



Mise à jour des exigences techniques requises pour les véhicules routiers

Résultats de la procédure d'audition

Sommaire

1. Généralités	3
2. Tableau récapitulatif des avis reçus	3
3. Bref résumé des résultats de l'audition	3
4. Résultats détaillés pour les différentes propositions formulées dans le cadre de l'audition	4

1. Généralités

L'Office fédéral des routes (OFROU) a organisé du 1^{er} décembre 2015 au 1^{er} mars 2016 une audition concernant la mise à jour des exigences techniques requises pour les véhicules routiers. Celle-ci portait essentiellement sur l'adoption des normes européennes de sécurité et de protection de l'environnement ainsi que la prolongation des intervalles entre les contrôles périodiques des véhicules lourds affectés au transport de marchandises et circulant sur le territoire national. Les projets de modification en ce sens de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV ; RS 741.41) et d'adaptations consécutives d'autres ordonnances relevant du droit de la circulation routière ont été soumis aux participants à l'audition.

Le projet présenté dans le cadre de l'audition peut être consulté sous le lien suivant : [projet](#)

2. Tableau récapitulatif des avis reçus

Le tableau suivant récapitule brièvement le nombre de participants à l'audition et le nombre d'avis reçus.

La liste des participants à l'audition peut être consultée sous le lien suivant : [liste des destinataires](#)

	Participants sollicités	Réponses de participants sollicités	Réponses spontanées	Total des réponses
Total	200	70	7	77
Cantons	26	26	0	26
Institutions, associations et organisations	174	44	6	50
Particuliers	0	0	1	1

3. Bref résumé des résultats de l'audition

La plupart des propositions de modification ont été approuvées à une large majorité. En font notamment partie les adaptations prévues au nouveau droit européen en matière de sécurité et de protection de l'environnement, dictées par la volonté d'éviter les obstacles techniques au commerce. En ce qui concerne l'introduction des nouvelles prescriptions européennes pour les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur, les cantons et les professionnels du secteur ont exprimé le souhait de disposer d'un délai transitoire d'une année afin d'avoir suffisamment de temps pour procéder aux adaptations nécessaires.

La proposition visant à prolonger les délais entre les contrôles subséquents des véhicules lourds affectés au transport de marchandises et circulant sur le territoire national a été acceptée à une nette majorité tant par les cantons que par les autres participants à l'audition. Des objections importantes ont toutefois également été formulées.

Les résultats détaillés de l'audition pour les différentes propositions sont présentés dans le chapitre ci-après.

4. Résultats détaillés pour les différentes propositions formulées dans le cadre de l'audition

Les résultats obtenus pour chaque question sont présentés ci-après en trois catégories (cantons / institutions, associations et organisations / particuliers) sous forme de tableau.

Pour les questions qui ont donné lieu à discussion, les principaux arguments des participants sont résumés au-dessous du tableau.

Pour les questions ayant débouché sur des résultats clairs et nets, seules des indications quantitatives sont données par le biais du tableau.

Le questionnaire soumis dans le cadre de l'audition peut être consulté via le lien suivant :

[questionnaire](#).

Remarques générales des participants à l'audition

- De nombreux cantons ont souhaité que les possibilités de modification de la puissance des motocycles soient mentionnées expressément dans l'OETV comme dans le droit européen (LU, UR, ZG, AR, VS, NE et asa).
- Quelques cantons ont suggéré par ailleurs d'indiquer les catégories européennes de véhicules pour les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur (véhicules de la catégorie L) à l'art. 12 de l'OETV (SO, ZH, BS, BL, GR).
- Pour l'introduction des nouvelles prescriptions européennes concernant les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur, de nombreux cantons ont émis le souhait de disposer d'un délai transitoire d'au moins une année afin d'avoir suffisamment de temps pour procéder aux adaptations nécessaires. Les représentants des professionnels du secteur ont eux aussi souhaité un délai suffisamment long avant l'entrée en vigueur.

Résultats question par question

1. Acceptez-vous sur le principe la proposition de modification de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) ?		
	OUI	Non
Total	55	3
Cantons	25	0
Institutions, associations et organisations	29	3
Particuliers	1	0

2. Acceptez-vous que les réservoirs d'eau propre doivent être pleins lors de la détermination du poids à vide des voitures automobiles servant d'habitation (art. 7, al. 1) ?		
	OUI	Non
Total	51	2
Cantons	25	1
Institutions, associations et organisations	26	1
Particuliers	0	0

L'Association suisse du commerce des caravanes (SCGV) s'oppose à l'adaptation aux prescriptions européennes proposée en faisant valoir que la responsabilité de la charge doit être laissée au conducteur du véhicule. Selon elle, l'État a suffisamment de possibilités de contrôler le respect du poids total en situation, et la mise en place de valeurs limites ne ferait que restreindre le transport de personnes sans pour autant empêcher fondamentalement la surcharge du véhicule.

