



K163-0758

## Commentaires relatifs aux modifications d'ordonnance proposées

### 1. Modification de l'ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (OCCR ; RS 741.013)

#### Art. 5, al. 1

La loi du 8 octobre 1999 sur le transfert du trafic a été abrogée à la suite de l'entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2010 de la loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM ; RS 740.1). Le renvoi à la LTTM est donc supprimé de la note de bas de page et intégré dans le texte de l'ordonnance.

#### Art. 8

L'entrée en vigueur du code de procédure pénale suisse (CPP ; RS 312.0) au 1<sup>er</sup> janvier 2011 a rendu les codes de procédure pénale cantonaux obsolètes. Par conséquent, la référence à la procédure pénale cantonale peut être supprimée.

#### Art. 11

##### Al. 5

En vertu de l'art. 31, al. 2<sup>bis</sup>, de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01)<sup>1</sup>, le Conseil fédéral peut interdire à certains groupes de personnes de conduire sous l'influence de l'alcool. L'art. 11, al. 5, let. c règle la manière de constater le non-respect de cette interdiction par un contrôle au moyen de l'éthylomètre. Au demeurant, seules des modifications de nature rédactionnelle sont apportées à l'al. 5.

Les personnes soumises à l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool (art. 2a, al. 1, de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière [OCR ; RS 741.11]) doivent avoir la possibilité de reconnaître par leur signature le résultat du contrôle au moyen de l'éthylomètre jusqu'à 0,49 pour mille (entre 0,50 et 0,79 pour mille, elles sont réputées avoir conduit en état d'ébriété, et si la valeur est supérieure ou égale à 0,80 pour mille, il s'agit d'une alcoolémie qualifiée).

##### Al. 6

Dorénavant, la constatation du non-respect de l'interdiction de consommer de l'alcool pour les conducteurs qui effectuent des trajets relevant du transport de voyageurs soumis à concession ou du transport de voyageurs international autorisé est régie à l'al. 5. L'al. 6 peut donc être abrogé.

#### Art. 12, al. 1, let. a

##### Ch. 1 et 3

Il s'agit d'adaptations rédactionnelles.

##### Ch. 2

Si l'intéressé ne reconnaît pas par sa signature le résultat du contrôle au moyen de l'éthylomètre alors qu'il serait en mesure de le faire, une prise de sang doit être ordonnée, comme cela était le cas jusqu'à présent. Le résultat inférieur des deux mesures au moyen de l'éthylomètre peut être reconnu

---

<sup>1</sup> Teneur du 15 juin 2012 (RO 2012 6299).

par la personne concernée au moyen de sa signature s'il correspond aux taux d'alcool dans le sang suivants:

- 0,10 à 0,49 pour mille pour les personnes soumises à l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool au sens de l'art. 2a, al. 1, OCR ;
- 0,50 à 0,79 pour mille pour les personnes qui conduisaient un véhicule automobile ;
- 0,50 à 1,09 pour mille pour les personnes qui conduisaient un véhicule non motorisé ou un cyclomoteur.

**Art. 17, dernière phrase**

La référence au droit de procédure cantonal, devenu obsolète, est supprimée sans être remplacée.

**Art. 30, let. c<sup>bis</sup>**

La police empêche les personnes ayant enfreint l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool (art. 2a, al. 1, OCR) de reprendre la route.

**Art. 46, let. b et art. 47, al. 2, let. b**

La Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) est devenue en 2006 le Forum international des transports (FIT) de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Le rapport est donc désormais établi à l'intention du FIT, qui succède à la CEMT.

## **2. Modification de l'ordonnance du 4 mars 1996 sur les amendes d'ordre (OAO ; RS 741.031)**

Il s'agit uniquement d'adaptations des renvois entre parenthèses et de modifications rédactionnelles. Les modifications matérielles concernent uniquement les chiffres suivants :

**Ch. 100.7**

Depuis l'entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2009 de l'ordonnance réglant l'admission des chauffeurs (OACP ; RS 741.521), les personnes désirant transporter des personnes avec des véhicules automobiles de la catégorie D ou de la sous-catégorie D1, ou des marchandises avec des véhicules automobiles de la catégorie C ou de la sous-catégorie C1, doivent être titulaires d'un certificat de capacité, dont l'obtention est attestée par la « carte de qualification de conducteur ». A l'avenir, le fait de ne pas être porteur de la carte de qualification de conducteur sera puni d'une amende d'ordre de 20 francs, comme c'est le cas pour les autres documents prescrits.

