



Berne, le 26 septembre 2025

Modification de quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière en ce qui concerne des adaptations pour les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t

Rapport explicatif en vue de l'ouverture de la
procédure de consultation

Rapport explicatif

Modification de quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière en ce qui concerne des adaptations pour les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t

Aperçu

L'électrification du parc automobile est un moyen de réduire les émissions de gaz à effet de serre générées par le trafic routier. Les véhicules utilitaires à propulsion électrique utilisés à l'échelle régionale peuvent contribuer dans une large mesure à la décarbonation. Toutefois, à utilité équivalente, ils sont plus lourds que les voitures de livraison d'un poids maximal de 3,5 tonnes, en particulier à cause du poids supplémentaire de la batterie. Les prescriptions en vigueur pour les véhicules utilitaires électriques seront adaptées de sorte qu'elles s'appliquent à ceux dont le poids n'excède pas 4,25 tonnes, et ce dans le but de compenser certains désavantages, sans nuire significativement à la sécurité routière.

Contexte

Depuis le 1^{er} avril 2022, les véhicules utilitaires électriques bénéficient de facilités, pour autant que leur poids total ne dépasse pas de plus de 750 kg celui des voitures de livraison en raison de leur système de propulsion alternative. Bien qu'il s'agisse de voitures automobiles lourdes, ils ne sont pas soumis à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit et peuvent être conduits avec un permis de catégorie B. Ces facilités ont été introduites dans le cadre de la mise en œuvre de la motion 18.3420 Bourgeois. Les organisations et entreprises concernées estiment que la réglementation en vigueur pénalise toujours trop fortement ces véhicules par rapport aux voitures de livraison à moteur thermique, raison pour laquelle les véhicules utilitaires électriques se vendent mal.

Les motions Giezendanner¹ et Grossen² (« Véhicules électriques de catégorie B. Traitement équitable »), dont la teneur est identique, s'emparent de cette question et demandent d'engager des démarches pour adapter la législation.

La loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR)³ dispose que les prescriptions sur la construction et l'équipement des véhicules doivent non seulement contribuer à la sécurité routière, mais également réduire les autres conséquences néfastes de la circulation routière. Les prescriptions spécifiques aux véhicules utilitaires électriques doivent également tenir compte de ces objectifs.

Contenu du projet

Les mesures proposées pour les véhicules utilitaires électriques dont le poids total n'excède pas 4,25 t donnent lieu à des modifications de quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière et englobent les éléments suivants :

- *dispense du respect des prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos pour les chauffeurs en trafic interne et, partant, suppression de l'obligation d'équiper les véhicules d'un tachygraphe ;*
- *relèvement de la vitesse maximale autorisée pour la faire passer de 80 à 120 km/h, dérogation à l'interdiction de dépasser pour les camions, à l'obligation de respecter la distance de sécurité minimale applicable aux voitures automobiles lourdes, à l'interdiction de circuler pour les poids lourds et à l'obligation de respecter le symbole « Camion » sur les plaques complémentaires ;*
- *levée de l'obligation de transporter un extincteur ;*
- *extension de la possibilité de déléguer le contrôle garage à des personnes non officielles.*

¹ Consultable à l'adresse : <https://www.parlament.ch/> > Travail parlementaire > Curia Vista > Recherche > Numéro d'objet > 25.3158 (<https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20253158>).

² Consultable à l'adresse : <https://www.parlament.ch/> > Travail parlementaire > Curia Vista > Recherche > Numéro d'objet > 25.3219 (<https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20253219>).

³ RS 741.01

Commentaires

1 Contexte

La mise en œuvre de la motion 18.3420 Bourgeois « Compensation du poids des batteries électriques des véhicules de livraison de catégorie 3,5 tonnes »⁴ a donné lieu à diverses mesures d'allègement de la législation routière pour la conduite de voitures automobiles lourdes à propulsion non polluante, dont le poids total n'excède pas 4,25 t et dont le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,5 t est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante. Ainsi, depuis le 1^{er} avril 2022, les conducteurs de véhicules de ce type circulant en trafic interne n'ont besoin que d'un permis de conduire de la catégorie B (art. 4, al. 5, let. f, ch. 2, OAC⁵). Par ailleurs, ces véhicules ne sont pas soumis à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit (art. 91a, al. 1, let. m, OCR⁶).

La catégorie des voitures automobiles lourdes regroupe notamment les voitures automobiles lourdes de transport telles que les camions, les voitures de tourisme lourdes, les voitures d'habitation et les tracteurs à sellette (cf. tableau 1 « Voitures automobiles de transport selon la classification suisse »).

1.1 Nécessité d'agir et objectifs visés

Conformément aux législations suisse et européenne, un poids total de 3,5 tonnes permet de distinguer les voitures automobiles légères des voitures automobiles lourdes affectées au transport de choses. Les constructeurs équipent les véhicules des systèmes de sécurité et d'aide à la conduite requis pour les voitures de livraison ou les camions, en fonction du poids techniquement autorisé.

En l'état actuel de la technique, les véhicules à propulsion électrique sont plus lourds que les véhicules à moteur thermique en raison du poids de la batterie. Pour ne pas perdre en capacité de transport, le surplus de poids de la propulsion électrique peut être compensé dans la limite de 750 kg pour certains véhicules : un camion électrique d'un poids total de 4,25 t peut ainsi recevoir un chargement à peu près équivalent à celui d'une voiture de livraison à moteur thermique affichant un poids total de 3,5 t. Les camions électriques profitent de certaines prescriptions qui valent aussi pour les voitures de livraison (permis de conduire de la catégorie B et dérogation à l'interdiction

⁴ Consultable à l'adresse : <https://www.parlament.ch/> > Travail parlementaire > Curia Vista > Recherche > Numéro d'objet > 18.3420 (<https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20183420>).

⁵ RS 741.51

⁶ RS 741.11

de circuler le dimanche et de nuit). Ces facilités ont été introduites dans le cadre de la mise en œuvre de la motion 18.3420 Bourgeois et sont entrées en vigueur le 1^{er} avril 2022.

Entre-temps, des représentants du secteur de la mobilité électrique, des propriétaires de flottes et des parlementaires ont demandé que les réglementations qui pénalisent encore les camions électriques de 4,25 t par rapport aux voitures de livraison à moteur thermique continuent d'être supprimées. Les adaptations des prescriptions visent à rendre les modèles de véhicules correspondants plus attrayants sur le marché et à accroître les ventes. La révision dont il est question ici est aussi l'occasion d'apporter des précisions dans certaines dispositions de l'OTR 1.