L'association avance notamment les arguments suivants : la limite de poids de 3,5 t constitue un défi pour les constructeurs de voitures automobiles servant d'habitation. La détermination du poids à vide revêt une grande importance dans la mesure où dans bien des cas, elle influe directement sur le nombre maximal de places assises autorisées. Il revient ainsi aux conducteurs de décider s'ils veulent franchir des cols avec les réservoirs d'eau fraîche pleins (ce qui serait absurde du point de vue écologique) ou s'ils préfèrent transporter une ou deux personnes de plus et ne faire le plein d'eau fraîche qu'une fois arrivés sur le terrain de camping. Or si l'eau fraîche est déjà prise en compte dans le calcul du poids à vide des voitures automobiles servant d'habitation, le conducteur peut certes renoncer à transporter de l'eau et charger plus de matériel, mais il ne peut plus transporter davantage de personnes étant donné que cette possibilité a été exclue lors de la fixation du nombre de places assises. L'association résume ainsi la situation : « Les chiens, oui. Les enfants, non ».

3. Acceptez-vous que les quadricycles à moteur puissent être équipés de chenilles (art. 10, al. 1, let. c) ?		
	OUI	Non
Total	53	1
Cantons	26	0
Institutions, associations et organisations	27	1
Particuliers	0	0

4. Acceptez-vous la précision apportée à la définition du genre de véhicule « tracteurs » (art. 11, al. 2, let. h) ?		
	OUI	Non
Total	51	3
Cantons	23	3
Institutions, associations et organisations	28	0
Particuliers	0	0
Une minorité de cantons a recommandé d'exclure explicitement les tracteurs à sellette de la définition du genre de véhicule « tracteurs ».		

5. Acceptez-vous l'adaptation des définitions du genre de véhicules « motocycles légers » (art. 14, let. b, ch. 1 et 2) ?		
	OUI	Non
Total	55	0
Cantons	26	0
Institutions, associations et organisations	28	0
Particuliers	1	0

6. Acceptez-vous l'adaptation de la définition du genre de véhicule « luges à moteur » (art. 14, let. c) ?		
	OUI	Non
Total	53	0
Cantons	26	0
Institutions, associations et organisations	26	0
Particuliers	1	0

7. Acceptez-vous l'adaptation des définitions des genres de véhicules « quadricycles légers à moteur » et « quadricycles à moteur » (art. 15, al. 2 et 3) ?		
	OUI	Non
Total	52	3
Cantons	23	3
Institutions, associations et organisations	28	0
Particuliers	1	0

8. Acceptez-vous qu'une selle ne soit plus prescrite sur les cycles (art. 24, al. 1) ?		
	OUI	Non
Total	50	5
Cantons	21	5
Institutions, associations et organisations	29	0
Particuliers	0	0
<p>L'argument principal des cantons qui ont rejeté la proposition de modification était que certains de ces cycles pourraient être moins sûrs. Les enfants en particulier seraient concernés par ce problème.</p> <p>Des remarques ont par ailleurs été formulées concernant la proposition d'adaptation consécutive de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière : quelques cantons ont souligné que dans sa teneur actuelle (les enfants doivent pouvoir pédaler assis), la disposition concernée a pu être appliquée sans problème. Le nouveau texte proposé, selon lequel un vélo doit être adapté à la taille des enfants, laisse selon eux une grande marge d'interprétation. Par ailleurs, certains ont souhaité qu'il soit précisé que l'obligation d'être équipé d'un siège ne disparaît que pour les cycles et pas pour les motocycles.</p> <p>Au sujet de l'adaptation consécutive de l'art. 63, al. 3, de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière, le Bureau suisse de prévention des accidents (bpa) s'est prononcé contre la possibilité de transporter des passagers passifs sur les cycles dépourvus de selle, étant donné qu'un engin de ce type est beaucoup plus difficile à manœuvrer qu'un vélo normal équipé d'une selle.</p>		

9. Acceptez-vous la précision apportée aux art. 31, al. 3, et 34, al. 5 ^{bis} (mention explicite de la possibilité, pour le service des automobiles, de déléguer l'exécution des contrôles techniques approfondis) ?		
	OUI	Non
Total	55	4
Cantons	25	1
Institutions, associations et organisations	30	3
Particuliers	0	0

10. Acceptez-vous que le premier intervalle fixé pour le contrôle subséquent périodique soit prolongé à trois ans pour les camions, les tracteurs à sellette et les remorques de transport, conformément à l'art. 33, al. 2, let. a^{bis} et al. 2^{ter} ?