**Ch. 323**

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014, il sera obligatoire de circuler avec les phares allumés également de jour (art. 41 LCR rév.). Les infractions à cette prescription seront sanctionnées suivant la procédure relative aux amendes d'ordre. Les conducteurs de véhicules automobiles devront s'acquitter d'une amende de 40 francs (sanction similaire à celle pour l'infraction « Circuler sans feu sur une route éclairée, de nuit »).

**Ch. 324**

Une amende d'ordre sera désormais infligée en cas de conduite avec les feux de circulation diurne dans un tunnel éclairé et, de nuit, sur une route éclairée.

### **3. Modification de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR ; RS 741.11)**

#### **Art. 2, al. 4 et 5**

L'interdiction de consommer de l'alcool pour les conducteurs qui effectuent des transports de personnes à titre professionnel et pour ceux qui effectuent des trajets relevant du transport de voyageurs soumis à concession ou du transport de voyageurs international autorisé sera désormais régie à l'art. 2a, al. 1. Les al. 4 et 5 doivent par conséquent être abrogés.

#### **Art. 2a**

##### Al. 1

En vertu de l'art. 31, al. 2<sup>bis</sup>, LCR rév., le Conseil fédéral peut interdire à certains groupes de personnes de conduire sous l'influence de l'alcool. Il doit faire pleinement usage de cette possibilité en édictant l'al. 1.

Les transports de personnes sont effectués à titre professionnel selon la let. b si les critères visés à l'art. 3, al. 1<sup>bis</sup>, de l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2 ; RS 822.222) sont remplis.

##### Al. 2

Conformément à l'art. 31, al. 2<sup>ter</sup>, LCR rév., le Conseil fédéral détermine ici le taux d'alcool dans le sang à partir duquel la conduite sous l'influence de l'alcool est avérée. L'étendue de mesure possible pour les éthylotests est de 0,05 à 3,00 pour mille (annexe 1, ch. 1, de l'ordonnance du DFJP sur les instruments de mesure d'alcool dans l'air expiré [OIAA ; RS 941.210.4]). L'établissement de la limite à 0,10 pour mille doit permettre d'une part d'empêcher une consommation d'alcool « jusqu'à une certaine limite » tout en garantissant que les valeurs mesurées puissent être qualifiées analytiquement de manière irréprochable, et d'autre part d'éviter que la consommation de fruits fermentés entraîne déjà un dépassement de la valeur admise.

#### **Art. 30**

L'art. 41, al. 1, LCR et l'art. 39, al. 2, OCR définissent quand les dispositifs d'éclairage des véhicules en marche doivent être allumés. L'art. 30 précise quant à lui quels feux doivent alors être utilisés. Il règle aussi les exceptions.

##### Al. 1

Les feux de croisement doivent être allumés dès que le véhicule risque de ne plus pouvoir être perçu à temps par les usagers de la route. Une exception est prévue pour les véhicules automobiles dépourvus de feux de croisement (par ex. dans le cas de véhicules automobiles dont la vitesse maximale n'excède pas 15 km/h ; art. 120, let. c, de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers [OETV ; RS 741.41]). Pour ces véhicules, il convient d'allumer les feux prescrits pour le genre de véhicules concerné.

##### Al. 2

Cette disposition permet la mise en œuvre de la nouvelle obligation de conduire avec les phares allumés pendant la journée. Celle-ci s'applique seulement aux voitures automobiles et aux motocycles, dont les feux de croisement ou les feux de circulation diurne doivent être allumés de jour. **Elle ne concerne pas les voitures automobiles et les motocycles immatriculés pour la première fois avant 1970** ni les autres catégories de véhicules (par ex. les cyclomoteurs ou les tricycles à moteur au sens de l'art. 15 OETV).

