

8 novembre 2023

---

# **Rapport sur les résultats de la consultation**

## **Prescriptions applicables aux véhicules – révision partielle de quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière**

Consultation réalisée du 29 juin au 20 octobre 2022

---

Numéro du document : ASTRA-D-OCB13401/111

## Remarque préliminaire

La consultation 2022/42 « Prescriptions applicables aux véhicules – révision partielle de quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière » a inclus non seulement l'introduction de la deuxième version du tachygraphe intelligent, mais aussi divers autres thèmes tels que la mise à jour de prescriptions techniques internationales applicables aux véhicules, l'adaptation de la vitesse maximale des machines de travail agricoles et forestières équipées de freins adéquats ou encore des exigences de contrôle moins rigoureuses pour les véhicules anciens transformés. À cause des échéances de l'UE publiées seulement après le début de la consultation, l'introduction du tachygraphe UE a dû être anticipée. Le projet de révision a donc été divisé après la consultation. Le présent rapport contient les résultats de la consultation sur toutes les adaptations du projet à l'exception de l'introduction du nouveau tachygraphe (question 10 du questionnaire). Les résultats de ce dernier ont été traités dans un rapport séparé au vu de l'urgence.

Tous les documents de la procédure de consultation sont mis en ligne sur le site Internet de la Chancellerie fédérale, sous :

[www.admin.ch](http://www.admin.ch) > Droit fédéral > Procédures de consultation > Procédures de consultation terminées > 2022 > DETEC > Procédure de consultation « Prescriptions applicables aux véhicules – révision partielle de quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière » ; [lien direct : 2022/42](#).

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Résumé.....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Objet de la consultation.....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Organisation de la procédure de consultation .....</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Le projet en détail.....</b>	<b>8</b>
4.1	Obligation d'équiper les véhicules de systèmes d'assistance à la conduite et renforcement des exigences de sécurité .....	12
4.2	Obligation d'installer un enregistreur de données d'accident .....	14
4.3	Sécurité des autocars en cas d'incendie et de renversement .....	16
4.4	Prescriptions techniques relatives aux systèmes d'automatisation .....	18
4.5	Remorques motorisées .....	19
4.6	Étiquette d'avertissement sur les pneus d'hiver .....	22
4.7	Systématique de classification des véhicules de travail .....	24
4.8	Transport de véhicules automobiles au moyen de voitures automobiles de travail 28	
4.9	Vitesse maximale de 40 km/h pour les voitures automobiles de travail agricoles et forestières .....	29
4.10	Prescriptions relatives aux véhicules agricoles et forestiers.....	31
4.11	Exemption de l'obligation d'immatriculation pour les chariots de travail dont la vitesse n'excède pas 6 km/h .....	32
4.12	Porte-à-faux avant.....	34
4.13	Transformation des unités de propulsion des véhicules anciens .....	35
4.14	Contrôle subséquent extraordinaire obligatoire en cas de transformation de véhicules – système cantonal commun et libéralisation des jantes adaptables .....	40
4.15	Habilitation à édicter des dispositions d'exécution .....	46
<b>5</b>	<b>Annexes.....</b>	<b>48</b>
5.1	Participant·es et participants à la consultation et abréviations .....	48
5.2	Liste des autres abréviations .....	50
5.3	Questionnaire soumis dans le cadre de la consultation .....	52

## Tableaux

Tableau 1	Position de principe sur le projet (cf. question 1 du questionnaire) .....	5
Tableau 2	Aperçu chiffré des avis.....	7
Tableau 3	Réponses à la question 1 du questionnaire.....	8
Tableau 4	Réponses à la question 2 du questionnaire.....	12
Tableau 5	Réponses à la question 3 du questionnaire.....	14
Tableau 6	Réponses à la question 4 du questionnaire.....	16
Tableau 7	Réponses à la question 5 du questionnaire.....	17
Tableau 8	Réponses à la question 6 du questionnaire.....	18
Tableau 9	Réponses à la question 7 du questionnaire.....	19
Tableau 10	Réponses à la question 8 du questionnaire.....	20
Tableau 11	Réponses à la question 9 du questionnaire.....	22
Tableau 12	Réponses à la question 11 du questionnaire.....	24
Tableau 13	Réponses à la question 12 du questionnaire.....	26

Tableau 14	Réponses à la question 13 du questionnaire.....	28
Tableau 15	Réponses à la question 14 du questionnaire.....	29
Tableau 16	Réponses à la question 15 du questionnaire.....	31
Tableau 17	Réponses à la question 16 du questionnaire.....	32
Tableau 18	Réponses à la question 17 du questionnaire.....	34
Tableau 19	Réponses à la question 18 du questionnaire.....	35
Tableau 20	Réponses à la question 19 du questionnaire.....	38
Tableau 21	Réponses à la question 20 du questionnaire.....	40
Tableau 22	Réponses à la question 21 du questionnaire.....	42
Tableau 23	Réponses à la question 22 du questionnaire.....	44
Tableau 24	Réponses à la question 23 du questionnaire.....	46
Tableau 25	Réponses à la question 24 du questionnaire.....	47

## 1 Résumé

L'acceptation ou le refus du projet faisait l'objet de la première question. Certains participants à la consultation n'ont pas rempli le questionnaire et n'ont transmis leur prise de position que sous la forme d'un courrier. Leur avis a été repris de ce courrier.

Tous les cantons approuvent sur le principe les modifications proposées.

Au total, quarante associations, partis politiques représentés et organisations approuvent le projet de révision sur le principe, tandis que six le rejettent et trois ne prennent pas position.

En revanche, les avis reçus de particuliers, de garages et de revendeurs rejettent en majorité le projet. Seuls deux avis de particuliers, de garages ou de revendeurs l'approuvent sur le principe.

Il faut noter que quelques garages et revendeurs dont le modèle d'affaires est très fortement affecté par la proposition de réglementation ont remis encore une fois en leur propre nom un avis identique à celui de l'association qui les représente. Pour une meilleure vue d'ensemble, le texte qui suit regroupe ces avis sous les désignations KO1 et KO2, lesquelles incluent 40, respectivement 30 avis. L'énumération nominative des différentes personnes qui ont pris position se trouve dans la liste des abréviations de ce rapport, sous KO1 et KO2.

Tableau 1 Position de principe sur le projet (cf. question 1 du questionnaire)

<b>Participants</b>	<b>Pour</b>	<b>Contre</b>	<b>Sans avis</b>
Cantons	26	0	0
Associations, partis et organisations	40	6	3
Particuliers, garages et revendeurs	2	72	0

## 2 Objet de la consultation

La présente révision vise une harmonisation générale des prescriptions techniques suisses concernant les véhicules avec l'évolution du droit de l'UE. Il s'agit principalement de mesures destinées à améliorer la sécurité routière. Outre les voitures automobiles de transport et leurs remorques, qui constituent la majeure partie du parc de véhicules suisse, les véhicules de travail y jouent un rôle important.

Contrairement aux véhicules de transport, les véhicules de travail sont soumis, pour leur admission à la circulation, à des prescriptions qui ne sont guère harmonisées au niveau international. Les critères de classification de ces véhicules (pelle mécanique, moissonneuse-batteuse, camion-grue, plateforme élévatrice mobile, etc.) figurant dans les ordonnances suisses datent des années soixante. Ils ne recouvrent pas certains concepts de véhicules de travail modernes, ce qui suscite de l'incompréhension. Les prescriptions relatives aux véhicules de travail doivent donc être adaptées.

La motion Nantermod ([18.3078](#) « Autoriser les voitures de tourisme comme remorques de voitures automobiles de travail »), transmise par le Parlement, avait en outre chargé le Conseil fédéral de réviser les ordonnances pertinentes afin d'autoriser les voitures de tourisme comme remorques des voitures automobiles de travail. La présente proposition de révision met aussi en œuvre cette demande.

Par ailleurs, les véhicules anciens doivent aujourd'hui satisfaire aux prescriptions les plus récentes lors du montage d'une unité de propulsion qui ne date pas de leur époque. Étant donné que cela représente un investissement disproportionné, ce sont très souvent de vieux moteurs d'époque très polluants qui sont installés. La proposition de révision a aussi pour but de contribuer dans ce domaine à l'actualisation du droit suisse existant.

Le projet mis en consultation tient également compte de la demande, formulée par les services cantonaux des automobiles, de simplifier l'exécution au niveau du contrôle subséquent des jantes adaptables.

Les nouvelles réglementations mentionnées visent l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV, RS 741.41), mais par conséquent aussi l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR, RS 741.11), l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC, RS 741.51) et l'ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules (OAV, RS 741.31).

### 3 Organisation de la procédure de consultation

Le 29 juin 2022, le Conseil fédéral a ouvert une procédure de consultation sur la « révision partielle de quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière », qui a duré jusqu'au 20 octobre 2022.

178 destinataires ont été invité(e)s à participer à la consultation, dont l'ensemble des cantons, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui oeuvrent au niveau national, les associations faîtières de l'économie qui oeuvrent au niveau national ainsi que d'autres organisations et cercles intéressés. 67 réponses, dont une qui renonçait à prendre position sur le projet global, sont parvenues des destinataires invités. 82 autres personnes ou entreprises ont présenté un avis sans y avoir été directement invitées.

Tableau 2 Aperçu chiffré des avis

<b>Catégories</b>	<b>Invités</b>	<b>Avis remis</b>
Cantons	26	26
Partis politiques	11	2
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	3	0
Associations faîtières de l'économie	8	5
Autres destinataires de la consultation	130	34
Avis reçus en sus	0	82
<b>Total</b>	<b>178</b>	<b>149</b>

Tous les avis peuvent être consultés sur le site Internet du Conseil fédéral, sous la rubrique des consultations 2022 terminées.

Une liste des participants à la consultation ainsi que des abréviations les désignant dans ce rapport figure en annexe du présent document.

## 4 Le projet en détail

Le texte qui suit résume les différentes modifications en suivant l'énumération du rapport explicatif et les réponses reçues aux questions du questionnaire.

**Question 1 du questionnaire :** Approuvez-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) et de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR) ?

Tableau 3 Réponses à la question 1 du questionnaire

Catégories	Oui	Non	Renonciation à une PDP
Cantons	26	0	0
Associations et organisations	40	6	3
Particuliers, garages et revendeurs	2	72	0

### Intervenants favorables :

Cantons : Tous les cantons approuvent le principe de la révision proposée.

Associations, partis et organisations : CCCS, AGRO, ARVAG, asa, ASTAG, UPSA, ACS, AUTOS, bpa, SPAA, BFH, ECOSW, INFRA, CI CDS, KAPOW, CDSVS, L-drive, MOTOS, FRS, PROV, PROM, PUSCH, USS, ASMA, UVS, ASETA, SIK, PSS, TCS, TS, USP, ATE, AAES, ASFP, VSBM, DTC, EFINS, FAKT, SUVA et ONEX

### Opposants :

Associations, partis et organisations : ATVSL, ECONS, UDC, USAM, EAVT et VFAS

Particuliers, garages et revendeurs : CSSA, RTE, KO1 et KO2

### Renonciation à une PDP :

Associations, partis et organisations : CASU, FNG et ASP

### Remarques des intervenants favorables :

- Le canton de NE fait remarquer qu'avec la formulation de l'art. 4, al. 3, OAC pour la catégorie de véhicules G il ne sera plus possible de rouler jusqu'à 40 km/h avec le permis G40. Il faut donc prévoir une disposition transitoire le cas échéant.
- Le canton de VD demande que l'art. 4, al. 4, let. b, P-OETV soit simplifié parce que cette disposition est difficile à interpréter.
- Le canton des GR ajoute qu'il faut compléter l'art. 27, al. 1<sup>bis</sup>, OETV. Il faut intégrer la voie de 2,25 m avec les pneus d'entretien nécessaires puisqu'elle améliore considérablement la stabilité et la sécurité sur les terrains en pente, notamment avec des rampes d'épandage larges, et permet une exploitation qui ménage les sols grâce à un nombre réduit de passages. Il y a lieu de compléter l'art. 27, al. 1<sup>er</sup>, OETV de manière analogue.
- Le canton des GR ajoute encore que l'art. 38, al. 1<sup>bis</sup>, let. c, OETV doit être complété conformément à l'aide-mémoire de l'OFROU sur l'évaluation des systèmes de télégonflage des pneus dans le cadre de l'agriculture et de l'économie forestière afin de clarifier aussi l'exécution. Ces systèmes seront impératifs à l'avenir pour une exploitation qui ménage les sols et notamment pour l'épandage de lisier à proximité du sol.
- Les cantons d'AG, AI, GR, JU, NW, OW, SH, TG, ZH, AR, LU, NE, UR, VD, VS et ZG, l'asa, la CCCS, la KAPOW, la CDSVS et l'UVS soulignent que la simple référence de l'art. 45, al. 2, P-OETV au règlement d'exécution UE 2021/535 à propos de la fixation des plaques de contrôle sur les véhicules engendre des difficultés pour les autorités policières d'exécution. La hauteur minimale de fixation devrait donc être définie explicitement à 10 cm du sol.
- Les cantons d'AR, AI, GR, JU et LU, la CCCS et l'asa demandent que, dans le cadre de la révision actuelle de l'OCR, son art. 73, al. 2, let. d, mentionne expressément non seulement les « cycles », mais aussi les « cyclomoteurs légers » ou les « cyclomoteurs » et autorise donc leur transport à l'arrière du véhicule à condition que le porte-à-faux n'excède pas 20 cm de part et d'autre.