	OUI	Non
Total	42	13
Cantons	19	7
Institutions, associations et organisations	23	6
Particuliers	0	0

Les opposants à la prolongation des délais de contrôle pour les véhicules circulant sur le territoire national, notamment les professionnels du secteur automobile et les organisations oeuvrant dans le domaine de la sécurité routière, ont émis des doutes quant à la sécurité routière et critiqué le fait que les délais fixés s'écartent des délais de contrôle annuels en vigueur dans l'UE. L'UPSA a fait valoir que lors de la préparation au contrôle subséquent périodique effectuée par les garages, ceux-ci remédient à un grand nombre de défaillances sur les véhicules lourds affectés au transport de marchandises, y compris durant les premières années. Aussi ne peut-elle accepter au plus qu'une prolongation du premier intervalle de deux ans (périodicité de type 2-1-1-1). S'appuyant sur une expertise juridique commandée par elle, l'UPSA a par ailleurs indiqué (contrairement aux analyses de la Confédération) que la prolongation proposée pour les véhicules circulant sur le territoire national contreviendrait selon elle à l'Accord sur les transports terrestres.

Le Centre Patronal, qui défend les intérêts d'organisations d'employeurs, de fédérations professionnelles et d'autres institutions, a approuvé la prolongation des délais de contrôle, tout en posant la question des conséquences juridiques et économiques au cas où un véhicule contrôlé selon une procédure différente de la réglementation européenne circulerait quand même à l'étranger et serait impliqué dans un accident.

Les cantons ont quant à eux relevé qu'il faudrait du temps pour la mise en œuvre des nouvelles prescriptions de contrôle dans les systèmes informatiques.

11. Acceptez-vous que le contrôle périodique obligatoire soit supprimé pour les remorques dont le poids total ne dépasse pas 750 kg et attelées à des chariots à moteur, des chariots de travail, des véhicules agricoles et des monoaxes (art. 33, al. 2, let. e, ch. 5) ainsi que pour les remorques de travail dont le poids total n'excède pas 750 kg (art. 33, al. 2, let. e, ch. 6) ?

	OUI	Non
Total	51	3
Cantons	24	2
Institutions, associations et organisations	27	1
Particuliers	0	0

12. Acceptez-vous que les supports des butoirs élastiques ainsi que les mâts de charge rétractables pour le transport de chariots élévateurs embarqués ne soient pas comptabilisés lors de la mesure de la longueur des véhicules, alors que les tubes d'aspiration d'air le seront dorénavant (art. 38, al. 1, let. h, l et t) ?

	OUI	Non
Total	44	7
Cantons	19	7
Institutions, associations et organisations	25	0
Particuliers	0	0

L'argument principal des cantons qui ont rejeté cette modification était le caractère aléatoire de la marge d'interprétation sur le plan de la circulation internationale (pour les supports des butoirs élastiques ainsi que les mâts de charge rétractables pour le transport de chariots élévateurs embarqués), étant donné que les pays de l'UE ont une pratique différente en la matière.

13. Acceptez-vous que les voitures automobiles ne doivent plus obligatoirement être adaptées au montage de chaînes à neige (art. 63, al. 2) ?		
	OUI	Non
Total	53	0
Cantons	26	0
Institutions, associations et organisations	27	0
Particuliers	0	0

14. Acceptez-vous qu'une carrosserie conforme à la norme EN 12642 en termes de résistance puisse être reconnue comme dispositif d'arrimage du chargement si un concept de chargement précise les modalités de disposition du chargement permettant d'en assurer une sécurité optimale (art. 66, al 1^{bis}) ?		
	OUI	Non
Total	49	4
Cantons	22	4
Institutions, associations et organisations	27	0
Particuliers	0	0

Le concept de chargement a donné lieu à des remarques : certains cantons ont estimé qu'il serait compliqué d'évaluer ou de contrôler si les conducteurs ont avec eux un document de ce type. L'Association suisse des transports routiers (ASTAG) a exprimé des doutes quant à la nécessité d'un concept de chargement tout en approuvant la reconnaissance de la norme EN 12642 relative à la sécurité des chargements.

15. Acceptez-vous la disposition relative aux surfaces hautement réfléchissantes sur les véhicules routiers (art. 69, al. 1^{bis}) ?		
	OUI	Non
Total	52	7
Cantons	23	3
Institutions, associations et organisations	28	4
Particuliers	1	0

La Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de la Suisse et de la Principauté du Liechtenstein (CCCS), la Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses (CDSVS) ainsi que les cantons de GR, BL, BS, SO, UR, LU, ZG et ZH ont accepté cette disposition mais critiqué le fait que son exécution soit difficile à contrôler. Leur argument principal : la détermination de la valeur limite proposée pour la réflexion et exprimée en pourcentage prendra beaucoup de temps et nécessitera des dispositifs spéciaux dont les services d'immatriculation ne sont pas équipés.