### Al. 3

Au besoin, il est autorisé d'utiliser les feux de route lors de la marche. Le principe en vigueur selon lequel il faut y renoncer si possible dans les localités reste applicable.

Pour ce qui est du croisement avec d'autres usagers de la route ou avec des chemins de fer, le nouveau droit indique uniquement qu'il convient de passer à temps des feux de route aux feux de croisement. On a par contre renoncé à y préciser le moment opportun au moyen d'une distance en mètres, d'une part parce que les distances sont très difficiles à évaluer pour les usagers de la route, d'autre part car elles dépendent beaucoup des circonstances concrètes. L'accent est mis sur le comportement responsable de chacun, et les usagers de la route pourront toujours être sanctionnés sans problème dans des situations nettes. Il n'y a pas lieu de mentionner expressément le cas où le conducteur d'un véhicule venant en sens inverse demande le passage aux feux de croisement en allumant et en éteignant ses propres feux de route ; ce comportement peut toutefois indiquer que l'obligation de passer aux feux de croisement n'a pas été observée à temps.

### Al. 4

Les feux de brouillard avant et arrière pourront toujours être utilisés dans la même mesure que jusqu'à présent. Toutefois, le nouvel alinéa n'indique plus une visibilité maximale en mètres : il se limite à indiquer que celle-ci doit être considérablement réduite par la présence de brouillard par exemple.

### Al. 5

L'alinéa sert de base juridique à l'autorisation de passer aux feux de position en cas d'arrêt prolongé. On a par contre renoncé à imposer une obligation en ce sens, car les véhicules ne sont pas tous munis de feux de ce type.

## **Art. 31**

### Al. 1

Il ressort de la LCR rév. (art. 41, al. 2) qu'il ne faut éclairer les véhicules stationnés qu'en dehors des places de parc et si les conditions d'éclairage sont insuffisantes, et que cette obligation ne concerne pas les véhicules à voie unique sans moteur.

Il sera désormais suffisant, pour tous les véhicules automobiles parkés, d'enclencher les feux de stationnement du côté de la circulation à la place des feux de position. En outre, l'alinéa mentionne les véhicules dépourvus de feux de position ou de feux de stationnement (par ex. voitures automobiles dont la vitesse maximale n'excède pas 10 km/h, voitures à bras équipées d'un moteur), pour lesquels il convient d'utiliser les feux prescrits à l'art. 30, al. 1, OCR.

### Al. 2

Conformément à la LCR, les véhicules à voies multiples sans moteur (en particulier les remorques) doivent également être éclairés durant la nuit. Or, ils ne possèdent généralement pas leur propre batterie. C'est pourquoi un feu jaune non éblouissant, visible de devant et de derrière, et placé du côté de la circulation est suffisant si un éclairage au sens de l'art. 41, al. 2, LCR rév. est requis. Le feu en question doit être fixé sur le véhicule.

### Al. 3

L'alinéa décrit les cas dans lesquels il suffit que les véhicules en stationnement soient munis de catadioptrés : il prévoit qu'il est possible de renoncer à un éclairage propre de ces véhicules en localité et lorsque leur largeur n'excède pas 1,00 m (par ex. véhicules à voie unique ou même véhicules à voies multiples étroits, comme les tricycles ou les cycles avec remorque).

## **Art. 32**

### Al. 1

Pour que le but de la prescription de la LCR soit atteint, les remorques attelées à des véhicules automobiles et les véhicules remorqués doivent également être éclairés pendant la nuit, en cas de mauvaise visibilité et dans les tunnels. Il convient aujourd'hui de prévoir une exception au principe en vigueur selon lequel il faut éclairer les remorques en même temps que les véhicules tracteurs, pour le

cas où ces derniers ne circulent qu'avec les feux de circulation diurne. Il n'est alors pas nécessaire d'éclairer les remorques durant la journée.

Al. 2

La limitation en vigueur pour l'utilisation des lampes de travail s'appliquera désormais aussi aux feux orientables.

**Art. 39, al. 2**

La disposition énonce uniquement l'obligation d'allumer les feux dans les tunnels. C'est l'art. 30 OCR qui définit les feux qu'il convient d'allumer.