- Les cantons de NW, SH, SZ, UR, VD et VS sont eux aussi favorables à cette adaptation afin que les vélos électriques puissent également être transportés à l'avenir sur un porte-vélos arrière. Le canton de LU ajoute que ce complément permet de clarifier la situation non seulement pour les autorités de contrôle, mais aussi pour les citoyennes et les citoyens.
- Le canton de VD demande une adaptation de l'art. 82, al. 1<sup>bis</sup>, P-OETV afin de rendre obligatoire aussi en Suisse, par similitude avec l'UE, la présence de l'avertisseur acoustique. Il demande donc de remplacer le verbe « peuvent » du texte par le verbe « doivent ».
- Les cantons de NE et VD demandent une adaptation de l'art. 109, al. 1<sup>er</sup>, P-OETV : L'exception pour les véhicules dont la vitesse maximale n'excède pas 45 km/h doit aussi s'appliquer aux véhicules qui ne sont pas construits selon les prescriptions de l'UE ou de la CEE-ONU.
- Les cantons d'AG, AR, AI, GR, JU, LU, NE, SH, SZ, TG, UR, VS et ZG ainsi que l'asa font remarquer, au sujet de l'art. 209, al. 5, OETV, que l'on ne comprend pas s'il est obligatoire d'installer des dispositifs de recouvrement des roues sur les remorques à pneus larges et si ces dispositifs doivent s'incurver à l'arrière jusqu'à 10 cm au-dessus de l'axe de l'essieu. Ils demandent donc la clarification, l'explication ou l'adaptation de ce point.
- Le canton de LU ajoute qu'il faut compléter la charge utile minimale des véhicules automobiles d'habitation.
- Le canton de Zoug estime aussi que les exigences de l'OETV en matière de charge utile minimale pour les voitures automobiles d'habitation doivent être assimilées aux proportions de charge utile en vigueur dans le droit de l'UE.
- Le DTC fait remarquer au sujet de l'art. 104, al. 3, P-OETV que le règlement (UE) 2019/2144 ne définit actuellement aucune exigence pour les systèmes de protection frontale. En outre, les différents poids par personne de l'annexe 9, ch. 25, ne sont pas compréhensibles. Par ailleurs, à l'art. 46, al. 2, P-OETV, il doit être possible de renoncer à mesurer la puissance sur trente minutes à condition que la puissance de pointe ne soit pas supérieure à celle sur trente minutes. Le DTC propose enfin de modifier l'art. 41, ch. 5, P-OETV comme suit : « Si, pour un véhicule transformé, il n'existe aucune garantie selon l'al. 2, l'atelier qui effectue la transformation peut délivrer cette garantie pour autant qu'un organe d'expertise agréé par l'OFROU atteste la sécurité de fonctionnement et la sécurité routière du véhicule. »
- La CDSVS demande que soit étudié un programme d'incitation à équiper les grands véhicules mis en circulation avant l'année 2024 de systèmes de surveillance des angles morts.
- L'USS fait remarquer que, selon la motion Dittli (20.4478) adoptée par le Parlement « Temps de travail et de repos – égalité de traitement »<sup>1</sup>, le Conseil fédéral est tenu d'instaurer en même temps que dans l'UE les adaptations correspondantes – à savoir l'extension des prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos aux conductrices et aux conducteurs de véhicules dont le poids de l'ensemble est égal ou supérieur à 2,5 t dans le transport international professionnel de marchandises. L'USS attend donc en temps voulu l'ouverture d'une nouvelle procédure de consultation sur ces modifications des ordonnances.
- TS demande que toute la révision proposée soit examinée de manière approfondie en fonction des critères de la motion Pfister (18.3898) « Appliquer la loi sur les cartels de manière effective dans le secteur automobile »<sup>2</sup>. TS fait en outre remarquer que, bien que la réglementation proposée impacte l'activité des revendeurs d'automobiles indépendants qui se sont spécialisés dans l'importation de véhicules non destinés au marché européen, il faut supposer qu'elle n'aura que des incidences très limitées sur leurs emplois.

#### Remarques des opposants :

- L'ATVSL, ECONS, l'EAVT, l'USAM, la VFAS et KO1 ajoutent que la révision proposée de l'OETV est contraire aux objectifs de concurrence puisque d'une part elle rend impossible la concurrence de marché et que d'autre part elle isole le marché suisse. On a donc besoin d'une réglementation qui permette d'admettre en Suisse des véhicules qui ne sont pas fabriqués pour le marché de l'UE, mais qui satisfont en principe aux exigences du règlement UE 2019/2144. Les organisations précitées demandent donc que les véhicules importés directement pour un usage personnel soient dispensés des obligations définies par les articles suivants du P-OETV :

<sup>1</sup> Consultable sous [www.parlament.ch](http://www.parlament.ch) > Travail parlementaire > Curia Vista > Motions > Motion 20.4478 « Temps de travail et de repos – égalité de traitement »

<sup>2</sup> Consultable sous [www.parlament.ch](http://www.parlament.ch) > Travail parlementaire > Curia Vista > Motions > Motion 18.3898 « Appliquer la loi sur les cartels de manière effective dans le secteur automobile »

- art. 58, al. 8, P-OETV (roues) ;
- art. 59, al. 2, P-OETV (roues de secours) ;
- art. 82, al. 1<sup>bis</sup>, P-OETV (système d'avertissement acoustique) ;
- art. 104a, al. 1 et 2, P-OETV (exigences en matière de protection des piétons) ;
- art. 104b, al. 1, P-OETV (exigences en matière de protection des occupants) ;
- art. 109, al. 1<sup>er</sup>, P-OETV (signal d'arrêt d'urgence).

Elles proposent en outre la modification suivante de l'art. 104a, al. 3, P-OETV : « [...] doivent être conformes au règlement (UE) 2019/2144 ; les facilités nationales des organes d'expertise accrédités dans l'UE sont applicables. » Elles soumettent en outre deux propositions supplémentaires pour la révision partielle de l'OETV : premièrement de modifier l'art. 30, al. 1, let. b, OETV comme suit : « d'un certificat de conformité européen sous forme électronique ou écrite conformément à l'art. 37 du 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 [...] » ; cette disposition doit servir d'admission simplifiée à titre de solution transitoire jusqu'à la mise en œuvre de l'eCOC (projet IVI 2026) ; deuxièmement de modifier l'art. 30, al. 2, let. b, OETV comme suit : « ont été immatriculés à l'étranger il y a un an ou moins, si leur kilométrage n'excède pas 6000 km ou s'ils n'ont pas été utilisés plus de 150 h » ; cette disposition est nécessaire puisque la limitation actuelle du kilométrage (2000 km) limite l'importation souhaitable en termes macroéconomiques, tandis qu'une extension du kilométrage permettrait aux importateurs davantage de contrôles garage et déchargerait les services des automobiles.

- RTE propose une adaptation à la législation de l'UE en ce qui concerne les vitesses maximales pour les tracteurs. L'art. 5, al. 1, let. b, OCR prévoit une vitesse maximale autorisée de 60 km/h pour les tracteurs industriels. L'art. 12, al. 5, let. b, OETV distingue en revanche les tracteurs en fonction d'une limite de vitesse maximale de 40 km/h. Le règlement UE 167/2013 opère une distinction entre une vitesse maximale par construction n'excédant pas 40 km/h et supérieure à 40 km/h. Une limitation à 60 km/h créerait par conséquent des obstacles au marché, de sorte que les tracteurs destinés aux interventions spéciales, par exemple sur les autoroutes, seraient exclus.
- La SIK propose que l'art. 103, al. 7, P-OETV – tout comme l'art. 103, al. 5, P-OETV – mentionne aussi comme exception la « production qui n'excède pas 100 pièces par an » en plus des véhicules dont la vitesse n'excède pas 45 km/h. Elle fait en outre remarquer que les systèmes de détection en marche arrière ne doivent pas impérativement être des systèmes de surveillance dotés d'un avertisseur acoustique puisque leur zone de détection peut varier avec les différents engins amovibles fixés à l'arrière d'un véhicule. À la place, une caméra de recul à position flexible peut aussi être utile dans certains cas. La SIK suggère en outre de maintenir l'exception des systèmes d'aide à la conduite, comme dans l'UE, jusqu'à une vitesse maximale de 60 km/h.
- KO2 fait remarquer que les standards de sécurité des modèles de véhicules états-unien sont dans la plupart des cas supérieurs à ceux d'autres pays et de l'Europe. Les nouveaux dispositifs de sécurité tels que les systèmes de caméra de recul ne réduisent pas les accidents ; l'élément décisif est plutôt la compétence du conducteur. Par ailleurs, la cause d'accident la plus fréquente n'est pas le manque de sécurité du véhicule, mais la distraction du conducteur due au maniement de smartphones, d'écrans tactiles, etc. Or les constructeurs états-unien proposent justement toujours des interrupteurs traditionnels, en général plus simples à manier. Une reprise sans réserve du droit de l'UE est donc disproportionnée et entraîne un isolement sur le marché. La réglementation proposée induit en outre une violation de la liberté économique et de la propriété privée. En vertu de l'art. 4, al. 2, LETC, les prescriptions techniques doivent être élaborées de manière à être compatibles avec celles des principaux partenaires commerciaux de la Suisse. Étant donné que les exigences techniques changent très rapidement, il ne faut pas mentionner explicitement de détails dans la loi ou une ordonnance. À la place, les organes d'expertise technique devraient décider dans chaque cas particulier si le standard de sécurité est respecté. On ignore en outre si la Suisse peut aussi

définir des petites séries (art. 41 et 42 UE 2018/858) et si la dispense actuelle de la réception par type en Suisse correspond à peu près à la réception individuelle d'un véhicule dans l'UE (art. 44 et 45 UE 2018/858). Par ailleurs, la proposition de réglementation ne prévoit pas que des réceptions individuelles au sens de l'art. 44 UE 2018/858 (plutôt que 2018/898) puissent aussi être délivrées pour des attestations des autorités américaines chargées de la sécurité ou établies selon d'autres procédures de contrôle, ce qui engendre de l'insécurité juridique. Si la dispense des réceptions par type demandée est supprimée, il faut s'attendre à un renchérissement énorme des véhicules mis en circulation avec des réceptions individuelles de l'UE. Étant donné que la réglementation proposée ne traite ni de l'application des petites séries, ni de la réception individuelle, les conséquences pour les petites et moyennes entreprises suisses actives dans ce domaine ne sont pas évaluables. De plus, la réglementation proposée est en contradiction avec l'art. 12, al. 3, LCR et donc contraire à la loi. Le texte de l'art. 220 P-OETV est trop restrictif : cet article doit au moins intégrer explicitement les véhicules importés pour un usage personnel. Il est en outre proposé que certaines questions juridiques fondamentales telles que l'accès aux données et le stockage des données que le véhicule enregistre soient résolues par la voie législative avant la mise en œuvre de la réglementation proposée.

#### 4.1 Obligation d'équiper les véhicules de systèmes d'assistance à la conduite et renforcement des exigences de sécurité

**Question 2 du questionnaire :** Acceptez-vous que les voitures automobiles doivent à l'avenir être conformes aux prescriptions techniques de l'UE concernant les systèmes d'aide à la conduite et la protection contre les cyberattaques (art. 103, al. 5, 6 et 7, P-OETV) ?

Tableau 4 Réponses à la question 2 du questionnaire

Catégories	Oui	Non	Renonciation à une PDP
Cantons	26	0	0
Associations, partis et organisations	31	5	13
Particuliers, garages et revendeurs	2	71	1

#### Intervenants favorables :

Cantons : Tous les cantons approuvent le principe de la révision proposée.

Associations, partis et organisations : CCCS, asa, ASTAG, UPSA, ACS, AUTOS, bpa, SPAA, CI CDS, KAPOW, CDSVS, L-drive, MOTOS, FRS, PROV, PUSCH, UVS, ASETA, SIK, PSS, TCS, USP, ATE, AAES, ASFP, VSBM, DTC, EFINS, FAKT, SUVA et ONEX

Particuliers, garages et revendeurs : EMC et SPEZ

#### Opposants :

Associations, partis et organisations : ATVSL, ECONS, USAM, EAIVT et VFAS

Particuliers, garages et revendeurs : CSSA, KO1 et KO2

#### Renonciation à une PDP :

Associations, partis et organisations : AGRO, ARVAG, BFH, CASU, ECOSW, INFRA, FNG, PROM, ASP, UDC, USS, ASMA et TS

Particuliers, garages et revendeurs : RTE

#### Remarques des intervenants favorables :

- Les cantons d'AG, AI, AR, GR, LU, SH, SZ, TG, UR, VD, VS et ZG ainsi que l'asa signalent que, dans la pratique d'un service des automobiles, il est impossible de constater si moins de cent pièces d'un type de véhicule ont été construites. Il est donc difficile de déterminer si la dérogation est applicable.
- Le canton du TI exige en outre que le DETEC soit tenu de définir la forme que devrait prendre la réalisation du contrôle.
- Selon le canton de BE, il faudrait que l'OETV contienne une description plus précise des critères en vigueur pour définir les exceptions et qui dise notamment si les véhicules transformés ou améliorés par des entreprises spécialisées (p. ex. ABT, Brabus, etc.) bénéficieraient aussi de cette exception.
- Selon le canton d'AR, les différents systèmes d'aide à la conduite ne doivent pas réduire la disponibilité des véhicules d'entretien (notamment pour le service hivernal).
- Du point de vue du canton de BL, il manque une règle qui autorise la police et les autorités de poursuite pénale, en cas d'événement lié à la circulation routière, à lire et à exploiter les données enregistrées.
- Le canton de LU et la CCCS font remarquer qu'aucune disposition transitoire n'est prévue. Il faut donc supposer qu'il n'est pas obligatoire de compléter l'équipement des véhicules régis par l'ancien droit. L'acquisition de véhicules régis par le nouveau droit deviendra ainsi plus chère.
- Les cantons de LU, SZ et ZG proposent qu'il faille adapter ou compléter les [instructions sur la dispense de la réception par type](#).
- L'UPSA ajoute qu'il manque une dérogation pour les véhicules produits sur des marchés extérieurs à l'UE. Une limitation par exemple à 100 unités des véhicules du même modèle importés annuellement permettrait au moins de créer une possibilité limitée d'autoriser encore à l'avenir les véhicules de collection en Suisse. La part de marché des véhicules de collection

dont l'importation est prévue pour des marchés extérieurs à l'UE est très basse et ne présente donc pas d'influence notable sur la sécurité routière.