16. Acceptez-vous que les véhicules de la police, de la douane, du service du feu et du service d'ambulances ne doivent plus obligatoirement être munis de feux bleus pour pouvoir être marqués de façon fluorescente et rétro réfléchissante (art. 69, al. 3) ?		
	OUI	Non
Total	55	1
Cantons	25	1
Institutions, associations et organisations	29	0
Particuliers	1	0

17. Acceptez-vous que les autorités cantonales d'immatriculation puissent autoriser le montage et la commande d'un dispositif d'éclairage conformément aux exigences techniques des réglementations internationales applicables, sans qu'une réception partielle UE ou CEE ni une évaluation de la conformité ne soient requises (art. 72a) ?		
	OUI	Non
Total	59	1
Cantons	25	1
Institutions, associations et organisations	33	0
Particuliers	1	0

18. Acceptez-vous la possibilité de réduire l'espacement minimal entre les feux de circulation diurne en cas de montage a posteriori (disposition transitoire concernant l'art. 76, al. 5, let. a) ?		
	OUI	Non
Total	56	3
Cantons	24	2
Institutions, associations et organisations	32	0
Particuliers	0	1

19. Acceptez-vous la proposition d'autoriser les avertisseurs sonores de recul pour les camions poubelles et les voitures automobiles lourdes (art. 82, al. 1^{er}) ?		
	OUI	Non
Total	55	3
Cantons	24	2
Institutions, associations et organisations	30	1
Particuliers	1	0

20. Acceptez-vous la proposition de relèvement de la charge par essieu admise pour les chariots de travail (art. 95, al. 2, let. b et al. 3) ?		
	OUI	Non
Total	35	16
Cantons	11	15
Institutions, associations et organisations	24	1
Particuliers	0	0
<p>Les réponses négatives émanent toutes des cantons et de l'Association des services des automobiles (asa). Les critiques ont porté notamment sur les « pneus qui préservent la chaussée ». Selon la proposition de modification, ces derniers constituent la condition (outre les pneumatiques larges) pour admettre une charge par essieu plus élevée, l'idée étant d'offrir tout de même une certaine protection à la chaussée. Six cantons ont utilisé ce seul argument pour justifier leur opposition en faisant valoir entre autres que la satisfaction des exigences posées aux « pneus qui préservent la chaussée » ne pouvait être contrôlée par la mise en œuvre de moyens raisonnables ni par les détenteurs de chariots de travail ni par l'organe de contrôle.</p> <p>La Conférence des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP), représentée par la Conférence des ingénieurs cantonaux (CIC), n'a certes pas rejeté la proposition de modification, mais elle ne l'a pas non plus acceptée. Elle a formulé les commentaires suivants sur le projet (extrait traduit) : « Cette disposition à l'art. 95 a déjà été assouplie en ce sens pour les récolteuses agricoles il y a quelques années. Pour la route, peu importe que le véhicule avec une charge par essieu plus élevée serve à l'agriculture ou au secteur du bâtiment. Partant de là, les ingénieurs cantonaux à titre de représentants des réseaux routiers cantonaux considèrent qu'à priori, on ne peut pas parler d'une dégradation inacceptable de la chaussée.</p> <p>Toutefois, le nombre de véhicules autorisés à utiliser les routes avec une charge par essieu très élevée est en augmentation. Il est donc incontestable que les routes sont exposées à de plus grandes sollicitations. La nouvelle disposition prévoit, outre des pneumatiques larges, des « pneus qui préservent la chaussée ».</p> <p>D'après nos observations, il faut partir de l'idée que les récolteuses agricoles sont équipées la plupart du temps des pneumatiques larges exigés, faute de quoi elles s'embourberaient dans les champs. Le secteur concerné a donc lui-même un intérêt à s'équiper en conséquence. S'agissant des machines de chantier telles que les asphalteuses, par contre, il n'est pas évident que les entreprises de construction commandent des pneus préservant la chaussée ou en équipent leur engins, dans la mesure où elles n'y ont pas intérêt elles-mêmes. Du reste, on ignore si un pneu qui préserve la chaussée n'a pas d'autres inconvénients sur le chantier et donc si les entreprises de construction seraient plutôt réticentes à en équiper leurs véhicules. Envisager un changement de pneus sur une machine se déplaçant de chantier en chantier chaque fois qu'elle emprunte une route n'est pas réaliste.</p> <p>Dans ces conditions, la CIC est plutôt sceptique quant à cet assouplissement prévu à l'art. 95 et exige que les machines de chantier nouvellement mises sur le marché soient désormais construites de manière à pouvoir être équipées exclusivement de pneumatiques larges ou préservant la chaussée. L'OFROU est prié d'étudier la possibilité de préciser les prescriptions en ce sens. »</p>		