1.2 Solutions étudiées et solution retenue

Dans le cadre de la consultation 2020/43⁷ en vue de la mise en œuvre de la motion 18.3420 Bourgeois, 23 cantons ont rejeté ou contesté la classification des véhicules utilitaires électriques de 4,25 t comme voitures automobiles légères. Ils critiquaient le risque d'incompatibilité avec la législation européenne et la nécessité d'adapter aussi bien les systèmes informatiques pour l'immatriculation des véhicules que les actes juridiques cantonaux concernant les redevances routières. La mise en œuvre de cette mesure a donc été abandonnée, tout comme l'idée de soumettre une nouvelle fois une proposition en ce sens. Les véhicules électriques de plus de 3,5 t demeureront dans la catégorie des voitures automobiles lourdes.

1.3 Interventions parlementaires

Motions 25.3158 Giezendanner et 25.3219 Grossen « Véhicules utilitaires électriques de catégorie B. Traitement équitable »

Les deux motions, dont la teneur est identique, chargent le Conseil fédéral de procéder à des modifications législatives pour que les véhicules utilitaires électriques d'un poids total ne dépassant pas 4,25 t ne soient pas pénalisés par rapport aux utilitaires conventionnels ne dépassant pas 3,5 t. Les exigences posées aux conducteurs et les exigences techniques applicables aux véhicules devraient correspondre à celles prévues pour les voitures de livraison et non plus à celles concernant les camions.

Dans le développement des motions, les auteurs ont listé les aspects concrets à régler. Si le Conseil fédéral a recommandé de rejeter ces motions, il y a toutefois répondu en se disant favorable dans l'ensemble aux propositions soumises à la discussion dans le

⁷ Consultable à l'adresse : <https://www.fedlex.admin.ch/> > Procédures de consultation > Procédures de consultation terminées > 2020 > Procédure de consultation 2020/43 (https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/6020/43/cons_1)

cadre du projet. Les modifications proposées permettront de concrétiser dans une large mesure les revendications formulées dans les motions.

2 Comparaison avec le droit étranger, notamment européen

Le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route⁸ ne prévoit pas de dispense de l'obligation de respect des prescriptions sur la durée du travail et du repos pour les conducteurs de voitures automobiles lourdes affectées au transport de choses, dont le poids total n'excède pas 4,25 t, mais est supérieur à 3,5 t uniquement du fait de la propulsion non polluante. Il permet toutefois aux États membres de l'UE de déroger, en trafic interne, aux prescriptions sur la durée du travail et du repos pour les conducteurs de véhicules utilisés pour le transport de marchandises dans un rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise, propulsés au gaz naturel, au gaz liquéfié ou à l'électricité, dont la masse maximale autorisée, remorque ou semi-remorque comprise, ne dépasse pas 7,5 tonnes (art. 13, al. 1, let. f). Le règlement (CE) n° 561/2006 n'est pas directement applicable en Suisse. Sur la base de l'accord sur les transports terrestres⁹, la Suisse a introduit dans sa législation nationale des dispositions conformes au contenu du règlement en question (art. 52, al. 6, ATT). Les dérogations prévues à l'art. 13 du règlement (CE) n° 561/2006 sont non pas contraignantes, mais facultatives pour les États membres de l'UE et pour la Suisse. Cela signifie que chaque État, y compris la Suisse dans le cadre de ses obligations, peut décider lui-même d'en faire usage ou non et, le cas échéant, dans quelle mesure. Les limites en termes de périmètre prévues par les dérogations (par ex. rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise) peuvent notamment être adaptées ou entièrement supprimées en fonction de la taille et des particularités géographiques d'un pays, pour autant que les objectifs du règlement, en particulier la protection des conducteurs et la sauvegarde de la sécurité routière, ne s'en trouvent pas compromis.

Dans la mesure où une distinction entre les voitures automobiles légères et les voitures automobiles lourdes a son importance, le droit international en matière de règles de la circulation et de signalisation routière se fonde sur un poids de 3,5 t et ne prévoit pas de dérogations pour les conducteurs de voitures automobiles lourdes dont le poids total

⁸ Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, JO L 102 du 11.4.2006, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) n° 165/2014, JO L 60 du 28.2.2014, p. 1.

⁹ ATT ; RS **0.740.72**

n'excède pas 4,25 t et dont le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,5 t est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante. L'art. 13, ch. 6, de la Convention du 8 novembre 1968 sur la circulation routière¹⁰ dispose ainsi que les véhicules d'un poids total supérieur à 3,5 t doivent maintenir une distance suffisante entre eux pour permettre aux véhicules qui les dépassent de se rabattre sans danger. L'annexe 1, section C, ch. II.4, de la Convention du 8 novembre 1968 sur la signalisation routière¹¹ prévoit que le signal « Dépassement interdit aux véhicules affectés au transport de marchandises » s'applique auxdits véhicules d'un poids total supérieur à 3,5 t.

L'UE travaille depuis 2023 sur un « paquet législatif sur la Sécurité routière » comprenant également de nouvelles prescriptions relatives au permis de conduire. Le 25 mars 2025, un premier accord a été trouvé entre le Parlement européen et le Conseil au sujet de la modernisation des règles européennes en matière de permis de conduire¹² ; celui-ci doit encore être approuvé. À l'instar de la prescription suisse introduite dans le cadre de la mise en œuvre de la motion 18.3420 Bourgeois, le projet prévoit d'autoriser la conduite de certains véhicules dont le poids n'excède pas 4,25 t, y compris des véhicules dont le surplus de poids est imputable au système de propulsion alternative, avec le permis de conduire de la catégorie B. Il s'agit actuellement d'une disposition potestative¹³ que certains États membres (par ex. l'Allemagne, l'Autriche ou l'Italie) ont mis en œuvre sous différentes formes. La Commission européenne entend ainsi faciliter l'utilisation de ces véhicules et contribuer à la réalisation des objectifs de la loi européenne sur le climat et de l'objectif « zéro émission » du pacte vert pour l'Europe¹⁴, qui prévoit de préserver l'environnement de

¹⁰ RS 0.741.10

¹¹ RS 0.741.20

¹² Communiqué de presse consultable à l'adresse : <https://transport.ec.europa.eu> > News & Events > News > 25 March 2025 - The Commission welcomes provisional agreement on modernised driving licences rules (https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/commission-welcomes-provisional-agreement-modernised-driving-licences-rules-2025-03-25_en)

¹³ Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (refonte) ; JO L 403 du 30.12.2006, p. 18 ; modifiée en dernier lieu par la directive (UE) 2020/612 ; JO L 141 du 5.5.2020, p. 9.

¹⁴ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Cap sur une planète en bonne santé pour tous, Plan

l'influence des émissions nocives d'ici à 2050. L'intégration complète de ces véhicules dans les prescriptions en matière de comportement prévues par la législation routière suisse s'inscrit donc dans le cadre des efforts de l'UE en faveur d'une mise en œuvre contraignante des nouvelles règles relatives au permis de conduire dans l'ensemble des États membres de l'UE.