#### Remarques des opposants :

- L'ATVSL, ECONS, l'USAM, l'EAIVT, la VFAS et KO1 proposent de modifier comme suit le texte de l'art. 103, al. 5, P-OETV : « [...] Font exception les véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application desdits règlements (UE), qui sont importés directement en Suisse pour un usage personnel et les véhicules d'un type dont la production n'excède pas 100 pièces par année. » Ces opposants proposent également de modifier comme suit l'art. 103, al. 7, P-OETV : « [...] L'al. 6 ne s'applique pas aux véhicules dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 45 km/h, ni aux véhicules importés directement en Suisse pour un usage personnel. » Sans ces modifications, l'accès au marché depuis des États extérieurs à l'UE serait entravé. L'USAM fait en outre remarquer que les systèmes d'aide à la conduite requis sont déjà disponibles sur de nombreux véhicules qui ne sont pas construits pour le marché de l'UE. Il faut donc une marge de manœuvre supplémentaire pour que les véhicules qui ne sont pas construits pour le marché de l'UE, mais qui remplissent les exigences, puissent aussi être admis en Suisse.
- L'UDC rejette catégoriquement l'obligation pour les véhicules de comporter un système d'adaptation intelligente de la vitesse ainsi qu'une possibilité de connexion pour l'installation éventuelle d'un « éthylomètre anti-démarrage » obligatoire, parce qu'il faut donner davantage de poids à la responsabilité individuelle des conducteurs. Elle fait en outre remarquer qu'avec la numérisation croissante des automobiles il faut prêter attention à la protection des données des conducteurs.
- KO2 fait remarquer que les systèmes d'adaptation intelligente de la vitesse se heurtent en pratique à des difficultés considérables pour détecter les limites de vitesse en vigueur – notamment aux abords des chantiers et en cas de différences territoriales –, ce qui réduit la sécurité routière. La possibilité de désactiver ces systèmes a aussi été définie dans le règlement UE 2019/2144, en vigueur depuis le 4 juillet 2022, raison pour laquelle une disposition impérative n'est pas compréhensible et est donc rejetée. Il en va de même pour les systèmes d'alerte de somnolence et de perte d'attention. KO2 fait en outre remarquer que les systèmes de détection en marche arrière n'améliorent pas la sécurité des véhicules. Une interdiction de reculer a en outre été intégrée dès le 1.1.2016 à l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (art. 17 OCR). Une prescription générale de la caméra de recul n'est donc pas proportionnée. En ce qui concerne la protection contre les cyberattaques et les mises à jour logicielles non autorisées, ces participants à la consultation craignent que les constructeurs ne publient pas et ne laissent pas contrôler les données système bien que des spécialistes doivent y avoir accès pour des raisons de concurrence. L'indication d'un freinage brusque par le clignotement rapide des feux stop n'est pas opportune pour des raisons de sécurité et de risque excessif de distraction. Aucun pays d'Europe ne prescrit en outre l'installation d'un éthylomètre anti-démarrage comme mesure de lutte contre la conduite sous l'influence de l'alcool. Il est donc trop tôt pour discuter d'une possibilité de connexion pour l'installation de ces appareils. Ceux-ci ne mesurent d'ailleurs que l'abus d'alcool, mais ignorent l'abus de drogues, de plus en plus fréquent. Les cas d'abus de ces installations sont probables, raison pour laquelle une disposition impérative est rejetée. L'obligation d'équiper certains véhicules de systèmes de surveillance des angles morts est aussi rejetée. Ces participants à la consultation proposent en outre que les systèmes de maintien de la trajectoire et de freinage d'urgence doivent pouvoir être désactivés.

## 4.2 Obligation d'installer un enregistreur de données d'accident

**Question 3 du questionnaire :** Acceptez-vous que les voitures automobiles doivent à l'avenir être conformes aux prescriptions techniques de l'UE concernant les enregistreurs de données d'accident (art. 102a, P-OETV) ?

Tableau 5 Réponses à la question 3 du questionnaire

Catégories	Oui	Non	Renonciation à une PDP
Cantons	26	0	0
Associations, partis et organisations	25	6	18
Particuliers, garages et revendeurs	2	71	1

### Intervenants favorables :

Cantons : Tous les cantons approuvent le principe de la révision proposée.

Associations, partis et organisations : CCCS, asa, ASTAG, UPSA, AUTOS, bpa, CI CDS, KAPOW, CDSVS, L-drive, MOTOS, FRS, PROV, PUSCH, UVS, SIK, PSS, TCS, ATE, ASFP, VSBM, DTC, FAKT, SUVA et ONEX

Particuliers, garages et revendeurs : EMC et SPEZ

### Opposants :

Associations, partis et organisations : ATVSL, ACS, ECONS, USAM, EAIVT et VFAS

Particuliers, garages et revendeurs : CSSA, KO1 et KO2

### Renonciation à une PDP :

Associations, partis et organisations : AGRO, ARVAG, SPAA, BFH, CASU, ECOSW, INFRA, FNG, PROM, ASP, UDC, USS, ASMA, ASETA, TS, USP, AAES et EFINS

Particuliers, garages et revendeurs : RTE

### Remarques des intervenants favorables :

- Les cantons d'AG, AI, AR, GR, LU, SH, SZ, TI, TG, UR, VD, VS et ZG ainsi que l'asa signalent que, dans la pratique d'un service des automobiles, il est impossible de constater si moins de cent pièces d'un type de véhicule ont été construites. Il est donc également difficile de déterminer si la dérogation est applicable.
- Les cantons d'AI, BS, GR, NW, OW, TG et ZH ainsi que la KAPOW, la CDSVS, la CCCS et l'UVS ajoutent que l'art. 102a P-OETV devrait indiquer clairement que les autorités de poursuite pénale, en cas de délit ou d'accident de la route, peuvent accéder en toute autonomie aux données de l'enregistreur de données d'accident et aux données système enregistrées dans le véhicule. Les bases légales correspondantes doivent être réglées au niveau fédéral. Le canton d'UR juge nécessaire l'accès aux données de l'enregistreur au moins en cas d'accident ayant causé des lésions corporelles.
- Les cantons de BE et LU estiment également que les données d'accident doivent impérativement pouvoir être exploitées et lues.
- Le bpa estime aussi que l'accès des autorités aux données système doit être garanti et que les données doivent être mises à la disposition des instituts de recherche spécialisés pour des analyses d'accidents.
- Selon le canton de LU, il faudrait encore clarifier la période durant laquelle les constructeurs de véhicules doivent archiver les données de l'enregistreur de données d'accident et les mettre à la disposition des autorités sur demande.
- Le canton de NE demande l'instauration d'une dérogation pour les véhicules qui ne sont pas construits selon les prescriptions de l'UE ou de la CEE-ONU, soit dans l'ordonnance, soit par voie d'instructions de l'OFROU.
- Le canton de SZ fait remarquer que les camping-cars n'excédant pas 3,5 t sont souvent impliqués dans des accidents graves. Il n'est donc pas compréhensible que les véhicules automobiles légers ne soient pas également concernés. De la même manière, le canton de ZG

demande de vérifier s'il faut encore compléter la disposition en incluant les voitures automobiles légères.

- Le canton de VD signale que les véhicules des États-Unis ne sont pas au bénéfice d'un certificat de conformité européen et ne pourront donc pas être immatriculés sur la base de la nouvelle disposition puisqu'ils n'ont pas de système d'enregistrement des données d'événement. Dès lors que très peu de véhicules sont concernés (de manière analogue aux petites séries), une exception n'aura que très peu d'effets sur la sécurité routière dans ces cas.
- L'UPSA, L-drive et la FRS signalent que la création d'une base légale fédérale suffisante pour obliger chaque conducteur à emporter un enregistreur de données dans son véhicule est improbable par voie d'ordonnance. Le Conseil fédéral a en outre expressément renoncé, dans le cadre de la révision de la LCR traitée actuellement au Parlement, à l'utilisation d'enregistreurs de données pour les récidivistes. Dans ce contexte, l'UPSA et L-drive proposent de réexaminer la question des bases légales nécessaires et le cas échéant de prendre en considération une formulation potestative (« peuvent » au lieu de « doivent »).
- La SIK fait remarquer qu'il serait souhaitable et conforme à la pratique d'autoriser le montage d'un enregistreur de fin de parcours et de ne rendre le tachygraphe obligatoire qu'à partir d'une vitesse maximale par construction de 45 km/h.

#### **Remarques des opposants :**

- L'ATVSL, ECONS, l'USAM, l'EAIVT, la VFAS et KO1 proposent la modification suivante de l'art. 102a, al. 2, P-OETV : « [...] et les véhicules d'un type dont la production n'excède pas 100 pièces par année ainsi que les véhicules importés directement en Suisse pour un usage personnel [...] ». Sans ces modifications, l'accès au marché depuis des États extérieurs à l'UE serait entravé.
- L'ACS fait remarquer que, dans le cadre des adaptations à Via Sicura, le Conseil fédéral a explicitement renoncé à introduire des enregistreurs de données dans les voitures automobiles. Il s'oppose donc à la réglementation proposée – notamment pour des raisons de protection des données.
- KO2 estime qu'une disposition impérative va trop loin. La reprise du droit de l'UE (règlements UE 2019/2144 et 2018/858) viole en outre la loi suisse sur la protection des données. L'enregistrement de données ne peut donc pas être réglé par voie d'ordonnance et requiert une base légale formelle.

### 4.3 Sécurité des autocars en cas d'incendie et de renversement

**Question 4 du questionnaire :** Acceptez-vous que les autocars doivent à l'avenir être conformes au règlement ONU n° 66 concernant la protection contre le retournement (art. 121, al. 5, P-OETV) ?

Tableau 6 Réponses à la question 4 du questionnaire

Catégories	Oui	Non	Renonciation à une PDP
Cantons	26	0	0
Associations, partis et organisations	26	0	23
Particuliers, garages et revendeurs	41	31	2

#### Intervenants favorables :

Cantons : Tous les cantons approuvent le principe de la révision proposée.

Associations, partis et organisations : CCCS, asa, ASTAG, UPSA, AUTOS, bpa, ECONS, KAPOW, CDSVS, L-drive, MOTOS, FRS, PUSCH, USAM, UVS, SIK, PSS, TCS, ATE, VSBM, EAVT, VFAS, DTC, FAKT, SUVA et ONEX

Particuliers, garages et revendeurs : SPEZ et KO1

#### Opposants :

Particuliers, garages et revendeurs : CSSA et KO2

#### Renonciation à une PDP :

Associations, partis et organisations : AGRO, ARVAG, ATVSL, ACS, SPAA, BFH, CASU, ECOSW, INFRA, CI CDS, FNG, PROV, PROM, ASP, UDC, USS, ASMA, ASETA, TS, USP, AAES, ASFP et EFINS

Particuliers, garages et revendeurs : EMC et RTE

#### Remarques des intervenants favorables :

- Le canton de BE salue expressément les efforts d'harmonisation internationale.

#### Remarques des opposants :

- KO2 fait remarquer que les données statistiques ne permettent pas de conclure que les accidents qui se produisent en Suisse sont plus nombreux ou plus graves que dans d'autres pays. On ne comprend donc pas pourquoi la Suisse se soumet à d'autres prescriptions des constructeurs. Il faut en outre appliquer des dérogations conformes au droit de l'UE lorsque le nombre de véhicules est réduit.

**Question 5 du questionnaire :** Acceptez-vous que les dispositions relatives à la protection incendie des matériaux de l'habitacle des autocars s'alignent à l'avenir sur le règlement ONU n° 118 (art. 123, al. 5, P-OETV) ?

Tableau 7 Réponses à la question 5 du questionnaire

Catégories	Oui	Non	Renonciation à une PDP
Cantons	26	0	0
Associations, partis et organisations	24	0	25
Particuliers, garages et revendeurs	41	31	2

**Intervenants favorables :**

Cantons : Tous les cantons approuvent le principe de la révision proposée.

Associations, partis et organisations : CCCS, asa, ASTAG, UPSA, AUTOS, bpa, ECONS, KAPOW, CDSVS, L-drive, MOTOS, FRS, PUSCH, USAM, UVS, SIK, PSS, TCS, ATE, EAIVT, VFAS, FAKT, SUVA et ONEX

Particuliers, garages et revendeurs : SPEZ et KO1

**Opposants :**

Particuliers, garages et revendeurs : CSSA et KO2

**Renonciation à une PDP :**

Associations, partis et organisations : AGRO, ARVAG, ATVSL, ACS, SPAA, BFH, CASU, ECOSW, INFRA, CI CDS, FNG, PROV, PROM, ASP, UDC, USS, ASMA, ASETA, TS, USP, AAES, ASFP, VSBM, DTC et EFINS

Particuliers, garages et revendeurs : EMC et RTE

**Remarques des intervenants favorables :**

- Le canton de BE salue expressément les efforts d'harmonisation internationale.

**Remarques des opposants :**

- KO2 fait remarquer que les données statistiques ne permettent pas de conclure que les accidents qui se produisent en Suisse sont plus nombreux ou plus graves que dans d'autres pays. On ne comprend donc pas pourquoi la Suisse se soumet à d'autres prescriptions des constructeurs. Il faut en outre appliquer des dérogations conformes au droit de l'UE lorsque le nombre de véhicules est réduit.

#### 4.4 Prescriptions techniques relatives aux systèmes d'automatisation

**Question 6 du questionnaire :** Approuvez-vous l'introduction simultanée en Suisse et dans l'UE des prescriptions techniques européennes portant sur les systèmes visant à remplacer le contrôle exercé par le conducteur sur un véhicule (art. 103, al. 8, P-OETV) ?

Tableau 8 Réponses à la question 6 du questionnaire

Catégories	Oui	Non	Renonciation à une PDP
Cantons	26	0	0
Associations, partis et organisations	30	0	19
Particuliers, garages et revendeurs	42	31	1

##### Intervenants favorables :

Cantons : Tous les cantons approuvent le principe de la révision proposée.

Associations, partis et organisations : CCCS, asa, ASTAG, UPSA, AUTOS, bpa, CASU, ECONS, CI CDS, KAPOW, CDSVS, L-drive, MOTOS, FRS, PROV, PUSCH, USAM, UVS, SIK, PSS, TCS, ATE, ASFP, VSBM, EAIVT, VFAS, DTC, FAKT, SUVA et ONEX

Particuliers, garages et revendeurs : EMC, SPEZ et KO1

##### Opposants :

Particuliers, garages et revendeurs : CSSA et KO2

##### Renonciation à une PDP :

Associations, partis et organisations : AGRO, ARVAG, ATVSL, ACS, SPAA, BFH, ECOSW, INFRA, FNG, PROM, ASP, UDC, USS, ASMA, ASETA, TS, USP, AAES et EFINS

Particuliers, garages et revendeurs : RTE

##### Remarques des intervenants favorables :

- Le canton de BE salue expressément les efforts d'harmonisation internationale.
- Les cantons de GR, NW, OW et ZH, la CCCS, la KAPOW, la CDSVS et l'UVS demandent que soit prise en considération, pour améliorer encore la sécurité routière, l'obligation d'équiper les poids lourds de systèmes de surveillance des angles morts. Il faut peut-être aussi créer des systèmes d'incitation pour leur installation facultative.
- Le canton de VD fait remarquer que la conduite automatisée ne devra être prise en considération que lorsqu'il existera une infrastructure suffisamment fonctionnelle à cet effet.
- Le DTC fait remarquer que, pour les véhicules qui ne sont pas homologués selon les prescriptions européennes, un niveau de protection équivalent doit être attesté par un organe d'expertise agréé par l'OFROU.
- La SIK note qu'il est important que les véhicules dont la vitesse n'excède pas 45 (ou 60) km/h et les petites séries restent exemptés de cette disposition.
- Le canton de ZG signale qu'il n'existe aucune différence entre les véhicules internationaux et nationaux dans les prescriptions en matière de construction et d'équipement.