21. Acceptez-vous les dérogations aux prescriptions relatives à la configuration de l'avant des véhicules pour la protection des piétons proposées pour les voitures automobiles légères devant être équipées d'outils frontaux (art. 104a, al. 2^{bis} et 2^{ter}) ?		
	OUI	Non
Total	50	4
Cantons	23	3
Institutions, associations et organisations	27	1
Particuliers	0	0

22. Acceptez-vous l'obligation d'équiper de ceintures de sécurité les voitures automobiles de travail et les tracteurs dont la vitesse maximale excède 40 km/h de par leur construction ainsi que les tracteurs et les chariots à moteur dotés d'un dispositif de protection contre le retournement (art. 106, al. 5) ?		
	OUI	Non
Total	48	5
Cantons	25	1
Institutions, associations et organisations	23	4
Particuliers	0	0

De nombreux cantons ont souligné l'importance d'une disposition transitoire prévoyant un délai d'au moins un an.

23. Si vous approuvez l'art. 106, al. 5 (question 22), approuvez-vous également son corollaire, autrement dit l'extension des exceptions relatives à l'obligation de porter la ceinture de sécurité (art. 3a, al. 2, let. g, OCR) ?

	OUI	Non
Total	45	7
Cantons	22	3
Institutions, associations et organisations	23	4
Particuliers	0	0

La proposition a été rejetée par les cantons de OW, NW et ZG, le Service de prévention des accidents dans l'agriculture (SPAA), le Bureau suisse de prévention des accidents (bpa), l'Union suisse des arts et métiers (USAM) et la Société suisse des entrepreneurs (SSE).

24. Acceptez-vous que les voitures de livraison et les minibus doivent disposer d'appuie-tête sur les sièges avant les plus à l'extérieur, comme dans l'UE (art. 106, al. 4 et 72, al. 5^{bis}) ?

	OUI	Non
Total	54	2
Cantons	26	0
Institutions, associations et organisations	28	2
Particuliers	0	0

25. Acceptez-vous que les véhicules du service du feu, de la police, du service d'ambulances et de la douane puissent être équipés de feux bleus supplémentaires sur les rétroviseurs extérieurs et de feux bleus dirigés vers le côté (art. 110, al. 3, let. a) ?		
	OUI	Non
Total	56	0
Cantons	26	0
Institutions, associations et organisations	30	0
Particuliers	0	0

26. Acceptez-vous l'obligation de munir les voitures de tourisme, les minibus, les autocars et les camions de feux clignotants avertisseurs (possibilité d'enclencher notamment les clignoteurs de direction de manière qu'ils s'allument et s'éteignent simultanément) (art. 111) ?		
	OUI	Non
Total	54	2
Cantons	26	0
Institutions, associations et organisations	28	2
Particuliers	0	0

27. Acceptez-vous les exigences concernant l'ouverture des portes des autocars (et notamment le dispositif d'ouverture d'urgence depuis l'extérieur) (art. 123, al. 2) ?		
	OUI	Non
Total	52	0
Cantons	26	0
Institutions, associations et organisations	26	0
Particuliers	0	0
De nombreux cantons ont souligné l'importance d'une disposition transitoire prévoyant un délai d'au moins un an.		

28. Acceptez-vous les propositions de modification des art. 125, al. 1, 1^{bis} et 2 (véhicules-citernes et véhicules-silos) ?		
	OUI	Non
Total	54	0
Cantons	26	0
Institutions, associations et organisations	28	0
Particuliers	0	0

29. Acceptez-vous la largeur et la longueur maximales proposées pour les quadricycles légers à moteur et les quadricycles à moteur disposant d'une carrosserie fermée ainsi que pour les luges à moteur (art. 135, al. 3) ?		
	OUI	Non
Total	52	3
Cantons	26	0
Institutions, associations et organisations	25	3
Particuliers	1	0
<p>Certains professionnels du secteur ont critiqué le fait que les restrictions proposées pour la longueur et la largeur des quadricycles à moteur disposant d'une carrosserie fermée ne s'appliquent pas à tous les véhicules de ce type dans l'UE.</p>		