3 Présentation du projet

3.1 Durée du travail, de la conduite et du repos en trafic interne

Réglementation proposée

Les conducteurs de voitures automobiles lourdes affectées au transport de choses, dont le poids total n'excède pas 4,25 t, mais est supérieur à 3,5 t du fait de la propulsion non polluante seront mis sur un pied d'égalité avec les conducteurs de voitures de livraison à moteur thermique dont le poids total n'excède pas 3,5 t. Par conséquent, ils ne seront plus tenus de respecter les prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos en trafic interne. De ce fait, ils ne sont plus soumis à l'obligation d'utiliser le tachygraphe avec une carte de conducteur personnelle et, partant, à équiper le véhicule d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des trajets sur le territoire national. Il n'est plus nécessaire de stocker les données du tachygraphe, ce qui réduit également la charge administrative.

Solutions étudiées

Différentes options ont été étudiées dans le cadre de la dérogation facultative prévue par l'art. 13 du règlement (CE) n°561/2006. Les entreprises des régions frontalières en particulier subiraient un désavantage concurrentiel si la dérogation ne s'appliquait qu'aux conducteurs de voitures automobiles lourdes à propulsion non polluante, d'un poids total n'excédant pas 4,25 t et utilisées sur le territoire national suisse dans un rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise. Étant donné que la dérogation ne s'applique que pour le trafic interne, le territoire sur lequel cette dernière est valable serait plus restreint que celui de leurs potentiels concurrents situés dans des régions centrales.

Par contre, étendre la dérogation aux conducteurs de voitures automobiles lourdes à propulsion non polluante et dont le poids total n'excède pas 7,5 t dépasserait le cadre réglementaire dont il est ici question. Les véhicules électriques sont certes plus lourds

d'action de l'UE : « Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols » ; document 52021DC0400 consultable sur Internet à l'adresse :

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX:52021DC0400>

que les véhicules à moteur thermique du fait du poids supplémentaire de la batterie, mais cela ne justifie pas de fixer une limite de poids aussi élevée.

Plafonner le poids à 4,25 t pour compenser le surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante sans étendre la dérogation de façon disproportionnée semble donc être un juste compromis.

Adaptations formelles

Trois adaptations purement formelles, sans aucune conséquence sur le fond, ont été opérées dans le cadre de la révision. D'une part, il est précisé à l'art. 3, al. 3, P-OTR 1 qu'il est possible d'appliquer en Suisse des prescriptions relatives aux cartes de tachygraphe, notamment le retrait de cartes de conducteur falsifiées, même à des chauffeurs de véhicules immatriculés à l'étranger. Cette précision facilite l'application du droit pour les autorités d'exécution et sa teneur est conforme à la pratique actuelle. D'autre part, il est indiqué à l'art. 11a, al. 2, P-OTR 1 que la durée de conduite de nuit doit être limitée à trois heures pour les circuits, dès lors que le temps de repos hebdomadaire est ajourné dans le cadre du circuit. En outre, le renvoi à l'OETV est introduit sous une forme abrégée à l'art. 13c, al. 1. Cet ajout est nécessaire, étant donné qu'un renvoi à l'ordonnance figure déjà à l'art. 4.

3.2 Règles de la circulation routière et signalisation

Réglementation proposée

À l'avenir, les conducteurs de voitures automobiles lourdes à propulsion non polluante, dont le poids total n'excède pas 4,25 t et dont le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,5 t est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante ne seront plus tenus de se conformer aux règles de la circulation routière et à la signalisation applicables aux voitures automobiles lourdes (cf. colonne bleue dans le tableau 1). Ils devront en principe observer les mêmes règles de la circulation routière et signaux que les conducteurs de voitures automobiles légères (cf. colonne jaune dans le tableau 1). La nouvelle réglementation ne se limitera pas aux véhicules utilitaires électriques (« voitures de livraison ») ; elle s'appliquera également à toutes les catégories possibles de voitures automobiles de transport immatriculées comme voitures automobiles lourdes uniquement en raison du surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante (art. 10, al. 2, OETV). Parmi elles figurent – outre les camions – les voitures de tourisme lourdes, les autocars, les tracteurs à sellette lourds et les voitures d'habitation lourdes. À cet égard, la nouvelle réglementation est comparable à la dérogation à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit, qui est déjà en place (art. 91a, al. 1, let. m, OCR).

Le tableau ci-après classe les catégories de véhicules en question conformément à l'art. 11, al. 2 et 3, OETV en fonction de leur « affectation », la catégorie des véhicules légers étant systématiquement présentée face à celle des véhicules lourds. Il montre également les symboles de véhicules réglés dans l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR)¹⁵, qui couvrent les différentes catégories de véhicules prévues par le droit en vigueur :

« Affectation » du véhicule	Voiture automobile ≤ 3,5 t	Voiture automobile > 3,5 t	Voiture automobile (3,5 à 4,25 t) dont le surplus de poids est imputable au système de propulsion non polluante
Transport de personnes	Voiture de tourisme 	Voiture de tourisme lourde	Voiture de tourisme lourde
Bus (transport de personnes)	Minibus 	Autocar 	Autocar 
Transport de choses	Voiture de livraison 	Camion 	Camion 
	Tracteur à sellette léger 	Tracteur à sellette lourd 	Tracteur à sellette lourd 
	Véhicule articulé léger 	Véhicule articulé lourd 	Véhicule articulé lourd 
Habitation (transport de personnes)	Voiture d'habitation 	Voiture d'habitation lourde 	Voiture d'habitation lourde 

Tableau 1 : Voitures automobiles de transport selon la classification suisse

Afin de mettre en œuvre la nouvelle réglementation, un nouvel art. 41c intitulé « Voitures automobiles lourdes à propulsion non polluante » est introduit dans le chap. 5 « Catégories spéciales de véhicules » de l'OCR. La nouvelle disposition contient, à l'al. 1, let. a, une règle de la circulation générale, selon laquelle les conducteurs de véhicules de ce type doivent observer les règles de la circulation

¹⁵ RS 741.21

routière et la signalisation applicables aux conducteurs de voitures automobiles légères. Si les règles de la circulation routière et les signaux concernent les voitures automobiles lourdes, les conducteurs de véhicules à propulsion non polluante ne sont pas tenus de s'y conformer, même si les véhicules ont été immatriculés comme voitures automobiles lourdes ainsi que le prévoit le droit de la circulation routière. L'al. 1, let. b et c, de la nouvelle disposition précise expressément que différents signaux et règles de la circulation routière valables pour certaines catégories de véhicules légers sont également applicables aux voitures automobiles lourdes à propulsion non polluante et dont le poids total n'excède pas 4,25 t. L'objectif est de garantir que ces règles spécifiques liées à l'affectation du véhicule s'appliquent aussi aux conducteurs des voitures automobiles lourdes précitées, nonobstant le renvoi général aux prescriptions en matière de circulation routière pour les voitures automobiles légères.