##### Remarques des opposants :

- KO2 fait remarquer que les données statistiques ne permettent pas de conclure que les accidents qui se produisent en Suisse sont plus nombreux ou plus graves que dans d'autres pays. On ne comprend donc pas pourquoi la Suisse se soumet à d'autres prescriptions des constructeurs. Il faut en outre appliquer des dérogations conformes au droit de l'UE lorsque le nombre de véhicules est réduit.

#### 4.5 Remorques motorisées

**Question 7 du questionnaire :** Acceptez-vous que la définition générale des « remorques » n'exclue plus à l'avenir les remorques comportant un dispositif de propulsion propre (art. 19, al. 1, P-OETV) ?

Tableau 9 Réponses à la question 7 du questionnaire

Catégories	Oui	Non	Renonciation à une PDP
Cantons	26	0	0
Associations, partis et organisations	35	1	13
Particuliers, garages et revendeurs	72	1	1

#### Intervenants favorables :

Cantons : Tous les cantons approuvent le principe de la révision proposée.

Associations, partis et organisations : CCCS, AGRO, asa, ASTAG, UPSA, AUTOS, bpa, SPAA, BFH, CASU, ECONS, CI CDS, KAPOW, CDSVS, L-drive, MOTOS, FRS, PUSCH, USAM, ASMA, UVS, ASETA, SIK, PSS, TCS, USP, ATE, AAES, ASFP, VSBM, EAIVT, VFAS, DTC, EFINS et SUVA

Particuliers, garages et revendeurs : EMC, SPEZ, KO1 et KO2

#### Opposants :

Associations, partis et organisations : FAKT

Particuliers, garages et revendeurs : CSSA

#### Renonciation à une PDP :

Associations, partis et organisations : ARVAG, ATVSL, ACS, ECOSW, INFRA, FNG, PROV, PROM, ASP, UDC, USS, TS et ONEX

Particuliers, garages et revendeurs : RTE

#### Remarques des intervenants favorables :

- Le canton d'UR souhaite que la Suisse reprenne les directives de l'UE s'il est possible de les adapter de façon à ce que les remorques puissent aussi être immatriculées à l'avenir avec un dispositif de propulsion propre. Sinon, les transporteurs de l'étranger ne pourraient pas utiliser leurs remorques en Suisse.
- Le bpa fait remarquer qu'il semble judicieux au nom de la sécurité routière d'attendre les développements actuels relatifs aux propulsions des remorques au sein de l'UE.
- CASU propose la modification suivante de l'art. 19, al. 1, P-OETV : « Les remorques sont des véhicules construits pour être guidés par d'autres véhicules auxquels elles sont reliées au moyen d'un dispositif d'attelage pivotant approprié. C'est toujours le véhicule tracteur qui a le contrôle sur la remorque. »
- Le DTC fait remarquer que le titre du chapitre « Véhicules sans moteur » ne sera plus correct à l'avenir.

#### Remarques des opposants :

- FAKT fait remarquer que cette application soulèvera davantage de questions. Il trouve donc que l'utilisation conforme à la directive sur les tracteurs agricoles ou forestiers continue d'être réglée clairement comme une exception.

**Question 8 du questionnaire** : Acceptez-vous que les systèmes de propulsion des remorques doivent à l'avenir être conformes aux exigences techniques de la future législation européenne, afin d'harmoniser les prescriptions et d'assurer le trafic transfrontalier (art. 189, al. 8, P-OETV et application de l'actuel art. 36a, al. 1, OETV) ?

Tableau 10 Réponses à la question 8 du questionnaire

Catégories	Oui	Non	Renonciation à une PDP
Cantons	24	2	0
Associations, partis et organisations	33	3	13
Particuliers, garages et revendeurs	42	31	1

**Intervenants favorables :**

Cantons : AI, AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG et ZH

Associations, partis et organisations : CCCS, AGRO, asa, UPSA, AUTOS, bpa, SPAA, BFH, ECONS, CI CDS, KAPOW, CDSVS, L-drive, MOTOS, FRS, PUSCH, ASMA, UVS, ASETA, SIK, PSS, TCS, USP, ATE, AAES, ASFP, VSBM, EAIVT, VFAS, DTC, EFINS, FAKT et SUVA

Particuliers, garages et revendeurs : EMC, SPEZ et KO1

**Opposants :**

Cantons : GR et LU

Associations, partis et organisations : ASTAG, CASU et USAM

Particuliers, garages et revendeurs : CSSA et KO2

**Renonciation à une PDP :**

Associations, partis et organisations : ARVAG, ATVSL, ACS, ECOSW, INFRA, FNG, PROV, PROM, ASP, UDC, USS, TS et ONEX

Particuliers, garages et revendeurs : RTE

**Remarques des intervenants favorables :**

- Le canton d'UR fait remarquer que l'art. 189, al. 8, OETV doit être complété par les critères d'exécution ou les bases légales de l'UE correspondantes, de sorte que les constructeurs suisses puissent eux aussi se conformer aux prescriptions en appliquant l'OETV.
- La CCCS se demande si les remorques ne sont autorisées à recevoir leur alimentation en énergie que par le biais du véhicule tracteur.
- L'UPSA fait remarquer qu'il devrait y avoir, pour le cas d'application des propulsions auxiliaires sur les remorques de véhicules à voies multiples, la possibilité de réceptions et d'admissions exceptionnelles pour l'utilisation sur le territoire national jusqu'à ce que les directives correspondantes de l'UE soient disponibles, afin de ne pas entraver le développement déjà opéré par les constructeurs de véhicules basés en Suisse.
- Au nom de la sécurité routière, le bpa préconise d'attendre la jurisprudence de l'UE au sujet des questions techniques avant de reprendre le droit de l'UE.

**Remarques des opposants :**

- Le canton des GR, l'ASTAG et l'USAM jugent incompatible avec les intentions et les objectifs poursuivis de protection du climat que le marché soit privé de développements innovants de la technique des véhicules. Dans le cas présent, la Suisse doit donc s'écarter de sa pratique habituelle de reprise du droit de l'UE et créer sa propre réglementation pour le trafic intérieur. Cette réglementation peut être légère parce que l'axe électrifié de propulsion d'une remorque ne diffère pas fondamentalement de l'axe de propulsion d'un véhicule automobile et que les exigences techniques du premier peuvent donc s'aligner sur celles du dernier. Il n'existe en outre pas (encore) de prescriptions harmonisées au niveau de l'UE, raison pour laquelle la Suisse peut édicter ses propres dispositions de manière autonome. Une possibilité d'admission

nationale s'impose parce que certains cantons ont déjà admis à la circulation des remorques motorisées en recourant à des autorisations exceptionnelles et surtout parce qu'elle garantit une exécution uniforme et élimine une inégalité de traitement entre concurrents. Ces intervenants demandent donc que les remorques à propulsion électrique soient admises dans le trafic intérieur, notamment les remorques lourdes affectées au transport de marchandises.

- Le canton de LU rejette la proposition parce que les remorques équipées de leur propre dispositif de propulsion sont souvent des pièces uniques ou font partie de petites séries. La suppression des prescriptions nationales expose au risque que les constructeurs doivent obtenir pour ces remorques une réception générale européenne. Les charges financières correspondantes sont énormes. Les constructeurs suisses sont en outre discriminés sur le marché suisse puisque les remorques admises à l'étranger peuvent circuler librement en Suisse. On ne sait pas non plus si ces véhicules sont autorisés à recevoir leur alimentation en énergie uniquement du véhicule tracteur.
- CASU propose la modification suivante de l'art. 189, al. 8, P-OETV, afin de promouvoir les innovations des constructeurs suisses de véhicules : « Les remorques sont autorisées à disposer de leur propre système de propulsion auxiliaire à condition que le véhicule tracteur ait à tout moment le contrôle sur la remorque. »
- KO2 fait remarquer qu'une réglementation impérative selon laquelle les produits suisses ou les produits destinés à la Suisse ne doivent être admis qu'en conformité avec le droit de l'UE n'est ni compréhensible ni proportionnée et viole la Constitution et la loi. Des dérogations conformes aux directives et aux normes de l'UE devraient s'appliquer au petit nombre de ces véhicules. On ne comprend pas non plus pourquoi il n'est pas prévu de reprendre les prescriptions des États-Unis alors que ce pays est l'un des principaux partenaires commerciaux de la Suisse.

#### 4.6 Étiquette d'avertissement sur les pneus d'hiver

**Question 9 du questionnaire :** Acceptez-vous que les distributeurs de pneus ne soient plus tenus de fournir une étiquette d'avertissement pour les pneus d'hiver non adaptés à la vitesse maximale du véhicule, bien que l'avertissement doive tout de même être affiché lors des trajets à l'étranger (art. 59, al. 4, P-OETV) ?

Tableau 11 Réponses à la question 9 du questionnaire

Catégories	Oui	Non	Renonciation à une PDP
Cantons	8	18	0
Associations, partis et organisations	17	12	20
Particuliers, garages et revendeurs	70	2	2

##### Intervenants favorables :

Cantons : AG, AR, BL, FR, NE, VD, VS et ZH

Associations, partis et organisations : ASTAG, UPSA, ACS, AUTOS, ECONS, CI CDS, L-drive, MOTOS, FRS, USAM, SIK, TCS, ASFP, VSBM, EAIVT, VFAS et DTC

Particuliers, garages et revendeurs : KO1 et KO2

##### Opposants :

Cantons : AI, BE, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SH, SZ, SO, SG, TI, TG, UR et ZG

Associations, partis et organisations : CCCS, asa, bpa, SPAA, KAPOW, CDSVS, ASP, UVS, PSS, FAKT, SUVA et ONEX

Particuliers, garages et revendeurs : CSSA et SPEZ

##### Renonciation à une PDP :

Associations, partis et organisations : AGRO, ARVAG, ATVSL, BFH, CASU, ECOSW, INFRA, FNG, PROV, PROM, PUSCH, UDC, USS, ASMA, ASETA, TS, USP, ATE, AAES et EFINS

Particuliers, garages et revendeurs : EMC et RTE

##### Remarques des intervenants favorables :

- Les cantons d'AG et AR font observer qu'il est difficile pour les détentrices et les détenteurs de se procurer l'étiquette d'avertissement exigée uniquement à l'étranger lorsqu'elle n'est pas remise par le vendeur de pneus. L'information donnée par les vendeurs de pneus aux détentrices et aux détenteurs de véhicules au sujet de l'adaptation limitée des pneus aux trajets à l'étranger risque en outre de disparaître du fait de la non-remise de l'étiquette d'avertissement.
- L'UPSA, L-drive et la FRS rejettent l'obligation d'apposer une étiquette d'avertissement sur les pneus non adaptés à la vitesse maximale du véhicule pour les trajets à l'étranger et justifient ce rejet au nom des principes de territorialité et d'égalité de traitement. Elles demandent donc l'abrogation de cette obligation pour tous les véhicules admis en Suisse, peu importe qu'ils ne circulent qu'en Suisse ou aussi à l'étranger.
- Le TCS fait remarquer qu'il n'existe guère de demandes de ces étiquettes d'avertissement en Suisse bien que de nombreux conducteurs se déplacent aussi à l'étranger avec des pneus d'hiver. Le TCS ne connaît aucun cas où le conducteur d'une voiture de tourisme portant une plaque d'immatriculation suisse aurait été amendé ou aurait perdu beaucoup de temps à cause d'une convocation au poste de police ou chez un expert uniquement parce que cet avertissement manquait sur le tableau de bord. Si nécessaire, il serait possible d'imprimer ces étiquettes ou des instructions destinées aux consommateurs (pour qu'ils puissent imprimer eux-mêmes une étiquette d'avertissement).

##### Remarques des opposants :

- Les cantons de BE, LU, NW, OW, SO, SG, TG et ZG ainsi que la CCCS, la KAPOW, la CDSVS et l'UVS estiment que les vendeurs de pneus doivent continuer de s'acquitter de leur devoir d'information et que la responsabilité ne doit pas être rejetée sur le consommateur final. Le canton de BE ajoute que le travail diminuera de toute façon pour les vendeurs de pneus puisque la plupart des véhicules récents sont équipés d'un affichage réglable numériquement.
- Les cantons d'AI, BL, GR, NW et OW ainsi que la CCCS, la KAPOW, la CDSVS et l'UVS signalent que la nouvelle réglementation proposée crée une différence inutile par rapport au droit de l'UE. Le canton de BL constate que la disposition actuellement en vigueur est plus pratique pour les usagers.
- Les cantons d'AI, JU, LU, SH, UR et ZG et l'asa ajoutent qu'il est difficile pour les détentrices et les détenteurs d'obtenir l'étiquette d'avertissement exigée uniquement à l'étranger si elle n'est pas fournie par le vendeur de pneus. L'information au sujet de l'adaptation limitée des pneus aux trajets à l'étranger risque en outre de disparaître.
- Le canton de ZG souligne que la protection des consommateurs doit rester garantie.
- Le canton de GL fait remarquer que les conductrices et les conducteurs doivent savoir si leur véhicule est équipé de pneus inadaptés à la vitesse maximale technique. La question de la responsabilité en cas d'accident causé par une vitesse incompatible avec les pneus reste également sans réponse.
- Le canton de SZ estime logique, dans le cadre de l'information aux clients, que les étiquettes d'avertissement doivent continuer d'être remises même si leur pose n'est plus requise à l'intérieur de la Suisse. Sinon, les détenteurs de véhicules ne sauraient pas que l'obligation d'apposer l'étiquette reste en vigueur à l'étranger et que les pneus ne sont pas adaptés à la vitesse maximale du véhicule par construction.
- Le bpa constate que la limite de vitesse de 120 km/h est régulièrement dépassée en Suisse et qu'il n'est pas possible de supposer qu'une étiquette d'avertissement soit apposée après coup pour les trajets transfrontaliers. L'effort d'apposer cette étiquette d'avertissement paraît raisonnable pour le commerce de pneus.
- FAKT continue d'exiger la vitesse maximale par construction pour les pneus tant en hiver qu'en été puisque les trajets au-delà des frontières comporteraient des risques dans le cas contraire.
- L'ASP estime que l'obligation d'apposer une étiquette d'avertissement sur les véhicules équipés de pneus d'hiver non adaptés à la vitesse maximale par construction du véhicule, pour les trajets à l'étranger, va trop loin. Cette obligation viole le principe de territorialité. Elle est en outre impraticable puisqu'il faudrait fournir une étiquette ou un autocollant lors de chaque vente de pneus d'hiver visés à l'al. 3. Par exemple lors de la cession du véhicule, il ne serait régulièrement pas garanti que la conductrice ou le conducteur soit informé(e) en conséquence. Cette réglementation entraîne en outre une incertitude juridique en raison de réglementations étrangères divergentes puisque les inscriptions et les autocollants étrangers peuvent induire une fausse sécurité. La pose de ces inscriptions dans le champ de vision de la conductrice ou du conducteur est en outre défavorable à la sécurité. L'ASP propose donc de supprimer cette disposition.
- La SUVA fait remarquer qu'il est nécessaire d'informer la conductrice ou le conducteur du véhicule.
- Le PS rejette le projet parce que l'usage de l'étiquette d'avertissement serait aussi opportun en Suisse au titre de la sécurité routière.