**Art. 50, al. 3**

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013, une limite d'âge pour la circulation à vélo est imposée seulement sur les routes principales, et non plus sur les routes secondaires. Puisque les engins assimilés à des véhicules sont interdits sur la chaussée des routes principales, il est possible de renoncer complètement à fixer une limite d'âge pour leur utilisation.

**Art. 63, al. 3, let. d**

Dorénavant, sur les cycles spécialement équipés à cette fin, il sera permis de transporter au maximum deux enfants sur des sièges protégés, comme c'est déjà le cas sur des remorques. Le besoin d'édicter cette règle est né principalement de l'importation de cycles à voie unique ou à deux voies très répandus dans les pays nordiques, qui comportent une caisse avec des places assises pour enfants devant le siège du conducteur (par ex. Bakfiets). L'utilisation de celles-ci est admise pour autant qu'il s'agisse de places assises protégées. Pour des raisons de sécurité, l'OETV n'autorise l'adoption de ce système que sur les cycles et les cyclomoteurs légers ; les cyclomoteurs ne peuvent pas en être équipés en raison de leur vitesse plus élevée.

Il est possible de transporter simultanément un autre enfant derrière le conducteur, dans un siège d'enfant offrant toute sécurité.

#### **4. Modification de l'ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules (OAV ; RS 741.31)**

**Art. 8, al. 1, deuxième phrase**

La procédure définie dans l'ordonnance n'est plus conforme aux pratiques actuelles.

**Art. 13, al. 2, deuxième phrase**

La formulation dans le droit en vigueur est interprétée de diverses manières par les autorités d'exécution cantonales. La nouvelle formulation proposée exprime avec davantage de clarté le fait qu'il est interdit d'utiliser plus d'une plaque interchangeable ou plus d'un jeu de telles plaques sur une seule voiture automobile de travail ou remorque.

**Art. 19**

Al. 1

La prescription selon laquelle l'autorité doit disposer d'une attestation spéciale d'assurance remonte à l'époque où les attestations d'assurance étaient encore délivrées au format papier. Les attestations d'assurance actuelles (sous forme électronique) ne doivent plus obligatoirement comporter de signe distinctif.

Al. 4

En cas d'immatriculation provisoire, les assureurs doivent veiller à ce que la prime soit payée à l'avance. Avec l'abrogation de l'al. 4, il ne sera plus possible de faire saisir les plaques de contrôle pour cause de défaut d'assurance. Pour les autorités cantonales, les décisions de retrait et les mandats de saisie policière des plaques de contrôle entraînent une charge de travail supplémentaire

et occasionnent des coûts élevés. De plus, il est bien souvent impossible de procéder à la saisie des permis et des plaques de contrôle, par exemple, si l'adresse a changé ou si le détenteur est déjà reparti à l'étranger.

## **5. Modification de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV ; RS 741.41)**

### **Art. 18, let. b, ch. 2, 3 et 4**

Les cyclomoteurs légers pourront dorénavant être équipés au maximum de deux places assises protégées pour enfants (autorisation des « Bakfiets », cf. commentaires relatifs à l'art. 63, al. 3, let. d, OCR).

### **Art. 179a, al. 2, let. f**

Selon le droit en vigueur, les cyclomoteurs au sens de l'art. 18, let. a, OETV ne peuvent pas être munis de feux de circulation diurne. Ces feux sont par contre admis sur les cycles, les cyclomoteurs légers, les motocycles légers et les motocycles, et n'ont pas besoin d'être réceptionnés dans le cas des cycles et des cyclomoteurs légers. Etant donné que l'usage diurne des phares doit devenir obligatoire lors de la conduite de voitures automobiles et de motocycles, l'interdiction mentionnée paraît inappropriée. C'est pourquoi il convient d'offrir la possibilité de munir également les cyclomoteurs au sens de l'art. 18, let. a, OETV de feux de circulation diurne. Ce faisant, on remédie par ailleurs à l'inégalité de traitement entre les divers genres de véhicules.