La nouvelle règle de circulation est facile à comprendre. Elle se fonde sur l'actuel art. 42, al. 4, OCR, selon lequel les conducteurs de cyclomoteurs doivent se conformer aux prescriptions valables pour les cyclistes. Le renvoi indiqué dans la nouvelle disposition inclut aussi expressément la signalisation. Il convient donc de renoncer à inscrire explicitement dans le droit de la signalisation routière, pour les différents signaux, l'exception applicable aux voitures automobiles lourdes à propulsion non polluante, dont le poids total n'excède pas 4,25 t et dont le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,5 t est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante. De telles adaptations réduiraient inutilement la lisibilité des prescriptions en matière de signalisation routière.

S'agissant des prescriptions relatives au permis de conduire, le nouvel art. 41c P-OCR n'aura pas d'incidences sur les facilités existantes pour les véhicules à propulsion non polluante (art. 4, al. 5, let. f, ch. 2, et let. h, OAC). Les conducteurs de minibus notamment auront toujours besoin du permis de conduire de la sous-catégorie D1.

Enfin, la nouvelle réglementation nécessite d'adapter les prescriptions relatives au signal « Distance minimale » (2.47) à l'art. 28, al. 1, OSR.

Les vitesses maximales autorisées ont une influence sur le réglage du dispositif limiteur de vitesse des voitures automobiles lourdes. La nouvelle disposition exige donc aussi une adaptation des prescriptions sur la construction et l'équipement en ce qui concerne le limiteur de vitesse (cf. ch. 4.4 relatif à l'art. 99 OETV).

Solutions étudiées

Une solution consistant à limiter la nouvelle règle de circulation aux véhicules utilitaires électriques a été étudiée. Les voitures automobiles à propulsion non polluante listées dans la colonne bleue du tableau 1 se distinguent essentiellement par leurs structures et leurs aménagements adaptés à leur utilisation. Limiter la nouvelle règle de circulation aux véhicules utilitaires électriques engendrerait donc une inégalité de traitement incompréhensible. Ainsi, les véhicules utilitaires électriques ne tomberaient plus sous le coup de l'interdiction de circuler pour les camions, tandis que les autocars à propulsion non polluante et dont le poids total n'excède pas non plus 4,25 t resteraient

concernés par l'interdiction de circuler pour les autocars. Par ailleurs, alors qu'il serait autorisé de rouler à une vitesse maximale de 120 km/h (au lieu de 80 km/h jusqu'ici) sur les autoroutes et semi-autoroutes avec des véhicules utilitaires électriques, la vitesse maximale autorisée pour les voitures d'habitation lourdes à propulsion non polluante et dont le poids total n'excède pas non plus 4,25 t serait maintenue à 100 km/h (art. 5, al. 2, let. b, OCR). Si les facilités étaient limitées aux véhicules utilitaires électriques, d'autres règles de circulation comme le régime de priorité lors du croisement sur des routes étroites (art. 9, al. 2, OCR) deviendraient difficiles à comprendre, d'autant plus qu'il est compliqué de faire la distinction à l'œil nu entre des voitures automobiles à propulsion non polluante, pourtant plus lourdes, et des voitures automobiles légères.

3.3 Contrôle en vue de l'immatriculation et équipement obligatoire

Réglementation proposée

La procédure en vue de l'immatriculation de véhicules utilitaires électriques sera adaptée à celle en vigueur pour les voitures automobiles légères. En outre, la suppression de certains équipements libèrera de la charge utile. Les adaptations proposées des prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos ainsi que le relèvement de la vitesse maximale autorisée donneront lieu à d'autres modifications techniques.

Solutions étudiées

La possibilité de classer dans la catégorie des voitures de livraison les véhicules utilitaires électriques dont le poids total dépasse de 750 kg tout au plus celui des voitures de livraison en raison du système de propulsion alternative a déjà été étudiée dans le cadre de la mise en œuvre de la motion 18.3420 Bourgeois (cf. chap. 1.2 Solutions étudiées et solution retenue). La disparité avec la classification prévue par le règlement (UE) 2018/858¹⁶ et par la résolution d'ensemble de la CEE-ONU sur la construction des véhicules (R.E.3)¹⁷ aurait nécessité d'adapter notamment des

¹⁶ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, JO L 151 du 14.6.2018, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2024/1610, JO L, 2024/1610 du 6.6.2024.

¹⁷ Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), consultable à l'adresse : <https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions> > ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.7.

systèmes informatiques et certaines prescriptions cantonales concernant les redevances routières. Cette mesure a donc été écartée en raison des coûts élevés qu'elle aurait occasionnés pour la collectivité. L'examen approfondi visant à déterminer si les véhicules devaient être classés en Suisse dans la catégorie de véhicules N₁ de l'UE aboutit également au même résultat. Les petits constructeurs qui se concentrent sur le marché suisse pourraient certes profiter de dérogations et renoncer à l'installation de systèmes d'aide à la conduite importants pour la sécurité, mais pas les fournisseurs de l'UE. Ces derniers doivent toujours concevoir les véhicules présentant une « masse totale techniquement autorisée » supérieure à 3,5 t sans toutefois dépasser 4,25 t comme des véhicules de la catégorie N₂ et seraient pénalisés par le durcissement des exigences techniques.

Les dispositifs de protection latérale visent à empêcher que des usagers de la route vulnérables passent sous le véhicule en cas d'accident lors d'un changement de direction. Un tel dispositif, qui pèse une trentaine de kilogrammes, est obligatoire sur les véhicules de plus de 3,5 t, mais pas sur les voitures de livraison légères. Plus la charge supportée par l'essieu arrière est élevée, plus le risque de blessures est important, quelle que soit la source du poids. Une dérogation en la matière pour les véhicules électriques lourds dont le poids n'excède pas 4,25 t n'est pas proposée, dans la mesure où elle ferait courir un risque non négligeable.

Un allongement de l'intervalle entre les contrôles subséquents pour aligner la réglementation sur celle applicable aux voitures automobiles légères pourrait faire baisser les coûts d'exploitation. Certains allègements par rapport à la réglementation européenne sont déjà en vigueur en Suisse pour les voitures automobiles lourdes. Il n'y a donc pas lieu de proposer une nouvelle réglementation qui accentuerait les disparités avec le droit européen, lesquelles pourraient avoir une influence sur la sécurité routière.

4 Commentaire des dispositions

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

Art. 3, al. 3

L'alinéa en question bat en brèche le principe de la territorialité, en référence à l'art. 56, al. 2, let. a, LCR. Il énumère les prescriptions en vigueur sur le territoire suisse pour les conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger. Les infractions à ces prescriptions sont punies en Suisse, même si elles ont été commises à l'étranger.

Avec le déploiement du tachygraphe numérique en 2006, les prescriptions correspondantes relatives aux différentes cartes de tachygraphe ont été introduites dans les art. 13a à 13e. Pour les autorités d'exécution, le respect des art. 13a et 13b est un élément primordial lors des contrôles de véhicules immatriculés à l'étranger. Il est par exemple possible de retirer une carte de conducteur falsifiée et de le signaler aux autorités étrangères. La modification proposée permet de préciser qu'il est par

exemple possible de procéder en Suisse au retrait de cartes de conducteur falsifiées appartenant à des chauffeurs de véhicules immatriculés à l'étranger.