#### 4.7 Systématique de classification des véhicules de travail

**Question 11 du questionnaire :** Approuvez-vous les nouveaux critères de classification des voitures automobiles de travail et des remorques de travail (art. 13, al. 1 et 2, et 22, al. 1 et 2, P-OETV) ?

Tableau 12 Réponses à la question 11 du questionnaire

Catégories	Oui	Non	Renonciation à une PDP
Cantons	24	2	0
Associations, partis et organisations	31	5	13
Particuliers, garages et revendeurs	41	31	2

##### Intervenants favorables :

Cantons : AI, AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG et ZH

Associations, partis et organisations : CCCS, asa, ASTAG, UPSA, AUTOS, SPAA, BFH, CASU, ECONS, CI CDS, KAPOW, CDSVS, L-drive, MOTOS, FRS, PROM, UDC, USAM, UVS, ASETA, SIK, TCS, USP, AAES, ASFP, VSBM, EAIVT, VFAS, DTC, FAKT et SUVA

Particuliers, garages et revendeurs : SPEZ et KO1

##### Opposants :

Cantons : GE et LU

Associations, partis et organisations : AGRO, PUSCH, ASMA, PSS et ATE

Particuliers, garages et revendeurs : CSSA et KO2

##### Renonciation à une PDP :

Associations, partis et organisations : ARVAG, ATVSL, ACS, bpa, ECOSW, INFRA, FNG, PROV, ASP, USS, TS, EFINS et ONEX

Particuliers, garages et revendeurs : EMC et RTE

##### Remarques des intervenants favorables :

- Les cantons d'AG, GR et ZH font remarquer que la nouvelle formulation des critères de classification entraînera de nouvelles questions de délimitation. Les cantons d'AI, GR, NW, OW et SO partagent le même avis et ajoutent que la nouvelle réglementation risque d'occasionner du travail supplémentaire pour les autorités d'admission des véhicules et que les détenteurs de véhicules chercheront par conséquent des possibilités de contournement parfois ciblées afin de réduire les coûts. La CCCS, la KAPOW, la CDSVS et l'UVS approuvent ces remarques.
- Le canton de BL ajoute que les véhicules d'intervention de la protection de la population marqués de signaux spéciaux ainsi que les véhicules du service du feu sont en principe considérés comme des voitures ou des véhicules automobiles de travail.
- Le canton d'UR exige que l'interprétation des critères de classification soit stricte. La RPLP ou d'autres redevances ne doivent notamment pas être contournées à l'aide des nouvelles dispositions.
- Le canton de ZG estime que les exceptions à l'OTR, à la RPLP, à l'OACP, à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit, etc., ne devraient pas être réglées par le biais de la classification en voitures automobiles de travail vs de transport, mais directement dans l'OTR, la RPLP, etc. La nouvelle réglementation ne fait en effet que reporter la problématique de l'évaluation des voitures automobiles de travail à un autre niveau.
- L-drive et la FRS ajoutent que la capacité limitée à 4000 kg ou à 25 % du poids total autorisé est insuffisante pour de nombreuses machines ou autres véhicules de travail, y compris certains véhicules destinés au service hivernal. Il faut donc définir la limitation de la charge utile uniquement sur la base du poids total autorisé et renoncer à sa limitation en pourcentage (25 %) puisqu'elle ne correspond pas aux réalités techniques.

### Remarques des opposants :

- Du point de vue du canton de LU, les conséquences financières des nouvelles dispositions sont en grande partie inconnues. De nombreuses remorques aujourd'hui pourvues de plaques de contrôle blanches peuvent désormais être immatriculées avec des plaques de contrôle bleues. Elles échappent ainsi à la redevance sur le trafic des poids lourds et peuvent bénéficier d'un taux fiscal le plus souvent réduit pour les redevances cantonales sur le trafic. L'art. 13, al. 2, let. c, P-OETV se réfère au profil type au sens de l'ordonnance sur les routes nationales (RS 725.111). Cela exclurait par exemple de l'immatriculation comme remorques de travail les saleuses utilisées en dehors des routes nationales. Il faut éviter cela et adapter le texte de l'ordonnance en conséquence.
- AGRO et l'ASMA sont en principe favorable à l'approche consistant à reclassifier les voitures automobiles de travail, mais rejettent le projet parce que la capacité limitée à 4000 kg ou à 25 % du poids total autorisé n'est pas suffisante pour immatriculer par exemple des pulvérisateurs automoteurs comme voitures automobiles de travail. Elles sont défavorables à l'inégalité de traitement entre grandes et petites machines servant au même usage. La limitation de la charge utile devrait plutôt dépendre de la vitesse du véhicule et le pourcentage de la charge utile doit être adapté à l'état actuel de la technique.
- Le PS rejette le projet parce que la nouvelle réglementation entraînerait pour certains véhicules l'application de prescriptions moins strictes en matière de gaz d'échappement et de systèmes de sécurité. Cet élément ne va pas dans le sens d'une politique des transports respectueuse de l'environnement et du climat. L'ATE approuve ces remarques.
- KO2 fait remarquer que certains véhicules actuellement autorisés (selon art. 13, al. 2, OETV) ne le sont plus avec la reprise du droit de l'UE. Il n'y a toutefois aucune raison de renoncer à des règles éprouvées. La charge maximale de 2000 kg prévue pour une remorque est en outre trop basse puisque les véhicules électriques par exemple présentent en général un poids élevé en raison de leur batterie.

**Question 12 du questionnaire :** Acceptez-vous que les véhicules de travail puissent à l'avenir disposer d'une charge utile ou d'un poids remorquable limité(e) pour transporter les matériaux générés par les travaux ou nécessaires à ceux-ci (art. 13, al. 1, let. b, et 2, art. 22, al. 1, let. b et 2, let. a et d, et art. 131, al. 1, P-OETV et art. 77, al. 1, P-OCR) ?

Tableau 13 Réponses à la question 12 du questionnaire

Catégories	Oui	Non	Renonciation à une PDP
Cantons	22	4	0
Associations, partis et organisations	30	0	18
Particuliers, garages et revendeurs	41	31	2

**Intervenants favorables :**

Cantons : AI, AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, VS et ZH

Associations, partis et organisations : CCCS, AGRO, asa, ASTAG, UPSA, AUTOS, SPAA, BFH, CASU, ECONS, CI CDS, KAPOW, CDSVS, L-drive, MOTOS, FRS, USAM, ASMA, UVS, ASETA, SIK, TCS, USP, AAES, ASFP, VSBM, EAVT, VFAS, DTC, FAKT et SUVA

Particuliers, garages et revendeurs : SPEZ et KO1

**Opposants :**

Cantons : GE, LU, SZ et ZG

Particuliers, garages et revendeurs : CSSA et KO2

**Renonciation à une PDP :**

Associations, partis et organisations : ARVAG, ATVSL, ACS, bpa, ECOSW, INFRA, FNG, PROV, PROM, PUSCH, ASP, UDC, USS, PSS, TS, ATE, EFINS et ONEX

Particuliers, garages et revendeurs : EMC et RTE

**Remarques des intervenants favorables :**

- Les cantons d'AG, AI, GR, JU, SH, TG, UR, VS et ZG seraient favorables à ce que les exceptions qui permettent par exemple d'utiliser sans entrave une excavatrice aspirante ne soient pas réglées dans l'OETV, mais au moyen d'exceptions appropriées dans l'OTR, la RPLP, l'OACP ainsi qu'au niveau de l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit. Ainsi, il ne serait plus nécessaire de déroger au principe de l'interdiction de transport pour les véhicules de travail.
- Les cantons d'AG, AI, GR, JU, SH, TG, VS et ZG ainsi que l'asa estiment que la limitation à 25 % du poids total et à 4000 kg au maximum n'est pas judicieuse et adéquate dans tous les cas. Il faudrait renoncer totalement à cette restriction, en particulier pour les pulvérisateurs, pour la raison suivante : en vertu de la modification des conditions-cadres pour l'obtention des paiements directs, une place de remplissage et de lavage doit désormais être disponible comme standard minimal pour l'obtention des prestations écologiques requises. En même temps que l'entrée en vigueur de la modification de l'OETV, il faudrait également abroger formellement les instructions en vigueur du DFJP « Machines de travail, remorques de travail et véhicules de transport avec appareil de travail », du 30 juin 1964, et stipuler les aspects encore nécessaires de ces instructions dans de nouvelles instructions. Il devient en effet de plus en plus difficile de communiquer aux clients de manière plausible les thèmes de 1964 encore applicables – et cela deviendra encore plus difficile avec l'assouplissement de l'interdiction de transport.
- Les cantons d'AI, JU et UR ainsi que l'asa font remarquer que les délimitations dans la définition des véhicules de travail doivent encore être vérifiées en pratique.
- Du point de vue des cantons de BE et SO, des précisions supplémentaires sont nécessaires au sujet de la portée et de la délimitation des différents concepts (p. ex. outils, appareils de travail).

- Le canton du TI demande aussi des précisions, notamment au moyen de divers exemples pour améliorer les explications.
- Le canton de BL approuve le projet puisqu'une directive uniforme pour un traitement uniforme apporte de la clarté tant pour l'industrie que pour les services de contrôle. La charge remorque maximale qui s'applique aux véhicules d'intervention de la protection de la population marqués de signaux spéciaux est celle qui est définie par le constructeur.
- Le canton d'UR est explicitement favorable à l'adaptation en matière de chargement qui remplace le critère de l'espace par celui du poids, puisqu'elle permet de constater une infraction de manière incontestable. Mais cette modification peut entraîner le transport d'objets impossibles à fixer suffisamment faute d'espace pour leur chargement.
- Les cantons de GR, NW, SO et OW ainsi que la CCCS, la KAPOW, la CDSVS et l'UVS craignent que la nouvelle réglementation puisse entraîner notamment le contournement des prescriptions en matière d'équipement afin de réduire les coûts (RPLP, dispositif anti-encastrement, OTR).
- La CCCS propose de compléter l'art. 77, al. 1, dernière phrase, P-OETV par « cette limitation ne s'applique pas aux véhicules du service du feu, de la police et du service d'ambulances ».
- Le SPAA, l'ASETA, l'USP et l'AAES proposent de relever la charge utile mentionnée par l'art. 13, al. 2, P-OETV à 30 % au maximum du poids total ou à 6000 kg puisque les valeurs proposées de 25 % et de 4000 kg sont trop basses et ne correspondent pas à l'offre actuelle de machines.
- La BFH fait remarquer que les limites proposées de 25 % et de 4000 kg ne sont pas adaptées à la pratique pour certains véhicules automoteurs utilisés dans l'agriculture. Elle propose donc, pour les véhicules dont la vitesse maximale n'excède pas 45 km/h, de déterminer le pourcentage autorisé de charge utile uniquement en fonction du poids total, sans limite absolue.

**Remarques des opposants :**

- Les cantons de LU et SZ rejettent la proposition en invoquant les mêmes motifs que ceux avancés par les cantons d'AG, AI, GR, JU, SH, TG, VS et ZG.
- Le canton de LU propose en outre de compléter la dernière phrase de l'art. 77, al. 1, P-OCR par : « cette limitation ne s'applique pas aux véhicules du service du feu, de la police, du service d'ambulances et de la protection civile ».
- KO2 fait remarquer qu'il n'y a aucune raison de renoncer à des règles éprouvées. Les facilités résultant du droit de l'UE peuvent en revanche être reprises.

#### 4.8 Transport de véhicules automobiles au moyen de voitures automobiles de travail

**Question 13 du questionnaire :** Acceptez-vous que les véhicules de travail puissent à l'avenir transporter un véhicule automobile servant aux déplacements du personnel de service (art. 13, al. 1, let. b, ch. 2, P-OETV ; art. 77, al. 1, et 80, al. 1, let. d, P-OCR) ?

