exceptions à l'obligation de rouler de jour avec les phares allumés (notamment pour les véhicules jusqu'à 10 km/h, par ex. les fauteuils roulants motorisés) ? (art. 30, al. 2, let. a à c, du projet OCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

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

24. Acceptez-vous que les conducteurs de cyclomoteurs ainsi que de vélos-taxis dont la largeur ne dépasse pas 1,00 m doivent à l'avenir respecter les limitations générales de vitesse et les vitesses maximales signalées ? (art. 42, al. 4, du projet OCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : Cette nouvelle disposition légale devrait ouvrir la voie à une gestion différente de la mixité entre piétons et VAE. La mixité devrait être gérée à l'aide d'une vitesse maximale autorisée pour les cyclistes et non selon les catégories de VAE autorisées. Cette simplification serait bénéfique pour la bonne compréhension des usagers cyclistes. Le Canton de Vaud demande donc à la Confédération d'examiner l'intérêt de cette approche. Oui, uniquement pour les motocycles conformes à l'article 18 a de l'OETV, qui doivent être équipés d'un compteur de vitesse (en raison des dispositions transitoires de l'article 222q de l'OETV, qui prévoit une mise à niveau dans les 5 ans). Les motocycles qui ne doivent pas être équipés d'un compteur de vitesse ne		

	devraient pas avoir à respecter les valeurs limites.
--	------------------------------------------------------

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

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

25. Acceptez-vous que les cyclomoteurs pouvant atteindre plus de 20 km/h par la seule force du moteur ou dotés d'une assistance au pédalage active au-delà de 25 km/h doivent être équipés d'un compteur de vitesse ? (art. 178b, al. 3, du projet OETV)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

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

26. Acceptez-vous que les cyclomoteurs déjà en circulation au moment de l'entrée en vigueur de l'obligation d'équipement ci-dessus doivent eux aussi être dotés d'un compteur de vitesse au sens de l'art. 178b, al. 3, du projet OETV, au plus tard dans un délai de cinq ans ? (art. 222q, al. 1, du projet OETV)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		
<p>Nous ne savons pas quelles motos sont équipées d'un compteur de vitesse. L'équipement rétroactif dans les délais devrait donc relever de la responsabilité du détenteur. Celui-ci devrait être obligé d'équiper rétroactivement le véhicule dans un certain délai. Nous avons de sérieux doutes quant à la possibilité de mettre en oeuvre et de contrôler une telle obligation d'équipement rétroactif. D'autant plus que nous doutons également de la possibilité technique d'équiper toutes les motos d'un compteur de vitesse.</p>		

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

3.1. Être passager sur un cyclomoteur sans porter le casque

27. Acceptez-vous que les passagers qui ne portent pas le casque sur les cyclomoteurs puissent à l'avenir être sanctionnés d'une amende d'ordre de 30 francs ? (annexe 1, ch. 800.3, du projet OAO)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

--	--

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

28. Acceptez-vous que les personnes qui transportent des enfants âgés de moins de douze ans ne portant pas le casque puissent à l'avenir être sanctionnées d'une amende d'ordre de 30 francs ? (annexe 1, ch. 601.2, du projet OAO)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : La procédure d'amende d'ordre ne s'applique aux mineurs qu'à partir de 15 ans. Dès lors, une modification des articles 3a et 3b OCR, ne pourrait-elle pas être apportée pour que la responsabilité appartienne au conducteur jusqu'à ce que le mineur ait atteint l'âge de 15 ans et non 12 ans?		

3.3. Circuler sans feu

29. Acceptez-vous que les personnes qui circulent de jour sans feu sur des cyclomoteurs puissent à l'avenir être sanctionnées d'une amende d'ordre de 20 francs ? (annexe 1, ch. 604.4, du projet OAO)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : Toutefois des gilets lumineux produiraient davantage d'effet.		

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

30. Acceptez-vous que les personnes qui ne respectent pas, avec un cyclomoteur, la limitation générale de vitesse ou la vitesse maximale signalée soient passibles à l'avenir d'une amende de 30 francs ? (annexe 1, ch. 625, du projet OAO)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

3.5. Circuler sans le compteur de vitesse prescrit

31. Acceptez-vous que les conducteurs de cyclomoteurs pouvant atteindre plus de 20 km/h par la seule force du moteur ou dotés d'une assistance électrique au pédalage active au-delà de 25 km/h puissent à l'avenir être sanctionnés d'une amende de 20 francs s'ils circulent sans compteur de vitesse ? <i>(annexe 1, ch. 703.4, du projet OAO)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		