Art. 4, al. 2, let. b^{bis}

L'art. 4, al. 2, let. b dispose que les conducteurs d'ensembles de véhicules affectés au transport de choses, dont le poids total du véhicule tracteur n'excède pas 3,5 t, ne sont pas soumis à l'ordonnance sur les chauffeurs s'ils effectuent exclusivement des courses qui n'entrent pas dans le champ d'application de cette dernière. La même réglementation s'appliquera désormais aussi aux conducteurs d'ensembles de véhicules affectés au transport de choses et dotés d'un véhicule tracteur à propulsion non polluante (art. 9a, al. 2, OETV¹⁸), dont le poids total excède 3,5 t sans toutefois être supérieur à 4,25 t et dont le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,5 t est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante.

Cette adaptation vise à mettre sur un pied d'égalité les conducteurs d'ensembles de véhicules dont le véhicule tracteur est une voiture de livraison à moteur thermique (poids max. de 3,5 t) et ceux dont le véhicule tracteur est une voiture automobile lourde dont le poids total n'excède pas 4,25 t, qui pèse plus de 3,5 t uniquement du fait de la propulsion non polluante et, de ce fait, est considérée comme une voiture automobile lourde.

Art. 4, al. 2, let. b^{ter}

Le droit en vigueur dispose que les conducteurs de véhicules articulés dont le véhicule tracteur est équipé d'un moteur conventionnel et dont le poids total autorisé de l'ensemble n'excède pas 5 t ne sont pas soumis à l'ordonnance sur les chauffeurs s'ils effectuent exclusivement des courses qui n'entrent pas dans le champ d'application de cette dernière. Avec la nouvelle disposition, cette exception s'applique également aux véhicules articulés à propulsion non polluante, dont le poids total autorisé de l'ensemble excède 5 t, sans toutefois dépasser 5,75 t, pour autant que le surplus de poids soit imputable exclusivement au système de propulsion non polluante. Les conducteurs de véhicules articulés à propulsion non polluante sont donc mis sur un pied d'égalité avec les conducteurs de véhicules articulés à moteur conventionnel.

Art. 4, al. 4

Pour que les conducteurs de voitures automobiles lourdes dont le poids total dépasse 3,5 t en raison de la propulsion non polluante mais n'excède pas 4,25 t soient mis sur un pied d'égalité avec les conducteurs de voitures de livraison à moteur thermique (poids max. de 3,5 t), il convient d'introduire une dérogation pour les « véhicules seuls » en trafic interne. Cette dérogation étant introduite dans un alinéa séparé et non dans l'énumération de l'al. 2, elle ne s'applique pas uniquement lorsque les conducteurs

¹⁸ RS 741.41

effectuent exclusivement des courses qui n'entrent pas dans le champ d'application de l'ordonnance sur les chauffeurs. La disposition en question correspond à la réglementation en vigueur pour les conducteurs effectuant des courses avec des voitures de livraison à moteur thermique.

Le principe énoncé à l'art. 20 reste applicable aux conducteurs dont l'activité professionnelle n'est que partiellement soumise à l'ordonnance sur les chauffeurs. Il prévoit que ceux-ci n'ont pas le droit, dans l'ensemble de leur activité professionnelle, de dépasser les limites fixées dans ladite ordonnance.

Art. 11a, al. 2

L'adaptation opérée dans l'alinéa en question vise à préciser que la durée de conduite de nuit doit être réduite à trois heures lors de circuits si le temps de repos hebdomadaire est ajourné à cette occasion.

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

Art. 41c (nouveau)

Titre : le nouvel art. 41c est inséré au début du chap. 5 « Catégories spéciales de véhicules », qui contient les règles de la circulation routière applicables uniquement à certaines catégories de véhicules. Bien que seuls les « véhicules à propulsion non polluante » constituent un genre ou une catégorie de véhicules à part entière, et non les « voitures automobiles lourdes à propulsion non polluante et dont le poids total n'excède pas 4,25 t » (cf. art. 9a, al. 2, OETV), il semble toutefois plus judicieux, du point de vue de la systématique du droit, de faire figurer la nouvelle réglementation dans le chap. 5.

Al. 1, let. a : cette disposition contient la règle de circulation générale selon laquelle les conducteurs de voitures automobiles lourdes à propulsion non polluante, dont le poids total n'excède pas 4,25 t et dont le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,5 t est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante doivent observer les règles de la circulation routière et la signalisation applicables aux voitures automobiles légères. Ainsi, les règles de circulation et signaux ci-après ne s'appliqueraient plus aux conducteurs de véhicules de ce type :

Ordonnance sur les règles de la circulation routière

- Interdiction de conduire des camions et des tracteurs à sellette lourds sous l'influence de l'alcool (art. 2a, al. 1, let. c, OCR)
- Vitesse maximale de 80 km/h pour les camions et les tracteurs à sellette lourds, et de 100 km/h pour les voitures d'habitation lourdes sur les autoroutes et semi-autoroutes (art. 5, al. 1, let. a, ch. 1, et al. 2, let. b, OCR)

- Régime de priorité lors du croisement avec des véhicules automobiles lourds, des autocars et des camions (art. 9, al. 2, OCR)
- Distances minimales générales entre les voitures automobiles lourdes en dehors des localités (art. 10, al. 3, OCR)
- Prescriptions concernant la manière d'immobiliser des voitures automobiles lourdes (art. 22, al. 3, OCR)

Ordonnance sur la signalisation routière

- Signal « Circulation interdite aux camions » (2.07) : interdiction de circuler pour les camions et les tracteurs à sellette lourds (art. 19, al. 1, let. d, OSR)
- Signal « Interdiction aux camions de dépasser » (2.45) : interdiction de dépasser pour les camions et les tracteurs à sellette lourds (art. 26, al. 2, OSR)
- Signal « Distance minimale » (2.47) : distance minimale applicable à l'ensemble des voitures automobiles lourdes (art. 28, al. 1, OSR)¹⁹
- Symboles « Voitures automobiles lourdes » (5.21), « Camion » (5.22), « Camion avec remorque » (5.23), « Véhicule articulé » (5.24) et « Autocar » (5.25) (annexe 2, ch. 5, OSR)

Dans le cadre de la mise en œuvre de la motion 18.3420 Bourgeois, des dérogations à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ont déjà été introduites à l'art. 91a, al. 1, let. m et n, OCR pour les voitures automobiles lourdes à propulsion non polluante. Celles-ci seront maintenues en dépit de la règle de circulation générale énoncée à l'art. 41c, al. 1, P-OCR. D'une part, elles vont plus loin que ce qui est proposé dans la nouvelle disposition, dans la mesure où la let. n prévoit que les véhicules articulés à propulsion non polluante et dont le poids de l'ensemble n'excède pas 5,75 t ne sont pas non plus soumis à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit. D'autre part, l'art. 2, al. 2, LCR donne explicitement pour mandat au Conseil fédéral de régler les modalités de ladite interdiction. Il n'est pas certain que la nouvelle règle de circulation permette à elle seule de remplir ce mandat.