Tableau 14 Réponses à la question 13 du questionnaire

Catégories	Oui	Non	Renonciation à une PDP
Cantons	25	1	0
Associations, partis et organisations	29	0	20
Particuliers, garages et revendeurs	41	31	2

##### Intervenants favorables :

Cantons : AI, AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, VS, ZG et ZH

Associations, partis et organisations : CCCS, asa, ASTAG, UPSA, AUTOS, SPAA, CASU, ECONS, CI CDS, KAPOW, CDSVS, L-drive, MOTOS, FRS, UDC, USAM, UVS, ASETA, SIK, TCS, USP, AAES, ASFP, VSBM, EAIVT, VFAS, DTC, FAKT et SUVA

Particuliers, garages et revendeurs : SPEZ et KO1

##### Opposants :

Cantons : SZ

Particuliers, garages et revendeurs : CSSA et KO2

##### Renonciation à une PDP :

Associations, partis et organisations : AGRO, ARVAG, ATVSL, ACS, bpa, BFH, ECOSW, INFRA, FNG, PROV, PROM, PUSCH, ASP, USS, ASMA, PSS, TS, ATE, EFINS et ONEX

Particuliers, garages et revendeurs : EMC et RTE

##### Remarques des intervenants favorables :

- Les cantons d'AG, AI, AR, FR, GR, JU, LU, OW, SH, TG, UR, VS et ZG font remarquer que les poids autorisés de 150 kg (transport de motocycles) et de 2000 kg (charge remorquable) sont plutôt trop bas et ne suffiront pas dans tous les cas. L'asa approuve aussi cette remarque. Les cantons de NE et VD partagent cet avis sur le principe et proposent de rehausser le poids de 150 kg à 200 kg. Le canton de VD complète en outre en disant que, concernant la charge du timon, il convient d'appliquer uniquement ce qui est prévu à l'art. 184 OETV, ce qui correspond à 200 kg.
- Le canton de BE ajoute qu'il s'agit dans la plupart des cas de véhicules spéciaux présentant une longueur et un poids hors norme. La modification proposée ne contribue donc pas à améliorer la sécurité routière.

##### Remarques des opposants :

- Le canton de SZ fait remarquer que, dans la plupart des cas, le poids total de 2000 kg prévu à l'art. 80, al. 1, P-OCR ne suffit pas pour une remorque.
- KO2 ajoute que la nouvelle définition ne devrait pas exclure des règles éprouvées, mais que les facilités résultant du droit de l'UE sont bienvenues.

#### 4.9 Vitesse maximale de 40 km/h pour les voitures automobiles de travail agricoles et forestières

**Question 14 du questionnaire :** Acceptez-vous que les machines de travail agricoles et forestières puissent à l'avenir atteindre une vitesse de 40 km/h (art. 161, al. 7, et 163, al. 1 et 2, P-OETV) ?

Tableau 15 Réponses à la question 14 du questionnaire

Catégories	Oui	Non	Renonciation à une PDP
Cantons	15	11	0
Associations, partis et organisations	26	4	19
Particuliers, garages et revendeurs	71	1	2

##### Intervenants favorables :

Cantons : AG, AR, BL, BS, BE, FR, GE, GL, JU, NE, SG, TI, TG, VD et VS

Associations, partis et organisations : AGRO, asa, UPSA, AUTOS, bpa, SPAA, BFH, ECONS, L-drive, MOTOS, FRS, PROM, UDC, USAM, ASMA, ASETA, SIK, TCS, USP, AAES, VSBM, EAVT, VFAS, DTC, FAKT et SUVA

Particuliers, garages et revendeurs : SPEZ, KO1 et KO2

##### Opposants :

Cantons : AI, GR, LU, NW, OW, SH, SZ, SO, UR, ZG et ZH

Associations, partis et organisations : CCCS, KAPOW, CDSVS et UVS

Particuliers, garages et revendeurs : CSSA

##### Renonciation à une PDP :

Associations, partis et organisations : ARVAG, ASTAG, ATVSL, ACS, CASU, ECOSW, INFRA, CI CDS, FNG, PROV, PUSCH, ASP, USS, PSS, TS, ATE, ASFP, EFINS et ONEX

Particuliers, garages et revendeurs : EMC et RTE

##### Remarques des intervenants favorables :

- Les cantons d'AR, FR, JU, TI et VS ainsi que l'asa ajoutent que l'augmentation de la vitesse maximale rend plus difficile le dépassement des véhicules, généralement très larges, et n'améliore guère la sécurité routière.
- Le canton de BE fait remarquer que la taille et les caractéristiques dynamiques des véhicules concernés, couplées à l'augmentation de leur vitesse à 40 km/h, pourraient parfois entraîner un certain risque d'accident.
- Les cantons du JU et du VS font remarquer que, pour les machines de travail agricoles et forestières utilisées le plus souvent à l'échelle régionale, le gain de temps résultant de l'augmentation de 10 km/h de leur vitesse doit être considéré comme insignifiant par rapport à leur temps d'utilisation.
- AGRO et l'ASMA font remarquer que les adaptations proposées prévoient des dérogations au droit de l'UE en ce qui concerne les classes de freinage requises et la largeur totale des véhicules. Il faut empêcher cela. L'USP fait aussi remarquer qu'il faut s'efforcer d'harmoniser les dispositions d'homologation des systèmes de freinage entre la Suisse et l'Union européenne.
- De la même façon, le bpa signale que les systèmes de freinage des récolteuses conformes à la norme EN 17344 ne présentent pas une performance identique à ceux des tracteurs dont la vitesse est limitée à 40 km/h. Sans solution de compromis, il existe donc un risque d'entrave technique au commerce.
- La BFH, l'ASETA et l'AAES font remarquer qu'il faut impérativement augmenter la dimension de 2,55 m à 3 m, faute de quoi pratiquement aucune récolteuse automotrice ne pourra satisfaire

aux dispositions. Le VSBM fait aussi remarquer que la réglementation proposée en faveur des récolteuses doit également s'appliquer aux largeurs supérieures à 3 m.

- SPEZ propose que cette règle ne doive s'appliquer qu'aux véhicules avec direction par l'essieu avant. Pour des raisons de sécurité, la vitesse maximale prévue ne doit pas être autorisée aux véhicules avec direction à l'arrière.

#### **Remarques des opposants :**

- Selon les cantons d'AI, GR, NW, OW et ZH, ainsi que selon la CCCS, la KAPOW, la CDSVS et l'UVS, il ne faudrait pas procéder à cette modification sans nécessité, pour des raisons de sécurité routière et au vu des dimensions des véhicules et de la topographie de la Suisse. Les tailles et les caractéristiques dynamiques, couplées à une augmentation de la vitesse à 40 km/h, pourraient parfois entraîner un risque d'accident. Ces véhicules sont en outre soumis à des exigences moindres, en termes de performance de freinage, que d'autres genres de véhicules et ne disposent que d'un essieu freiné.
- Les cantons d'AI, LU, SH et ZG considèrent en outre que, pour les machines de travail agricoles et forestières utilisées le plus souvent à l'échelle régionale, le gain de temps résultant de l'augmentation de 10 km/h de leur vitesse est insignifiant par rapport à leur temps d'utilisation. En revanche, l'augmentation de la vitesse maximale rend plus difficile le dépassement des véhicules, généralement très larges, et n'améliore pas la sécurité routière. Pour des raisons de sécurité routière, il faut rejeter l'augmentation de la vitesse maximale des véhicules avec direction à l'arrière.
- Les cantons d'UR et SZ signalent que ces véhicules sont autorisés à présenter une largeur de 3 m. Ces véhicules sont en outre dirigés par l'arrière, ce qui implique un risque potentiel supplémentaire. Une augmentation de la vitesse est préjudiciable à la sécurité et rend le dépassement encore plus difficile ou au moins plus dangereux.
- Le canton de SZ complète en disant que le maintien de la vitesse actuelle n'a pas de conséquences importantes parce que le nombre de machines de travail concernées est restreint.
- Le canton de SO fait remarquer que le nouveau genre de véhicule créé ne constitue certes qu'une petite partie de l'ensemble du parc de véhicules, mais que ces véhicules représentent une entrave considérable à la fluidité du trafic. La vitesse plus élevée rend beaucoup plus difficiles le dépassement pour les véhicules qui les suivent et le comportement routier des véhicules grands et larges. Elle permettrait aussi de parcourir des distances plus longues avec ces véhicules (p. ex. moissonneuses-batteuses).
- KO2 estime que la nouvelle définition ne devrait pas exclure des règles éprouvées, mais que les facilités résultant du droit de l'UE sont bienvenues.

#### 4.10 Prescriptions relatives aux véhicules agricoles et forestiers

**Question 15 du questionnaire :** Acceptez-vous que l'efficacité de freinage des remorques de travail agricoles et forestières puisse être réduite lors de leur utilisation sur le terrain si des mesures de réduction des risques sont mises en place (art. 208, al. 2, let. c, P-OETV) ?

Tableau 16 Réponses à la question 15 du questionnaire

Catégories	Oui	Non	Renonciation à une PDP
Cantons	26	0	0
Associations, partis et organisations	26	2	21
Particuliers, garages et revendeurs	40	32	2

##### Intervenants favorables :

Cantons : Tous les cantons acceptent le principe de la modification proposée.

Associations, partis et organisations : CCCS, AGRO, asa, UPSA, AUTOS, SPAA, BFH, ECONS, KAPOW, CDSVS, L-drive, MOTOS, FRS, PROM, USAM, ASMA, UVS, ASETA, SIK, USP, AAES, VSBM, EAVT, VFAS, FAKT et SUVA

Particuliers, garages et revendeurs : KO1

##### Opposants :

Associations, partis et organisations : PSS et DTC

Particuliers, garages et revendeurs : CSSA, SPEZ et KO2

##### Renonciation à une PDP :

Associations, partis et organisations : ARVAG, ASTAG, ATVSL, ACS, bpa, CASU, ECOSW, INFRA, CI CDS, FNG, PROV, PUSCH, ASP, UDC, USS, TCS, TS, ATE, ASFP, EFINS et ONEX

Particuliers, garages et revendeurs : EMC et RTE

##### Remarques des intervenants favorables :

- Les cantons d'AI, BL, NW, OW et ZH ainsi que la CCCS, la KAPOW, la CDSVS et l'UVS ajoutent que la possibilité de réguler et de réduire l'efficacité du freinage est utile pour le travail du sol. Mais le retour à la puissance de freinage normale pour circuler sur la route doit s'opérer automatiquement et non être confié à la conductrice ou au conducteur.
- Selon les cantons d'AI, BE, GR, NW et OW ainsi que selon la CCCS et la KAPOW, une réduction de l'efficacité de freinage est incompatible avec le règlement délégué (UE) 2015/68. L'utilisation des soupapes correspondantes est définie dans l'annexe 1, M1, 2.1.1.4. Pour résoudre cette problématique, il y a lieu de monter un système de freinage antiblocage ou électronique ou il est même possible de choisir des pneus adéquats (tout terrain au lieu de routiers).
- FAKT fait remarquer que, s'agissant de la sécurité du véhicule, il faut exiger et évaluer non seulement l'efficacité de freinage, mais aussi la prévention des fausses manœuvres.

##### Remarques des opposants :

- Le DTC déplore que la réglementation proposée n'ait aucun sens en termes physiques.
- SPEZ rejette le projet puisqu'il n'est pas conforme à la technique. C'est le système électronique de freinage à air comprimé qui correspond à l'état actuel de la technique.
- KO2 fait remarquer que la nouvelle définition ne devrait pas exclure des règles éprouvées, mais que les facilités résultant du droit de l'UE sont bienvenues.

#### 4.11 Exemption de l'obligation d'immatriculation pour les chariots de travail dont la vitesse n'excède pas 6 km/h

**Question 16 du questionnaire :** Acceptez-vous que les chariots de travail (p. ex. les plateformes de travail) dont la vitesse maximale par construction atteint 6 km/h puissent à l'avenir être mis en circulation sans permis de circulation ni plaque de contrôle (art. 72, al. 1, let. m, P-OAC et art. 38, al. 1, let. e, P-OAV) ?

Tableau 17 Réponses à la question 16 du questionnaire

Catégories	Oui	Non	Renonciation à une PDP
Cantons	17	8	1
Associations, partis et organisations	28	5	16
Particuliers, garages et revendeurs	41	32	1

##### Intervenants favorables :

Cantons : AG, AR, BE, FR, GE, GL, JU, NE, OW, SH, SZ, SO, SG, TI, TG, UR et VS

Associations, partis et organisations : AGRO, asa, ASTAG, UPSA, AUTOS, SPAA, BFH, CASU, ECONS, CI CDS, L-drive, MOTOS, FRS, PROM, UDC, USAM, ASMA, ASETA, SIK, TCS, USP, AAES, ASFP, VSBM, EAIVT, VFAS, FAKT et SUVA

Particuliers, garages et revendeurs : EMC et KO1

##### Opposants :

Cantons : AI, BL, BS, GR, LU, NW, ZG et ZH

Associations, partis et organisations : CCCS, KAPOW, CDSVS, UVS et PSS

Particuliers, garages et revendeurs : CSSA, SPEZ et KO2

##### Renonciation à une PDP :

Cantons : VD

Associations, partis et organisations : ARVAG, ATVSL, ACS, bpa, ECOSW, INFRA, FNG, PROV, PUSCH, ASP, USS, TS, ATE, DTC, EFINS et ONEX

Particuliers, garages et revendeurs : RTE

##### Remarques des intervenants favorables :

- Du point de vue des cantons d'AG, AR, BE, FR, JU, OW, SH, SZ, TI, TG, UR et VS ainsi que de l'asa, de l'ATVSL, de CASU, d'ECONS, de la VFAS et de KO1, une limite de vitesse de 10 km/h serait même opportune. Plusieurs types de chariots de travail sont connus pour présenter une vitesse maximale par construction comprise entre 7 et 10 km/h.
- Le canton d'UR n'estime pas judicieux de devoir créer une nouvelle catégorie pour les basses vitesses.
- Le canton du TI demande une adaptation de l'art. 33 OETV pour que les voitures de travail dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 10 km/h soient exemptées du contrôle.
- AGRO et l'ASMA sont favorables à la proposition, mais signalent que la vitesse maximale correspondante s'élève à 10 km/h en Allemagne. Il faut donc veiller si possible à une législation homogène.
- FAKT doute que l'importateur d'un véhicule de ce genre connaisse les directives nécessaires et instruisse ses clients finaux en conséquence. Il faut donc évaluer à l'aide d'un rapport de contrôle ou d'un examen de conformité le bon fonctionnement de la plateforme de travail dans n'importe quelle situation usuelle ou critique.
- Le TCS approuve la proposition sous réserve que les dommages causés soient payés en priorité par l'assurance responsabilité civile (d'entreprise) du détenteur du véhicule, en complément de la couverture du Fonds National de Garantie.