### **Art. 193, al. 1, let. s**

Puisque les remorques en stationnement doivent être éclairées la nuit au moyen d'un feu jaune non éblouissant et visible de l'avant et de l'arrière (sauf sur les places de parc et dans les zones suffisamment éclairées), l'admissibilité de ce feu est inscrite également dans l'OETV. Sont autorisées de chaque côté une ou deux lumières de ce type, placées le plus près possible du bord du véhicule.

### **Art. 211, al. 3**

Les charrettes dont la largeur dépasse 1 m nécessiteront dorénavant un éclairage au sens de l'art. 120a, let. a, OETV. Elles sont ainsi assimilées aux voitures à bras de plus de 1 m de large en matière d'éclairage. Cette modification garantit que les deux genres de véhicules pourront être reconnus à temps dans le trafic en cas de mauvaises conditions de visibilité.

### **Art. 215, titre et al. 2**

L'adaptation permet l'utilisation ou l'installation de deux places assises protégées pour enfants sur les cycles (« Bakfiets », cf. commentaires relatifs à l'art. 63, al. 3, let. d, OCR). La mention de l'utilisation du siège pour enfant est supprimée, car cet aspect est déjà régi dans l'ordonnance sur les règles de la circulation routière.

### **Autres articles**

Adaptation des références.

## **6. Modification de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC ; RS 741.51)**

### **Préambule**

Les renvois actuels sont limités aux normes de délégation. Par ailleurs, tous les articles entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013 dans le cadre de la mise en œuvre du premier paquet de Via sicura ont été complétés.

### **Art. 7, al. 3**

Il s'agit d'une adaptation à l'art. 14 LCR rév.

### **Art. 24b**

#### **Al. 1, troisième phrase**

Actuellement, tous les cours suivis sont enregistrés dans le système SARI (système d'administration, d'enregistrement et d'information) de l'Association des services des automobiles, raison pour laquelle certains cantons dispensent les requérants de l'obligation de produire l'attestation sur le formulaire de demande prévu à l'annexe 4a. La troisième phrase proposée tient compte de cette manière d'agir.

### **Art. 24f, al. 2, troisième phrase**

A la troisième phrase, l'expression « en principe », qui est ambiguë, est remplacée par une locution plus claire, à savoir « sous réserve de l'art. 24h, al. 2 et 3, projet OAC ».

### **Art. 24g, al. 2**

Avec l'entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> septembre 2009 de l'OACP, la formation minimale pour les conducteurs de camions a été remplacée par l'examen pour l'obtention du certificat de capacité pour le transport de marchandises. Depuis lors, la détention du certificat de capacité est prescrite à l'art. 10, al. 4, LCR. Le deuxième alinéa de l'art. 24g devient donc caduc et peut être abrogé.

### **Art. 24h**

Les permis de conduire sont en principe valables pour une durée illimitée. Le Conseil fédéral peut toutefois prévoir des exceptions pour les personnes domiciliées à l'étranger (art. 15c, al. 1 et 2, LCR rév.). Nous proposons que le Conseil fédéral utilise cette possibilité à l'art. 24h.

#### **Al. 1**

Les chauffeurs professionnels domiciliés à l'étranger et qui conduisent des véhicules automobiles immatriculés en Suisse doivent se soumettre à un examen périodique relevant de la médecine du trafic. Sans domicile en Suisse, il est souvent difficile d'adresser les convocations aux examens, si bien que, dans la pratique, l'examen médical ne peut pas toujours être réalisé. Etant donné qu'il est très important d'évaluer régulièrement l'aptitude à la conduite des chauffeurs professionnels pour garantir la sécurité routière, les cantons proposent que le permis de conduire des chauffeurs domiciliés à l'étranger soit limité dans le temps. Avec cette limitation de la durée de validité, il appartiendra désormais au chauffeur étranger de se soumettre, dans les délais impartis, à l'examen relevant de la médecine du trafic, à défaut de quoi son permis deviendra caduc.

#### **Al. 2**

L'alinéa reprend l'art. 24f, al. 2, dernière phrase, OAC, sans modification matérielle.