Al. 1, let. b et c : l'art. 3a, al. 3, OCR impose aux conducteurs d'autocars et de minibus d'attirer l'attention des passagers de manière appropriée sur l'obligation de porter la ceinture de sécurité. L'al. 1, let. b dispose explicitement que cette obligation s'applique aussi aux conducteurs d'autocars à propulsion non polluante et dont le poids total n'excède pas 4,25 t. Cette précision permet de garantir que les conducteurs de véhicules de ce type ne sont pas dispensés de l'obligation d'information compte tenu

¹⁹ Cf. commentaires figurant au ch. 4.3 relatif à l'OSR en ce qui concerne la nouvelle teneur proposée de la disposition.

du renvoi général aux règles de la circulation applicables aux conducteurs de voitures automobiles légères, qui est indiqué à l'al. 1, let. a. Il en va de même en ce qui concerne la signalisation destinée aux voitures d'habitation (let. c). Par ailleurs, l'OCR et l'OSR comportent des règles qui s'appliquent aussi bien aux conducteurs de véhicules des transports publics en trafic de ligne qu'à ceux circulant à proximité de ces derniers avec leurs véhicules (cf. notamment les art. 17, al. 5, et 38, al. 3, OCR ainsi que l'art. 45, al. 2, OSR). Il n'est pas nécessaire de faire référence à ces prescriptions dans le nouvel art. 41c P-OCR, étant donné qu'elles sont valables indépendamment du poids du véhicule des transports publics en trafic de ligne.

Al. 2 : les limitations de poids sont indiquées en premier lieu pour des questions liées à la statique des ouvrages. Les prescriptions en matière de signalisation ne se fondent pas sur le poids total inscrit dans le permis de circulation, mais sur le poids effectif, autrement dit sur le poids réel du véhicule, y compris le poids des occupants et du chargement et, pour les véhicules tracteurs, la charge du timon ou celle de la sellette d'appui d'une remorque accouplée (art. 7, al. 2, OETV). Celles relatives au poids maximal ne sont donc pas concernées par la règle de circulation générale énoncée à l'al. 1, let. a, ce qui doit être précisé explicitement dans le nouvel al. 2.

4.3 Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR)

Art. 28, al. 1

Aux termes de l'art. 28, al. 1, OSR en vigueur, les conducteurs de voitures automobiles dont le poids total excède 3,5 t sont tenus de maintenir entre eux la distance minimale indiquée. Contrairement à l'interdiction de circuler pour les camions, la disposition en question ne vise pas les voitures automobiles lourdes, mais se fonde sur le poids total, ce qui pourrait prêter à confusion au regard de la nouvelle règle de circulation générale proposée à l'art. 41c, al. 1, P-OCR, en ce sens que les conducteurs de véhicules à propulsion non polluante et dont le poids total n'excède pas 3,5 t devraient tenir compte de ce signal. L'art. 28, al. 1 s'appliquera donc aussi désormais à la catégorie des « voitures automobiles lourdes ». Les ensembles de véhicules (véhicule tracteur et remorque) dont le poids total excède 3,5 t seront également concernés par cette prescription.

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

Art. 32, al. 2

Les véhicules doivent faire l'objet d'un contrôle officiel avant d'être admis à la circulation pour la première fois. Lorsqu'il s'agit de véhicules bénéficiant d'une réception par type, les cantons peuvent déléguer ce contrôle à des personnes qui travaillent par exemple dans un point de vente du constructeur ou de l'importateur concerné. Actuellement, les voitures automobiles lourdes échappent à cette possibilité de délégation, si bien que les véhicules à propulsion non polluante dont le poids total excède 3,5 t, mais pas 4,25 t, doivent systématiquement être présentés devant l'autorité cantonale. Cette

disposition potestative sera étendue, mais les cantons décideront des modalités de la délégation.

La disposition en question ne pourra s'appliquer qu'au sous-ensemble des véhicules complets (par ex. fourgons), comme pour les voitures de livraison. Les véhicules qui n'ont pas été réceptionnés dans leur version définitive, tels que les châssis avec cabine qui seront complétés avec un pont ou une caisse frigorifique par un carrossier, ne sont pas concernés par le contrôle garage.

Pour que la prescription demeure intelligible malgré l'ajout de la disposition, le texte actuel de l'alinéa est structuré sous la forme de lettres.

Art. 99, al. 2, let. e (nouvelle)

Les dispositifs limiteurs de vitesse réduisent la puissance de propulsion en fonction de la vitesse définie afin d'empêcher tout dépassement de cette dernière. Les exigences techniques sont régies par le règlement ONU n° 89, lequel formule des recommandations, dans son champ d'application, sur les cas dans lesquels des dispositifs limiteurs de vitesse doivent être prescrits. De tels dispositifs sont recommandés pour les véhicules dont le poids total autorisé est supérieur à 10 t et dont la vitesse maximale autorisée est inférieure à la limitation générale de vitesse. Le nouvel art. 41c OCR a pour conséquence que ces deux critères ne sont pas ou plus valables pour les véhicules à propulsion non polluante en question. La prescription concernant l'installation de ces dispositifs sur les véhicules concernés de la catégorie N₂ dont le poids n'excède pas 4,25 t ne repose donc plus sur le droit international et peut être supprimée. En conséquence, la liste des dérogations à l'obligation d'équipement est complétée par la let. e.

Art. 100, al. 1 (indication déclarative)

Les prescriptions sur l'équipement relatives aux tachygraphes figurent à l'art. 100 OETV. La suppression proposée de l'obligation d'équipement pour les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t ne nécessite toutefois pas d'adaptation dans l'article en question, étant donné que ladite obligation est déterminée par l'assujettissement des conducteurs aux prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos. Cependant, sur les voitures automobiles lourdes, un enregistreur de données au sens de l'art. 102 OETV doit être installé si le véhicule n'est pas équipé d'un tachygraphe. Celui-ci prend en charge l'enregistrement de la vitesse, qui est normalement intégré au tachygraphe, et sert à faire la lumière sur les accidents. Le « système d'enregistrement des données d'évènement conforme au droit de l'UE » (art. 102a OETV) est un dispositif dont le but est comparable. Les prescriptions

européennes déterminantes du règlement (UE) 2019/2144²⁰ exigent que les voitures de tourisme et de livraison en soient équipées depuis le 6 juillet 2024, tandis que les véhicules utilitaires lourds ne seront soumis à cette obligation qu'à compter du 7 janvier 2029. Équiper ces derniers d'un enregistreur de données permet de sauvegarder les données d'accident de la même manière que dans les voitures de livraison.