30. Acceptez-vous la nouvelle définition du poids déterminant pour la classification des motocycles légers, des quadricycles légers à moteur, des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur (art. 136, al. 1 et 1^{bis}) ?		
	OUI	Non
Total	54	3
Cantons	25	3
Institutions, associations et organisations	28	0
Particuliers	1	0
<p>Les cantons de LU et NW ont répondu à la fois oui et non, ce qui explique que le nombre de voix cantonales s'établisse à 28 pour cette question.</p>		

31. Acceptez-vous la proposition relative à la charge utile des motocycles légers, des quadricycles légers à moteur, des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur (y c. la non-reprise de l'abaissement de 1,50 t à 1,00 t de la charge utile prescrit par l'UE pour les tricycles à moteur mentionnée dans les commentaires) (art. 136, al. 2) ?		
	OUI	Non
Total	38	16
Cantons	11	15
Institutions, associations et organisations	26	1
Particuliers	1	0
<p>La majorité des cantons a rejeté la proposition en raison de la reprise incomplète du droit européen. Selon eux, il faudrait aussi reprendre notamment les dispositions européennes prévoyant l'abaissement de la charge utile à 1,00 t pour les tricycles à moteur. Par ailleurs, l'importance d'une disposition transitoire prévoyant un délai d'au moins un an a été soulignée.</p>		

32. Acceptez-vous la limitation de l'équipement complémentaire compris dans le poids à vide pour les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur ainsi que pour les motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 2 (art. 136, al. 2^{bis}) ?		
	OUI	Non
Total	52	3
Cantons	23	3
Institutions, associations et organisations	28	0
Particuliers	1	0
<p>Les cantons ont critiqué la trop grande imprécision de la formulation de la disposition proposée tout en relevant que sur le fond, rien ne s'opposait à la modification. Ils ont notamment fait valoir que la disposition n'indiquait pas clairement ce que comprenait l'équipement complémentaire ni dans quelle mesure celui-ci était déjà pris en considération dans le poids à vide. Par ailleurs, de nombreux cantons ont souligné l'importance d'une disposition transitoire prévoyant un délai d'au moins un an.</p>		

33. Acceptez-vous l'art. 136a proposé (fixation du nombre maximal de places autorisées pour les motocycles légers, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur, comme dans l'UE) ?		
	OUI	Non
Total	39	15
Cantons	12	14
Institutions, associations et organisations	26	1
Particuliers	1	0
<p>La majorité des cantons a rejeté la proposition en raison de la reprise incomplète du droit européen et exigé la reprise de toutes les restrictions du nombre de places prévues dans le droit européen. Par ailleurs, l'importance d'une disposition transitoire prévoyant un délai d'au moins un an a été soulignée.</p>		

34. Acceptez-vous la disposition relative à l'aptitude des motocycles légers à voies multiples, des quadricycles légers à moteur, des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur à circuler dans les virages en toute sécurité (art. 137, al. 3) ?		
	OUI	Non
Total	49	3
Cantons	23	3
Institutions, associations et organisations	25	0
Particuliers	1	0

35. Acceptez-vous que les feux de croisement de tous les motocycles ainsi que des quadricycles légers à moteur, des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur doivent s'allumer automatiquement en l'absence de feux de circulation diurne (art. 140, al. 3) ?		
	OUI	Non
Total	52	2
Cantons	26	0
Institutions, associations et organisations	26	1
Particuliers	0	1

36. Acceptez-vous que les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur, les tricycles à moteur, les motocycles avec side-car et les luges à moteur doivent comporter deux catadioptres à partir d'une largeur de 1,00 m, mais qu'il ne soit pas nécessaire d'installer les feux par paire à partir d'une largeur de 1,30 m pour les luges à moteur (dont la largeur maximale autorisée est de 1,50 m) (art. 142) ?		
	OUI	Non
Total	54	1
Cantons	26	0
Institutions, associations et organisations	27	1
Particuliers		

37. Acceptez-vous l'obligation d'équiper de deux rétroviseurs les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur (art. 143, al. 1 et 2) ?		
	OUI	Non
Total	49	5
Cantons	24	2
Institutions, associations et organisations	25	2
Particuliers	0	1

38. Acceptez-vous l'adaptation au nouveau droit de l'UE relative à l'obligation d'équiper les motocycles de systèmes de freinage avancés (système d'antiblocage des roues en particulier) (art. 145, al. 1^{bis}) ?

	OUI	Non
Total	55	0
Cantons	26	0
Institutions, associations et organisations	28	0
Particuliers	1	0

De nombreux cantons ont souligné l'importance d'une disposition transitoire prévoyant un délai d'au moins un an.