#### **Al. 3**

Pour qu'une personne domiciliée à l'étranger et ayant obtenu, en sus de son permis de conduire étranger, un permis de conduire suisse conformément à l'art. 42, al. 3<sup>bis</sup>, OAC puisse continuer à exercer son activité professionnelle malgré la perte ou la destruction du permis suisse, l'autorité du canton dans lequel le véhicule utilisé est immatriculé est autorisée à lui délivrer un permis de conduire dont la durée de validité est limitée à la date du prochain examen médical (let. a).

Dans certains pays, les ressortissants étrangers ne peuvent pas obtenir de permis de conduire national dans le cadre d'une procédure d'échange. Ils ont simplement l'autorisation de continuer à utiliser leur permis de conduire étranger (let. c). En cas de perte ou de destruction de ce dernier (par ex. lors d'un incendie), l'intéressé n'a alors plus de permis. L'attestation confirmant les autorisations de conduire délivrées en Suisse, que l'autorité d'admission de l'ancien canton de domicile est habilitée à établir, n'est souvent pas reconnue à l'étranger (let. b). En pareil cas, l'ancien canton de domicile pourra délivrer un permis de conduire de durée limitée.

### **Titre précédant l'art. 28**

Au ch. 131, les mesures reprises dans cette section conformément à l'art. 15d, al. 1, LCR rév. sont complétées.

#### **Art. 28, al. 1**

Il s'agit d'une adaptation à l'art. 15d, al. 5, LCR rév.

#### **Art. 28a**

##### **Al. 1, let. a et b**

L'art. 28a précise l'art. 15d, al. 1, LCR rév.

Un examen d'évaluation de l'aptitude à la conduite doit être réalisé en cas de :

- conduite en état d'ébriété avec une concentration d'alcool dans le sang de 1,6 pour mille ou plus (al. 1, let. a, qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2014<sup>2</sup>) ;
- conduite sous l'emprise de stupéfiants ;
- transport de stupéfiants qui altèrent fortement la capacité de conduire ou présentent un potentiel de dépendance élevé ;
- infractions aux règles de la circulation dénotant un manque d'égards envers les autres usagers de la route ;
- communications d'un office AI ou d'un médecin sur des déficiences physiques ou psychiques qui entravent l'aptitude à la conduite.

Seules les personnes possédant les compétences professionnelles pour établir de telles expertises sont habilitées à réaliser ces examens d'évaluation de l'aptitude à la conduite. Les médecins portant le titre de spécialiste en médecine du trafic SSML ou un titre reconnu comme équivalent par la SSML (let. a), ainsi que les psychologues spécialistes en psychologie de la circulation FSP, option diagnostic, ou ceux possédant un titre reconnu comme équivalent par la SPC (let. b) remplissent cette condition.

##### **Al. 2**

L'alinéa établit la procédure applicable lorsque les doutes sur l'aptitude à la conduite sont imputables à des questions relevant à la fois de la médecine du trafic et de la psychologie du trafic.

#### **Art. 29, al. 1**

Il s'agit d'une adaptation à l'art. 15d, al. 5, LCR rév.

#### **Art. 30**

Il s'agit d'une adaptation à l'art. 15d, al. 1, LCR rév.

#### **Art. 30a**

##### **Al. 2**

Cette prescription s'applique lorsque l'autorité a des doutes sur l'aptitude à la conduite d'une personne après avoir reçu une communication à ce sujet et souhaite par conséquent demander un rapport

---

<sup>2</sup> Cf. l'ordonnance concernant l'entrée en vigueur partielle de la modification du 15 juin 2012 de la loi fédérale sur la circulation routière.

médical. Si elle ne peut obtenir un rapport du médecin traitant, elle doit, selon la nature du doute, ordonner un examen des aptitudes physiques ou psychiques, de sorte à pouvoir garantir que seules des personnes aptes à la conduite prennent part à la circulation routière (art. 14, al. 1 et 2, LCR).