Art. 114, al. 2

La présence d'un extincteur dans les véhicules à propulsion non polluante dont le poids total n'excède pas 4,25 t ne sera plus nécessaire, ce qui permettra de réduire d'une dizaine de kilogrammes le poids à vide du véhicule et d'accroître d'autant la charge utile. En outre, un espace de logement sera libéré dans le véhicule. Les extincteurs portatifs actuellement prescrits ne permettent souvent pas d'empêcher ou d'éteindre des incendies de véhicules, en particulier lorsque des batteries électriques sont endommagées. Il est toutefois possible de retarder la propagation de l'incendie lorsqu'ils sont utilisés de manière ciblée lors du départ du feu. Cela peut potentiellement laisser plus de temps pour sauver des personnes en cas d'accident.

5 Conséquences

5.1 Conséquences pour la Confédération

Le fait d'appliquer les prescriptions en matière de comportement valables pour les voitures automobiles légères aux conducteurs de véhicules électriques dont le poids total n'excède pas 4,25 t n'a pas de conséquences sur les finances, les effectifs ou

²⁰ Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission, JO L 325 du 16.12.2019, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2023/2590, JO L, 2023/2590, 22.11.2023

d'autres domaines de la Confédération. Il en va de même en ce qui concerne les modifications des exigences techniques posées aux véhicules.

5.2 Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne

Les modifications proposées, dont le but est de rendre les véhicules électriques plus attrayants sur le marché, devraient avoir un effet bénéfique à tous les niveaux du système fédéral et pour toutes les régions. Les véhicules électriques génèrent moins d'émissions, offrent un bon rendement énergétique, peuvent récupérer de l'énergie pour la batterie dans les descentes et présentent de faibles coûts d'exploitation. Les communes, les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne ainsi que leur population et les commerçants tireront profit de ces effets.

La charge de travail pour les autorités d'exécution cantonales lors des contrôles routiers devrait légèrement diminuer, étant donné qu'il n'y aura plus de contrôle du respect des prescriptions sur la durée du travail et du repos pour les véhicules et ensembles de véhicules qui n'y seront désormais plus soumis.

Les autorités cantonales et communales chargées de la signalisation routière devront tenir compte à l'avenir du surplus de poids des voitures automobiles lourdes à propulsion non polluante et dont le poids total n'excède pas 4,25 t lors de la planification de mesures en matière de circulation, en particulier là où la statique des ouvrages joue un rôle. Les voitures automobiles lourdes précitées pourront toujours être exclues d'une aire de circulation au moyen du signal « Poids maximal » (2.16). En cas de problèmes liés à la statique, le Conseil fédéral recommande d'utiliser le signal 2.16 en lieu et place du signal « Distance minimale » (2.47).

Le poids supérieur de 750 kg au maximum par rapport à celui des voitures de livraison entraîne une augmentation de la charge par essieu. Le léger accroissement de la sollicitation de l'infrastructure qui en résulte peut toutefois être répercuté dans les modèles cantonaux de l'impôt sur les véhicules à moteur, selon le principe de l'imputation directe des coûts, en classant les véhicules en question dans la catégorie des voitures automobiles lourdes.

5.3 Conséquences économiques, sociales et environnementales

La multiplication des véhicules utilitaires électriques silencieux et respectueux du climat, qui résulte du fait que ces derniers sont davantage mis sur un pied d'égalité avec les voitures de livraison à moteur thermique, aura des effets bénéfiques pour l'environnement. En outre, les entreprises se verront délester de certaines charges : d'une part, les frais d'acquisition et d'installation du tachygraphe et les coûts de son contrôle périodique disparaîtront. D'autre part, la charge administrative des entreprises diminuera, étant donné que celles-ci ne devront plus gérer les données relatives au temps de travail, de conduite et de repos des chauffeurs et qu'il n'y aura plus de contrôles d'entreprise réguliers. Grâce au contrôle garage, les vendeurs de véhicules neufs dotés d'une carrosserie complète ne devront plus aller effectuer le contrôle en vue de l'immatriculation auprès de l'organe d'expertise cantonal. Il ne faut toutefois pas

s'attendre à des effets significatifs sur l'économie, la société ou l'environnement. Si les impulsions recherchées sont tout à fait positives, le volume de vente réalisable ne laisse toutefois pas présager un impact important.

5.4 Conséquences pour la sécurité routière

5.4.1 Nouvelle règle de circulation

Conformément au droit en vigueur, parmi les voitures automobiles de plus de 3,5 t, seules les voitures de tourisme lourdes sont autorisées à rouler à 120 km/h sur les autoroutes (cf. art. 5, al. 1, let. a, ch. 1, OCR, par déduction inverse). La nouvelle règle de circulation aurait pour conséquence que davantage de véhicules de plus de 3,5 t seraient autorisés à rouler à 120 km/h sur les autoroutes, à savoir également les véhicules utilitaires électriques et les voitures d'habitation lourdes à propulsion non polluante, dont le poids total n'excède pas 4,25 t et dont le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,5 t est dû au surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante. Des vitesses et des poids plus élevés augmentent le risque d'accidents graves (allongement des distances de freinage, accroissement de l'inertie du véhicule et augmentation du poids lors de l'impact). Compte tenu du fait que les véhicules utilitaires électriques ne seront pas non plus soumis à l'avenir à l'interdiction de dépasser pour les camions, le risque de manœuvres de dépassement dangereuses avec des camions s'amplifiera également. Cela dit, les véhicules utilitaires électriques devraient être utilisés en premier lieu en trafic urbain et interurbain, et moins sur les autoroutes, car la batterie se décharge plus rapidement en roulant à vitesse élevée.

Exempter les véhicules utilitaires électriques de l'interdiction de circuler pour les camions n'aurait quasiment pas d'incidences sur la sécurité routière. Il en va de même pour les autres obligations et interdictions signalées qui ne s'appliquent qu'aux poids lourds de par la plaque complémentaire portant le symbole « Camion » (par ex. « Interdiction d'obliquer à droite » [2.42]). De telles prescriptions pour les camions sont signalées principalement en raison des dimensions de ces derniers ou du bruit qu'ils génèrent.

Enfin, la nouvelle règle de circulation aurait aussi des conséquences sur l'interdiction légale de conduire un camion sous l'influence de l'alcool (art. 2a, al. 1, let. c, OCR). Les conducteurs de véhicules utilitaires électriques à propulsion non polluante, dont le poids total n'excède pas 4,25 t et dont le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,5 t est dû au surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante, ne seraient plus concernés par l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool et ne seraient considérés d'office comme étant en état d'ébriété et donc incapables de conduire qu'à partir d'un taux d'alcool dans le sang de 0,50 pour mille. Cette nouveauté peut avoir des effets néfastes sur la sécurité routière, étant donné qu'un taux d'alcool dans le sang jusqu'à 0,50 pour mille peut aussi altérer la capacité de conduire. Il serait donc important dans le cadre des échanges économiques que les entreprises de transport veillent, en toute connaissance de cause, à interdire la conduite sous l'influence de l'alcool.