### Remarques des opposants :

- Les cantons d'AI, BL, BS, GR, LU et NW ainsi que la CCCS et la KAPOW rejettent le projet, car la recherche du détenteur demande beaucoup plus de travail aux organes de contrôle pour les véhicules qui n'ont pas besoin d'être immatriculés. Aujourd'hui déjà, certaines catégories de véhicules sont exemptées de la réception par type obligatoire. Lors des contrôles de la circulation routière, jusqu'à 50 % de ces véhicules ne satisfont pas aux exigences techniques. Le contrôle technique de ces véhicules exige en outre davantage de travail, puisque l'on ne dispose pas d'une réception par type comme référence. Les subordonner à la loi sur la sécurité des produits ne fournit pas de substitut adéquat à la réception par type obligatoire, puisque la procédure de contrôle en aval prévue par cette loi est trop souple et que ses exigences techniques sont inférieures. Il ne faudrait pas non plus renoncer au contrôle périodique des chariots à moteur roulant à 6 km/h par les autorités d'admission, puisqu'il s'agit d'un élément important pour garantir la sécurité de fonctionnement de tous les véhicules automobiles. L'abrogation de l'assurance obligatoire pèse en outre davantage sur le Fonds National de Garantie et de ce fait sur tous les détenteurs de véhicules automobiles. Si on s'en tient quand même à la règle proposée, il faut fixer la limite de vitesse à 10 km/h.
- Le canton de ZG approuve aussi une hausse de la limite de vitesse à 10 km/h. Il propose en outre d'intégrer une formulation qui empêche ces véhicules de parcourir des trajets trop longs sur la voie publique. Cette formulation permettrait de prévenir les abus et d'empêcher que ces véhicules entravent le trafic.
- Les cantons d'AI, GR et ZH ainsi que la CDSVS et l'UVS estiment qu'il n'est pas judicieux d'exempter ces véhicules du contrôle étatique puisqu'ils circulent régulièrement sur la voie publique. La mention de la vitesse maximale de 6 km/h introduit en outre une nouvelle classe de limites de vitesse pour les véhicules.
- KO2 ajoute que la nouvelle définition ne devrait pas exclure des règles éprouvées, mais que les facilités résultant du droit de l'UE sont bienvenues.

#### 4.12 Porte-à-faux avant

**Question 17 du questionnaire** : Acceptez-vous qu'à l'avenir des engins supplémentaires plus longs puissent être montés à l'avant des tracteurs immatriculés à titre industriel, comme c'est déjà le cas aujourd'hui pour l'utilisation dans les secteurs agricole et forestier (art. 94, al. 1<sup>quater</sup> et 1<sup>quinquies</sup>, P-OETV) ?

Tableau 18 Réponses à la question 17 du questionnaire

Catégories	Oui	Non	Renonciation à une PDP
Cantons	26	0	0
Associations, partis et organisations	32	1	16
Particuliers, garages et revendeurs	40	32	2

#### Intervenants favorables :

Cantons : Tous les cantons acceptent la modification proposée.

Associations, partis et organisations : CCCS, AGRO, asa, ASTAG, UPSA, AUTOS, SPAA, BFH, ECONS, CI CDS, KAPOW, CDSVS, L-drive, MOTOS, FRS, PROM, UDC, USAM, ASMA, UVS, ASETA, SIK, PSS, TCS, USP, AAES, VSBM, EAIVT, VFAS, DTC, FAKT et SUVA

Particuliers, garages et revendeurs : KO1

#### Opposants :

Associations, partis et organisations : bpa

Particuliers, garages et revendeurs : CSSA, SPEZ et KO2

#### Renonciation à une PDP :

Associations, partis et organisations : ARVAG, ATVSL, ACS, CASU, ECOSW, INFRA, FNG, PROV, PUSCH, ASP, USS, TS, ATE, ASFP, EFINS et ONEX

Particuliers, garages et revendeurs : EMC et RTE

#### Remarques des intervenants favorables :

- Le canton d'AR ajoute que cette nouvelle réglementation permet d'améliorer sensiblement les possibilités d'utilisation des tracteurs de travail dans le service d'entretien des routes.
- Le canton de BE complète en disant que l'ensemble des tracteurs et des voitures automobiles industriels affectés aux travaux d'entretien doivent bénéficier des mêmes facilités que les véhicules agricoles ou forestiers.
- Le canton des GR est favorable à cette adaptation puisqu'elle a été demandée par la Conférence des ingénieurs cantonaux (CIC). À son avis toutefois, il faut impérativement garantir la sécurité routière en utilisant des caméras de vision latérale.
- Le canton d'UR demande que les dispositions sur la visibilité et la vue d'ensemble doivent être respectées.

#### Remarques des opposants :

- Le bpa rejette le projet en raison d'effets négatifs possibles sur la sécurité routière.
- SPEZ rejette le projet parce qu'il entraînerait une inégalité de traitement injuste par rapport à tous les autres véhicules de travail ou spéciaux.

#### 4.13 Transformation des unités de propulsion des véhicules anciens

**Question 18 du questionnaire :** Acceptez-vous qu'à l'avenir les moteurs à allumage commandé montés a posteriori sur des véhicules anciens doivent au moins respecter les prescriptions relatives aux gaz d'échappement en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1996 (art. 4, al. 4, let. a, P-OETV) ?

Tableau 19 Réponses à la question 18 du questionnaire

Catégories	Oui	Non	Renonciation à une PDP
Cantons	19	6	1
Associations, partis et organisations	28	10	11
Particuliers, garages et revendeurs	2	71	1

##### Intervenants favorables :

Cantons : AG, AI, AR, BS, FR, GE, GR, JU, NE, NW, OW, SZ, SO, SG, TI, TG, VD, VS et ZH

Associations, partis et organisations : CCCS, asa, ASTAG, UPSA, ACS, AUTOS, BFH, KAPOW, CDSVS, L-drive, MOTOS, FRS, PROV, PUSCH, UDC, USAM, UVS, ASETA, SIK, PSS, TCS, USP, ATE, AAES, VSBM, DTC, FAKT et SUVA

Particuliers, garages et revendeurs : EMC et SPEZ

##### Opposants :

Cantons : BL, BE, LU, SH, UR et ZG

Associations, partis et organisations : AGRO, ATVSL, CASU, ECOSW, ECONS, PROM, ASMA, EAVT, VFAS et ONEX

Particuliers, garages et revendeurs : CSSA, KO1 et KO2

##### Renonciation à une PDP :

Cantons : GL

Associations, partis et organisations : ARVAG, bpa, SPAA, INFRA, CI CDS, FNG, ASP, USS, TS, ASFP et EFINS

Particuliers, garages et revendeurs : RTE

##### Remarques des intervenants favorables :

- Les cantons d'AG, AR, AI, GR, JU, SH, VS et TG ainsi que l'asa signalent que la modification proposée règle différemment et défavorise le remplacement des moteurs à allumage par compression, ce qui n'est pas compréhensible. Il est en outre important de stipuler que ces véhicules transformés hors époque n'ont toujours pas droit au statut de vétérans et que l'impact des transformations sur l'évaluation du statut de vétéran doit être clarifié.
- Le canton d'OW estime aussi que cette même réglementation devrait s'appliquer aux moteurs à allumage par compression.
- Les cantons d'AI, NW, OW et ZH ainsi que la CCCS, la KAPOW, la CDSVS et l'UVS ajoutent qu'il faudrait définir plus clairement ce qu'est un véhicule vétéran et ce qu'est une époque. On ignore en outre si un véhicule modifié de la sorte est encore considéré comme un véhicule vétéran après la transformation et si les véhicules équipés d'un moteur à combustion sont soumis ou non aux prescriptions relatives à l'entretien du système antipollution. Il est impératif de préciser ces points.
- L'UPSA ajoute, dans le sens d'une meilleure flexibilité, que l'exigence minimale pour le montage de moteurs à combustion de remplacement devrait se référer à l'état de la technique au moment de la construction des véhicules. On empêche ainsi le montage de moteurs plus émetteurs de gaz d'échappement que l'original et on permet de monter des moteurs à combustion plus récents.
- Le canton de SO suppose que la notion de véhicule ancien a été utilisée délibérément dans la réglementation proposée et qu'elle n'est pas synonyme de la notion de véhicule vétéran,

puisque'il existerait autrement une contradiction avec l'instruction en vigueur. Il faut donc encore définir la notion de véhicule ancien. Le montage d'un moteur électrique doit en outre entraîner la perte du statut de vétérans.

- Du point de vue du canton du TI, il y a lieu d'adapter les instructions de l'OFROU du 3 novembre 2008<sup>3</sup> de manière à actualiser les exigences pour l'obtention du statut de vétérans. Il faut notamment clarifier explicitement que ces modifications impliquent la perte du statut.
- Le canton de VD propose que le statut de véhicule vétérans soit réglé par un article spécifique de l'OETV et non pas uniquement par une instruction de l'OFROU.
- L'UPSA, L-drive et la FRS ajoutent qu'une prescription plus sévère pour les véhicules diesels anciens que pour les véhicules anciens à essence n'est pas conforme à l'intérêt public. Puisque les véhicules anciens ne circulent en moyenne que quelques centaines de kilomètres par année, le traitement des véhicules à essence et diesels devrait être égal.
- AUTOS signale qu'il n'est pas possible d'obliger les constructeurs et les importateurs à démontrer la conformité – notamment lorsque le remplacement du moteur fait augmenter la puissance de plus de 20 %.
- Le DTC fait remarquer que la notion de moteur à allumage commandé doit être remplacée par celle de moteur à combustion. Lors de transformations du moteur utilisant des pièces de plus d'une époque, les véhicules doivent à titre général – sans date fixe – répondre aux prescriptions sur les gaz d'échappement en vigueur à la date de la première mise en circulation, mais au moins à la norme Euro 2.

#### Remarques des opposants :

- Le canton de BL estime que le cycle de vie des véhicules anciens, moins sûrs, ne devrait pas être prolongé par des groupes de propulsion plus récents. En outre, les clients souhaitent souvent que leur véhicule soit inscrit comme vétérans. Dans ce cas, celui-ci doit correspondre à l'exécution d'origine.
- Le canton de BE estime qu'une nouvelle dérogation pour les véhicules anciens n'est pas judicieuse, d'autant plus que toute modification décrite sur un véhicule ancien lui fait perdre son caractère d'origine et donc qu'il perd de facto le statut de véhicule ancien.
- Les cantons de SH et ZG souhaitent que les dispositions de l'OETV actuelle continuent de s'appliquer en cas de remplacement de moteurs à combustion sur des véhicules anciens. En outre, le remplacement de moteurs à allumage par compression est réglé de manière inégale. Selon le canton de SH, si on s'en tient néanmoins à la proposition, cette même règle devrait aussi s'appliquer aux moteurs à allumage par compression. Il faudrait en outre clarifier que l'éventuel statut de vétérans est supprimé après un remplacement de ce genre.
- AGRO et l'ASMA rejettent le projet puisque l'on ne comprend pas pourquoi les moteurs diesels sont désavantagés par rapport aux moteurs à essence.
- L'ATVSL, ECONS, l'EAIVT, la VFAS et KO1 rejettent la proposition de révision, puisque le durcissement exigé crée de nouvelles obligations qui compromettent le statut de vétérans et la liberté de choix.
- CASU fait remarquer qu'un moteur à allumage commandé doit au moins être conforme aux normes de son époque sur les émissions de gaz d'échappement.
- ECOSW propose de ne pas réglementer spécialement les véhicules anciens puisque leur nombre relativement restreint est marginal pour la qualité de l'air.
- KO2 fait remarquer que la nouvelle définition ne devrait pas exclure des règles éprouvées, mais que les facilités résultant du droit de l'UE sont bienvenues. Il doit rester possible de monter aussi des moteurs anciens qui datent de l'époque du véhicule, laquelle doit être déterminée au cas par cas. Les prescriptions de l'année 1995 (époque de la norme sur les gaz d'échappement Euro 2) doivent s'appliquer comme norme pour les véhicules anciens. KO2 serait en principe favorable à un allègement.

<sup>3</sup> Consultable sous [www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch) > Public professionnel > Exécution du droit de la circulation routière > Documents > Instructions > Instructions concernant les véhicules vétérans



**Question 19 du questionnaire** : Acceptez-vous que les moteurs électriques installés a posteriori dans des véhicules anciens à la place du moteur à combustion d'origine doivent respecter au moins les prescriptions en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1996 en ce qui concerne la sécurité électrique et qu'un test de résistance non destructif puisse être réalisé pour l'installation des batteries, sur le modèle de celui réalisé pour les réservoirs de gaz (art. 4, al. 4, let. b, P-OETV) ?

Tableau 20 Réponses à la question 19 du questionnaire

Catégories	Oui	Non	Renonciation à une PDP
Cantons	21	4	1
Associations, partis et organisations	34	1	14
Particuliers, garages et revendeurs	72	1	1

**Intervenants favorables :**

Cantons : AG, AI, AR, BS, FR, GE, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, SO, SG, TI, TG, VD, VS, ZG et ZH  
Associations, partis et organisations : CCCS, asa, ASTAG, UPSA, ACS, AUTOS, bpa, CASU, ECONS, KAPOW, CDSVS, L-drive, MOTOS, FRS, PROV, PROM, PUSCH, UDC, USAM, UVS, ASETA, SIK, PSS, TCS, USP, ATE, AAES, VSBM, EAVT, VFAS, EFINS, FAKT, SUVA et ONEX  
Particuliers, garages et revendeurs : EMC, SPEZ, KO1 et KO2

**Opposants :**

Cantons : BL, BE, LU et UR  
Associations, partis et organisations : DTC  
Particuliers, garages et revendeurs : CSSA

**Renonciation à une PDP :**

Cantons : GL  
Associations, partis et organisations : AGRO, ARVAG, ATVSL, SPAA, BFH, ECOSW, INFRA, CI CDS, FNG, ASP, USS, ASMA, TS et ASFP  
Particuliers, garages et revendeurs : RTE

**Remarques des intervenants favorables :**

- Du point de vue des cantons d'AI, AR, GR, JU, OW, SZ, TG et VS ainsi que de l'asa, il faut clarifier au préalable l'impact de ces transformations sur l'évaluation du statut de vétéran.
- Selon le canton d'AG, il faudrait aussi régler dans l'ordonnance la transformation ou l'adaptation de la carrosserie en vue de monter la batterie. Les cantons d'AI, GR, NW, OW et ZH ainsi que la CCCS, la KAPOW, la CDSVS et l'UVS approuvent ces remarques et les complètent en disant que la formulation de l'art. 4, al. 4, let. b, P-OETV est incompréhensible et doit donc se référer aux explications à son sujet.
- Les cantons d'AG, SH, ZG et TI exigent la clarification suivante : L'éventuel statut de vétéran serait annulé après un changement de moteur de ce genre.
- Le canton de SO exige une définition de la notion de véhicule ancien et une explication sur sa différenciation avec les véhicules vétérans.
- Selon le canton du TI, les instructions de l'OFROU du 3 novembre 2008<sup>4</sup> devraient être adaptées.
- Le canton de VD souhaite que la notion de statut de vétéran soit réglée par l'OETV et non pas uniquement par une instruction de l'OFROU.
- Le bpa ajoute que les standards de sécurité fondamentaux devraient être définis de manière uniforme au niveau national.