#### **Art. 42, al. 2**

L'alinéa précise la pratique actuelle :

Conformément au droit en vigueur, le permis de conduire étranger national ou international donne à son titulaire le droit de conduire en Suisse toutes les catégories de véhicules automobiles pour lesquelles le permis est établi. Dans la pratique, cette formulation peut se révéler problématique en particulier dans le cas où, par exemple, un permis de conduire étranger est émis seulement pour la catégorie B, mais que cette dernière inclut dans le droit étranger des autorisations de conduire supplémentaires (par ex. motocycles de la sous-catégorie A1). Or, lors d'un contrôle de la circulation, on ne saurait exiger de la police qu'elle connaisse toutes les autorisations de conduire implicitement octroyées au détenteur du permis en vertu du droit du pays émetteur. C'est pourquoi il convient de préciser que seules les autorisations de conduire mentionnées expressément (ou par un code harmonisé au sein de l'UE) sur le permis de conduire étranger sont reconnues pour la conduite d'un véhicule automobile en Suisse.

#### **Annexe 12, ch. V**

Les motocycles dont la vitesse maximale excède 30 km/h doivent être équipés d'un siège pour le conducteur (art. 119, let. h, en relation avec l'art. 144, al. 7, OETV). La modification proposée garantit que l'examen pratique pour l'obtention d'un permis de la sous-catégorie A1 soit passé avec un « vrai » motocycle (et non pas avec un gyropode, avec une trottinette munie d'un moteur à essence ou électrique ou avec tout autre véhicule similaire).

### **7. Modification de l'ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers (ORT ; RS 741.511)**

#### **Annexe 1, ch. 2.1**

Les feux de circulation diurne qui peuvent être installés sur les cyclomoteurs conformément à l'art. 18, let. a, OETV ne sont pas soumis à la réception par type.

Il en va de même pour les feux qui doivent équiper les remorques lorsque celles-ci sont stationnées sur la chaussée hors des localités (en dehors des emplacements de parage ou des endroits de la route suffisamment éclairés).

### **8. Modification de l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les moniteurs de conduite (OMCo ; RS 741.522)**

#### **Art. 2, let. f**

La let. f en vigueur contredit la loi sur la formation professionnelle. En vertu de cette dernière, il n'est permis ni de reconnaître les écoles professionnelles, ni d'imposer leur fréquentation. La formation ne peut être réglée que par l'examen final et les modules requis pour passer ce dernier. C'est pourquoi les organisations du monde du travail doivent se limiter à reconnaître les prestataires de modules.

#### **Art. 5, 7, 23, deuxième phrase, et 24, al. 4**

Il convient maintenant de créer, en plus du brevet de moniteur de conduite existant, les brevets de moniteur de conduite de motocycle (accomplissement du module A) et de moniteur de conduite de camion (accomplissement du module C).

### **Art. 17 à 21**

L'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool applicable aux moniteurs de conduire lors de l'exercice de leur profession sera désormais réglée à l'art. 2a OCR ; la constatation de la violation de cette interdiction sera régie aux art. 11, al. 5, et 12, LCR. Par contre, l'exercice d'autres activités professionnelles sous l'influence de l'alcool n'est plus traité. Pour cette raison, les dispositions en vigueur concernant l'interdiction de consommer de l'alcool pour les moniteurs de conduite peuvent être abrogées.

### **Art. 29, al. 1, let. a**

Les sanctions pénales applicables aux moniteurs de conduite en cas de non-respect de l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool lors de l'exercice de leur profession seront désormais réglées à l'art. 91, al. 1, let. b, LCR rév. L'art. 29 doit être adapté en conséquence.

### **Annexe 1**

Les compétences relatives au module B4 sont adaptées aux modifications en matière de reconnaissance des modules apportées par les organisations du monde du travail.

## **9. Modification de l'ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport des marchandises dangereuses par route (SDR ; 741.621)**

### **Art. 10, al. 2**

Cette disposition peut être abrogée, puisque l'interdiction de consommer de l'alcool pour les conducteurs qui effectuent des transports de marchandises dangereuses est maintenant énoncée à l'art. 2a de l'OCR.

### **Appendice 2, ch. 1.9.6.1**

Sur proposition du canton de Genève, le tronçon RC 75 (Chemin du Bois de Bay-Peney-Dessous [longueur 1,4 km]) est supprimé de la liste des tronçons de routes sur lesquels il est interdit de transporter des marchandises dangereuses. Ce retrait s'explique par le fait qu'il n'y a plus de captage d'eau potable dans cette zone, si bien que la réglementation spéciale n'a plus de raison d'être.