5.4.2 Non-assujettissement des conducteurs à l'OTR 1

Il ne faut pas s'attendre à des conséquences néfastes sur la sécurité routière. L'augmentation du poids total des véhicules utilitaires électriques concernés n'est pas imputable à un accroissement de la charge utile, mais à la technologie de la batterie. Dans la pratique, ces derniers seront donc utilisés comme des voitures de livraison à moteur thermique. Les voitures de livraison ne présentent pas un risque accru pour la sécurité en Suisse²¹. Par ailleurs, les véhicules utilitaires électriques jusqu'à 4,25 t sont conduits en grande partie par les mêmes personnes que celles au volant de voitures de livraison à moteur thermique. Celles-ci disposent d'une expérience comparable de la conduite et réalisent des missions similaires pour leurs livraisons quotidiennes. Enfin, l'art. 31, al. 2, LCR, qui prévoit que les conducteurs de ces véhicules doivent s'abstenir de conduire lorsqu'ils sont épuisés, demeure applicable.

5.4.3 Allègement des prescriptions sur la construction et l'équipement des véhicules

Les adaptations proposées sont uniquement celles qui correspondent au potentiel de dangerosité des voitures de livraison moins lourdes et se justifient par ce dernier ou qui découlent directement des règles de la circulation routière. Il n'est pas prévu de modifier les prescriptions résultant de l'impact physique du poids des véhicules. Par conséquent, aucun effet néfaste pour la sécurité routière n'est à prévoir.

6 Aspects juridiques

6.1 Constitutionnalité

La révision dont il est question ici est conforme au cadre établi à l'art. 82 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.)²².

6.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

La nouvelle réglementation est compatible avec les obligations internationales de la Suisse. De par leur restriction au trafic interne, les nouveautés sont juridiquement légitimes eu égard aux obligations internationales.

6.2.1 AETR

L'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) régit uniquement les transports internationaux et ne s'oppose donc pas à une dérogation pour le trafic intérieur suisse.

²¹ *Kurzanalyse Lieferwagen*, BPA (disponible uniquement en allemand) ; <https://www.bfu.ch/de/die-bfu/doi-desk/10-13100-bfu-2-276-01>

²² RS 101

6.2.2 Accords bilatéraux Suisse-UE

Le projet dont il est question ici vise à assimiler, dans la législation routière suisse, les voitures automobiles lourdes affectées au transport de choses, dont le poids total n'excède pas 4,25 t, mais est supérieur à 3,5 t du fait de la propulsion non polluante, aux voitures de livraison à moteur thermique dont le poids total n'excède pas 3,5 t. De ce fait, les véhicules utilitaires électriques dont le poids total n'excède pas 4,25 t n'entreront plus dans le champ d'application des prescriptions sur la durée du travail et du repos figurant dans le règlement (CE) n° 561/2006, lequel fait partie intégrante de l'ATT. De surcroît, dans la plupart des cas, les conducteurs desdits véhicules utilitaires électriques effectuent des courses dans un rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise. Tant que ces véhicules sont utilisés uniquement en trafic interne et non en trafic transfrontalier, les nouvelles règles sont compatibles avec les prescriptions de l'ATT.

La proposition d'assimilation et la dérogation qui en découle se fondent sur les dispositions facultatives de l'art. 13 du règlement (CE) n° 561/2006, que les États contractants sont libres de reprendre ou non dans leur législation nationale. Par conséquent, le projet est conforme aux obligations actuelles de la Suisse vis-à-vis de l'UE, dans la mesure où il ne dépasse pas le cadre de l'ATT et n'enfreint pas de prescriptions contraignantes du règlement (CE) n° 561/2006.

Les prescriptions suisses relatives à la classification, à la réception par type, à la construction et à l'équipement des véhicules sont en grande partie harmonisées avec celles de l'UE. Les modifications proposées ne constituent pas des prescriptions supplémentaires et sont donc compatibles avec l'accord sur l'élimination des entraves techniques au commerce qui est pertinent du point de vue de la circulation routière²³. Les prescriptions européennes en matière de réception par type du règlement (UE) 2018/858²⁴ et l'accord n'excluent pas que des équipements non couverts par la réception par type soient exigés dans les prescriptions nationales en vue de l'immatriculation. Par conséquent, toute modification des prescriptions suisses concernant de tels équipements ne donne pas lieu à des divergences avec le droit européen. La procédure d'immatriculation et les contrôles en vue de l'immatriculation n'étant pas non plus définis dans le droit européen, chaque pays peut en fixer le cadre.

6.2.3 Accord de la CEE-ONU de 1958

Les modifications des exigences techniques sont harmonisées avec les règlements (addenda) de l'Accord du 20 mars 1958 concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues

²³ ARM ; RS **0.946.526.81**

²⁴ Cf. note de bas de page 16

et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements²⁵.

6.2.4 Conventions de Vienne de 1968

Sur le fond, la nouvelle réglementation prévue va à l'encontre de la Convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la circulation routière et de celle du 8 novembre 1968 sur la signalisation routière. Ces deux conventions ne prévoient pas de dispenser certains genres de véhicules dont le poids total excède 3,5 t du respect des prescriptions applicables aux véhicules automobiles lourds. Cependant, différents pays ont franchi le pas d'exclure les véhicules électriques du champ d'application de certains signaux en faisant usage de plaques complémentaires. Ainsi, en Allemagne par exemple, les plaques complémentaires  et  permettent respectivement aux camions électriques ainsi qu'aux véhicules et ensembles de véhicules jusqu'à 7,5 t d'échapper à l'interdiction pour les poids lourds.²⁶

Les modifications proposées ne concernent aucune des prescriptions techniques figurant à l'annexe 5 de la Convention du 8 novembre 1968 sur la circulation routière.

6.3 Forme de l'acte à adopter

Les adaptations juridiques en question se fondent sur les art. 8, al. 1, 31, al. 2^{bis}, 32, al. 2, 56, 57, al. 1, et 106, al. 1, de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR) et prennent la forme d'ordonnances du Conseil fédéral.

6.4 Protection des données

Les adaptations juridiques ne donneront pas lieu au traitement de données personnelles supplémentaires.

Étant donné que les conducteurs de véhicules utilitaires électriques à propulsion non polluante et dont le poids total dépasse 3,5 t, mais pas 4,25 t ne seront plus soumis à l'OTR 1 en trafic interne, plus aucune donnée correspondante ne sera traitée dans le cadre de l'exécution.

²⁵ RS 0.741.411

²⁶ Annexe 2 concernant l'art. 41, al. 1, du code de la route allemand (*Strassenverkehrs-Ordnung* ; StVO) consultable à l'adresse : <https://www.gesetze-im-internet.de> >> Straßenverkehrs-Ordnung >> [Anlage 2 \(zu § 41 Absatz 1\) Vorschriftzeichen](#).