39. Acceptez-vous l'obligation de munir d'une ceinture de sécurité les sièges des quadricycles légers à moteur d'un poids supérieur à 270 kg (art. 155, al. 1) ?

	OUI	Non
Total	54	0
Cantons	26	0
Institutions, associations et organisations	28	0
Particuliers	0	0

40. Acceptez-vous l'adaptation de la réglementation applicable aux quadricycles à moteur et aux tricycles à moteur concernant les ceintures de sécurité (art. 158) ?		
	OUI	Non
Total	53	1
Cantons	25	1
Institutions, associations et organisations	28	0
Particuliers	0	0

Le canton de BE a critiqué le fait que selon cette disposition, les ceintures de sécurité ne devraient être prescrites pour protéger le conducteur et les passagers que si le véhicule est muni d'une carrosserie.

41. Acceptez-vous la réglementation relative à la puissance de quadricycles à moteur (art. 159) ?		
	OUI	Non
Total	35	17
Cantons	11	16
Institutions, associations et organisations	24	1
Particuliers	0	0

La majorité des cantons a rejeté la proposition en raison de la reprise incomplète du droit européen et exigé que les dispositions européennes soient introduites en Suisse pour les quads tout-terrains. Celles-ci ne prévoient aucune limitation de puissance mais une limitation de la vitesse maximale à 90 km/h.

Le canton d'OW a répondu à la fois oui et non, ce qui explique que le nombre de voix cantonales s'établisse à 27 pour cette question.

42. Acceptez-vous que soit précisée la disposition formulée à l'art. 177, al. 2, en vue d'empêcher les manipulations de la limitation de la vitesse maximale des motocycles ?		
	OUI	Non
Total	55	1
Cantons	25	1
Institutions, associations et organisations	29	0
Particuliers	1	0

43. Acceptez-vous l'abrogation de l'art. 179, al. 4, relatif au diamètre minimal de la roue motrice des cyclomoteurs ?		
	OUI	Non
Total	55	0
Cantons	26	0
Institutions, associations et organisations	28	0
Particuliers	1	0

44. Acceptez-vous que les fauteuils roulants motorisés à propulsion électrique et dont la vitesse maximale n'excède pas 10 km/h puissent disposer de deux places (art. 181, al. 5) ?		
	Oui	Non
Total	50	3
Cantons	24	2
Institutions, associations et organisations	25	1
Particuliers	1	0
<p>L'association Mobilité piétonne a rejeté la proposition de modification en faisant valoir notamment que les infrastructures actuelles pour les piétons n'étaient pas appropriées pour accueillir un plus grand nombre de véhicules d'un mètre de large et qu'elles n'offraient pas non plus les surfaces de manœuvre nécessaires pour des véhicules plus longs.</p> <p>Un des cantons opposés à la modification a émis des réserves en ce qui concerne la sécurité dans les cas où des personnes ayant dû renoncer au permis de conduire pour des raisons de santé transporteraient d'autres personnes sur un fauteuil roulant motorisé ; cela pourrait en effet mettre inutilement en danger les personnes se trouvant sur les aires piétonnes.</p>		

45. Acceptez-vous que les fauteuils roulants motorisés puissent disposer d'une carrosserie fermée (art. 181, al. 6) ?		
	OUI	Non
Total	52	0
Cantons	26	0
Institutions, associations et organisations	25	0
Particuliers	1	0

46. Acceptez-vous l'obligation de munir les remorques des services du feu et de la protection civile du même éclairage que les remorques de travail (suppression de l'exception prévue à l'art. 204, al. 3) ?		
	OUI	Non
Total	51	0
Cantons	26	0
Institutions, associations et organisations	25	0
Particuliers	0	0

47. Acceptez-vous la modification de la réglementation relative aux clignoteurs de direction sur les cycles (art. 216, al. 4) ?		
	OUI	Non
Total	53	3
Cantons	23	3
Institutions, associations et organisations	29	0
Particuliers	1	0

Le Bureau suisse de prévention des accidents (bpa) a salué la proposition mais souhaité que des feux clignoteurs supplémentaires restent autorisés s'ils sont rouges.

L'association Pro Velo Suisse a accepté la proposition tout en réclamant d'urgence l'obligation d'une réception par type. Selon elle, celle-ci garantira que les clignoteurs de direction montés sur les vélos ne puissent être confondus avec d'autres feux clignoteurs, que l'on puisse voir dans quelle direction ils clignent et qu'ils soient bien visibles également de jour.

Le canton de BE a également exprimé des doutes quant à l'installation correcte et à la visibilité des signaux de direction, et a donc rejeté la proposition.

Le canton de SH a également dit non en recourant à l'argument de la sécurité routière.

Le canton de VD a rejeté la modification au motif que le libellé français n'était pas satisfaisant. Il s'est toutefois prononcé en faveur de la proposition à la condition que le texte soit adapté.

48. Acceptez-vous l'abrogation de l'obligation d'équiper les cycles d'une sonnette (art. 218, al. 2) ?		
	OUI	Non
Total	43	10
Cantons	17	7
Institutions, associations et organisations	25	3
Particuliers	1	0

Les cantons qui se sont opposés à cette modification ont surtout souligné l'utilité des sonnettes de vélo sur les aires de circulation mixtes (empruntées à la fois par des cyclistes et des piétons).

Pro Velo Suisse a rejeté la proposition de modification pour des raisons de sécurité routière tout en suggérant néanmoins d'étudier la possibilité d'autoriser d'autres dispositifs d'avertissement comme des sonnettes électroniques ou des klaxons.

Le Service de prévention des accidents dans l'agriculture (SPAA) a également répondu par la négative pour des raisons de sécurité routière.

Le Bureau suisse de prévention des accidents (bpa) a souligné l'utilité de la sonnette mais a tout de même accepté la suppression de l'obligation la concernant.

Le Touring Club Suisse (TCS) ne s'est pas opposé à la suppression de l'obligation en question mais a relevé dans son commentaire que l'usage d'autres dispositifs d'avertissement que la sonnette devrait demeurer interdit.

49. Acceptez-vous la précision apportée à l'art. 219, al. 2, let. g et h (obligation d'obtenir la réception par type avant de procéder au <i>chip-tuning</i>) ?		
	OUI	Non
Total	56	3
Cantons	26	1
Institutions, associations et organisations	30	2
Particuliers	0	0

Le canton de ZG a répondu à la fois oui et non sans formuler de commentaire, ce qui explique que le nombre de voix cantonales s'établisse à 27 pour cette question.

L'Union suisse des arts et métiers (USAM) a rejeté la proposition sans commentaire.

FAKT AG, Centre d'ingénieurs et d'expertise a rejeté la proposition de modification en faisant valoir principalement qu'il fallait prévoir la possibilité d'utiliser un véhicule modifié pour une période déterminée.

L'association Auto Tuning & Design Verband Schweiz/Liechtenstein (ATVSL) s'est abstenue de voter mais a souhaité une simplification et une extension de la validité des contrôles en se référant aux très longues listes de demandes.

50. Approuvez-vous la modification de l'annexe 5 OETV (ch. 212) ?		
	OUI	Non
Total	54	0
Cantons	26	0
Institutions, associations et organisations	27	0
Particuliers	1	0

51. Acceptez-vous que les rétroviseurs extérieurs montés jusqu'à 2 m au-dessus du sol doivent se rabattre en cas de pression légère (annexe 8, ch. 22) ?		
	OUI	Non
Total	56	0
Cantons	26	0
Institutions, associations et organisations	30	0
Particuliers	0	0

L'Association suisse des transports routiers (ASTAG) a donné son accord, tout en relevant l'opportunité d'une disposition transitoire.

52. Acceptez-vous le nouveau ch. 252 de l'annexe 9 (prise en compte du poids des bagages dans la détermination du nombre de places des voitures automobiles servant d'habitation) ?		
	OUI	Non
Total	50	3
Cantons	25	1
Institutions, associations et organisations	25	2
Particuliers	0	0
<p>L'Association suisse du commerce des caravanes (SCGV) s'est opposée à la modification en se fondant sur les mêmes arguments que pour la proposition de modification concernant la détermination du poids à vide des voitures automobiles servant d'habitation avec réservoir d'eau plein (art. 7, al. 1, voir question 2) : responsabilité individuelle du conducteur, limitation inutile, restriction du transport des personnes et pourtant absence de protection contre la surcharge du véhicule.</p> <p>L'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA) a rejeté elle aussi la modification, considérant que l'augmentation proposée du poids des personnes et des bagages serait une restriction trop importante.</p>		

53. Acceptez-vous l'abrogation de la disposition qui permettait d'équiper les motocycles d'un seul clignoteur de direction par côté (annexe 10, ch. 52, schéma I) ?		
	OUI	Non
Total	55	0
Cantons	26	0
Institutions, associations et organisations	28	0
Particuliers	1	0

54. Acceptez-vous l'adaptation des dispositions de l'annexe 10, ch. 731 et 732, sur le réglage des feux de croisement et des feux de brouillard (meilleure harmonisation des prescriptions nationales avec les réglementations internationales) ?

	OUI	Non
Total	55	0
Cantons	26	0
Institutions, associations et organisations	29	0
Particuliers	0	0