<sup>4</sup> Consultable sous [www.asra.admin.ch](http://www.asra.admin.ch) > Public professionnel > Exécution du droit de la circulation routière > Documents > Instructions > Instructions concernant les véhicules vétérans

- L'AVTLS, CASU, ECONS, l'EAIVT, la VFAS et KO1 proposent que les facilités prévues doivent aussi être intégrées aux explications du 1<sup>er</sup> juin 2020 relatives à la preuve de la sécurité électrique et de la compatibilité électromagnétique des véhicules routiers et de leurs composants<sup>5</sup>.
- EMC note qu'il faut édicter un guide, par exemple sous la forme d'une directive de l'asa.
- KO2 formule le commentaire suivant : La nouvelle définition ne devrait pas exclure des règles éprouvées, mais les facilités résultant du droit de l'UE sont bienvenues.

#### Remarques des opposants :

- Le canton de BL rejette le texte de l'ordonnance puisque la structure d'un véhicule électrique est très complexe. La fixation de la batterie d'accumulateurs ne constitue qu'un domaine partiel. Qu'il soit en circulation ou à l'arrêt, le véhicule peut comporter des risques considérables (p. ex. lors de la charge). Le développement et la construction doivent donc être assurés uniquement par le constructeur du véhicule. Il n'y a pas lieu non plus de prolonger le cycle de vie de véhicules anciens, moins sûrs, par des technologies alternatives.
- Le canton de LU rejette également le texte proposé. Le montage de moteurs qui ne sont pas d'époque, quelle que soit leur technologie de propulsion, est en contradiction avec le sens et le but des véhicules vétérans. L'électrification entraîne certes une nette amélioration des émissions, mais la propulsion électrique pose aussi quelques problèmes. Le montage d'une propulsion électrique nécessite presque toujours des adaptations assez importantes du véhicule à combustion. La courbe puissance-couple est différente avec une propulsion électrique et les composants des véhicules traditionnels ne sont en général pas conçus pour elle, ce qui est extrêmement problématique du point de vue de la sécurité routière.
- Le canton d'UR est défavorable à des exceptions plus larges au détriment du modèle original (époque de la construction du véhicule) de véhicules vétérans ou anciens. Il faut observer que le montage d'une propulsion électrique entraîne non seulement des adaptations, mais le plus souvent aussi des modifications importantes (boîtes, essieux, freins, etc.) en raison des nouveaux rapports de forces (p. ex. couple). On pourrait supposer que la modification est substantielle, à clarifier au cas par cas (art. 4, al. 2, OETV). Mais le statut de « véhicule vétéran » doit impérativement être annulé dans ce cas, car le véhicule ou le moteur et l'unité de propulsion ne correspondent plus au modèle original et à son image globale ou à son bruit global.
- Le DTC propose de supprimer la référence au règlement CEE-ONU n° 115 à propos de la fixation des réservoirs de gaz. En effet, il n'en ressort pas clairement que les composants doivent impérativement être certifiés comme composants individuels. Notamment pour l'accumulateur d'énergie (batterie), il est important de présenter une preuve conforme au règlement CEE-ONU n° 100. Il faut en outre améliorer la lisibilité de l'al. 4b – par exemple en écrivant CEE-ONU n° 100.01 au lieu de la graphie utilisée dans le projet. Le DTC demande en outre comment il faut traiter les véhicules convertis à la propulsion électrique à partir du 1.1.97.

---

<sup>5</sup> Consultable sous [www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch) > Public professionnel > Véhicules et marchandises dangereuses > Prescriptions et contrôles > OMBT et CEM > Explications relatives à la preuve de la sécurité électrique et de la compatibilité électromagnétique des véhicules routiers et de leurs composants

#### 4.14 Contrôle subséquent extraordinaire obligatoire en cas de transformation de véhicules – système cantonal commun et libéralisation des jantes adaptables

**Question 20 du questionnaire :** Acceptez-vous qu'à l'avenir il soit explicitement mentionné dans l'OETV que le contrôle subséquent des véhicules modifiés s'effectue selon un système défini conjointement par les autorités d'exécution cantonales (partie introductive de l'art. 34, al. 2, P-OETV) ?

Tableau 21 Réponses à la question 20 du questionnaire

Catégories	Oui	Non	Renonciation à une PDP
Cantons	26	0	0
Associations, partis et organisations	35	0	14
Particuliers, garages et revendeurs	42	31	1

##### Intervenants favorables :

Cantons : Tous les cantons acceptent le principe de la modification proposée.

Associations, partis et organisations : CCCS, AGRO, asa, ASTAG, UPSA, ACS, AUTOS, bpa, BFH, CASU, ECONS, CI CDS, KAPOW, CDSVS, L-drive, MOTOS, FRS, PROM, USAM, ASMA, UVS, ASETA, SIK, TCS, USP, AAES, ASFP, VSBM, EAVT, VFAS, DTC, EFINS, FAKT, SUVA et ONEX

Particuliers, garages et revendeurs : EMC, SPEZ et KO1

##### Opposants :

Particuliers, garages et revendeurs : CSSA et KO2

##### Renonciation à une PDP :

Associations, partis et organisations : ARVAG, ATVSL, SPAA, ECOSW, INFRA, FNG, PROV, PUSCH, ASP, UDC, USS, PSS, TS et ATE

Particuliers, garages et revendeurs : RTE

##### Remarques des intervenants favorables :

- Les cantons de BL, LU et SZ proposent de compléter l'art. 220 OETV par la phrase : « L'asa édicte des directives et des aide-mémoire pour l'exécution de cette ordonnance. »
- Le canton de LU fait remarquer qu'il faut renoncer à supprimer « avant de pouvoir utiliser à nouveau », puisque cela ne fait qu'induire des problèmes juridiques pour les autorités de contrôle et d'admission. En remplacement, il propose d'adapter l'article comme suit : « La détentrice ou le détenteur est tenu(e) de notifier à l'autorité d'immatriculation les transformations apportées aux véhicules. Avant de pouvoir être utilisés à nouveau, exception faite des courses d'essai et de transfert, les véhicules transformés doivent être soumis à un contrôle subséquent selon un système défini conjointement par les cantons. Sont notamment visés : [...]. »
- Le canton d'UR estime aussi que l'expression « avant de pouvoir utiliser à nouveau » ne devrait pas être supprimée sans être remplacée. En outre, il faut définir un délai clair puisque les autorités de contrôle ne pourraient plus agir si seul un contrôle subséquent (sans délai) de la modification technique était prescrit.
- Le canton de VD est du même avis. Il souhaite également une reformulation analogue à la proposition du canton de LU, mais ajoute que les transformations doivent être notifiées immédiatement.
- Le canton de BS est favorable à la réglementation proposée notamment parce qu'elle renforce les directives de l'asa.
- Les cantons de BE et GR font remarquer qu'il y a lieu de viser une procédure uniforme à l'échelle suisse.
- Le canton de SZ retient que l'art. 34, al. 2, P-OETV devrait encore définir dans quel délai les transformations doivent être notifiées.

- Selon le canton de ZG, il faut examiner les liens avec l'art. 33, al. 8, OETV. Le système d'assurance qualité doit être adapté. La question se pose en outre de savoir comment la Confédération est associée à la définition commune d'un système par les cantons.
- L'ASTAG suggère que l'harmonisation de la pratique d'exécution doive s'étendre au-delà du thème proposé du contrôle subséquent des véhicules transformés et que des moyens appropriés doivent être prévus à cet effet.
- Le DTC demande que les directives concernées de l'asa soient mentionnées nommément.

**Remarques des opposants :**

- KO2 souligne que la nouvelle définition ne devrait pas exclure des règles éprouvées, mais que les facilités résultant du droit de l'UE sont bienvenues. Lors des contrôles, chaque cas doit être traité séparément. Une instruction stricte n'est d'aucune utilité dans ce domaine. À la place, il faut laisser une marge d'appréciation aux professionnels (des services de contrôle).

**Question 21 du questionnaire** : Acceptez-vous qu'à l'avenir les jantes présentant un déport situé dans la fourchette prévue par le constructeur automobile ne doivent plus faire l'objet d'un contrôle officiel avant leur utilisation (art. 34, al. 2, let. f, P-OETV) ?

Tableau 22 Réponses à la question 21 du questionnaire

Catégories	Oui	Non	Renonciation à une PDP
Cantons	14	12	0
Associations, partis et organisations	28	2	19
Particuliers, garages et revendeurs	72	1	1

**Intervenants favorables :**

Cantons : AG, AI, BE, GE, JU, NE, NW, OW, SO, SG, TI, VD, VS et ZH

Associations, partis et organisations : CCCS, AGRO, ASTAG, UPSA, AUTOS, CASU, ECONS, CI CDS, KAPOW, CDSVS, L-drive, MOTOS, FRS, USAM, ASMA, UVS, ASETA, SIK, TCS, USP, AAES, ASFP, VSBM, EAIVT, VFAS, DTC, FAKT et SUVA

Particuliers, garages et revendeurs : EMC, SPEZ, KO1 et KO2

**Opposants :**

Cantons : AR, BL, BS, FR, GL, GR, LU, SH, SZ, TG, UR et ZG

Associations, partis et organisations : asa et ONEX

Particuliers, garages et revendeurs : CSSA

**Renonciation à une PDP :**

Associations, partis et organisations : ARVAG, ATVSL, ACS, bpa, SPAA, BFH, ECOSW, INFRA, FNG, PROV, PROM, PUSCH, ASP, UDC, USS, PSS, TS, ATE et EFINS

Particuliers, garages et revendeurs : RTE

**Remarques des intervenants favorables :**

- Les cantons d'AG, AI, NE et OW proposent l'adaptation suivante du texte de l'ordonnance : « les roues non réceptionnées pour le type de véhicule considéré, à l'exception des roues des véhicules des catégories M1 et N1 dont seul le déport est modifié de 5 mm au maximum par rapport à une variante prévue par le constructeur du véhicule ». Du point de vue du canton d'AG, cette formulation garantirait que la facilité souhaitée déploie aussi ses effets sur les véhicules ne présentant pas de variantes de déport. Une liberté de mouvement suffisante doit aussi rester obligatoire dans n'importe quelle situation de conduite.
- Le canton du JU est également favorable à une reformulation de l'art. 34, al. 2, let. f, P-OETV. Celle-ci aura l'avantage de pouvoir traiter chaque voiture avec les mêmes exigences de tolérance tout en continuant à assurer la sécurité routière. Elle permet aussi d'éviter des procédures inutiles tout en soulageant les autorités cantonales. Cet avis est aussi partagé par le canton de VD, qui souhaite toutefois que la reformulation renvoie encore à l'art. 56, al. 3, OETV.
- Les cantons d'AI et OW proposent en outre d'adapter l'al. 2 comme suit : « [...] de notifier les transformations apportées aux véhicules avant leur réutilisation ». Le canton du VS souhaite aussi une reformulation correspondante, mais qui précise que les transformations doivent être notifiées à l'autorité d'immatriculation.
- Selon les cantons d'AI et NW, ainsi que selon la CCCS et la KAPOW, cet assouplissement comporte le risque, du point de vue de la police routière, de rencontrer dans la circulation davantage de véhicules dont les jantes sont techniquement défectueuses ou montées incorrectement. Le contrôle de l'autorisation des jantes n'est que difficilement praticable pour les autorités policières.

- Le canton de NW demande que les dimensions admises par le constructeur du véhicule soient aussi autorisées (y compris tailles intermédiaires et jantes asa).
- KO2 fait remarquer que la nouvelle définition ne devrait pas exclure des règles éprouvées, mais que les facilités résultant du droit de l'UE sont bienvenues.

**Remarques des opposants :**

- Les cantons de BL, BS et LU rejettent le projet puisqu'il est en principe difficile pour les organes de contrôle de constater lors des contrôles routiers le déport que présente la jante montée, vu que la déclaration est en général masquée. La formulation prévue « dans la fourchette prévue par le constructeur automobile » est trop imprécise. Le mieux serait ici de renvoyer à la réception par type ou au COC.
- Le canton de FR estime que toutes les jantes devraient être autorisées sans formalités particulières si l'élargissement de la voie ne dépasse pas 2 %. Un contrôle subséquent doit en outre rester obligatoire.
- Le canton de GL rejette la proposition au motif qu'un document officiel est utile sur place pour contrôler les jantes.
- Les cantons d'AR, FR, GR, TG et ZG proposent l'adaptation suivante du texte de l'ordonnance : « les roues non réceptionnées pour le type de véhicule considéré, à l'exception des roues des véhicules des catégories M1 et N1 dont seul le déport est modifié de 5 mm au maximum par rapport à une variante prévue par le constructeur du véhicule ». Du point de vue des cantons des GR, de TG et ZG, cette formulation garantirait que la facilité souhaitée déploie aussi ses effets sur les véhicules ne présentant pas de variantes de déport.
- Selon les cantons des GR, de LU, SH, SZ, TG, UR et ZG ainsi que selon l'asa, il faut en outre compléter l'al. 2, phrase 1, par « notifier les transformations apportées aux véhicules avant leur réutilisation ». Cet assouplissement comporte en effet le risque, du point de vue de la police routière, de rencontrer dans la circulation davantage de véhicules dont les jantes sont techniquement défectueuses ou montées incorrectement. Le contrôle de l'autorisation des jantes devient en outre très difficile, voire impraticable, pour la police.

**Question 22 du questionnaire :** Acceptez-vous qu'à l'avenir des élargissements de la voie jusqu'à 2 % obtenus par le montage d'entretoises soient autorisés sans déclaration du constructeur automobile attestant que le véhicule s'y prête, comme c'est déjà le cas aujourd'hui avec des jantes non homologuées avec le véhicule et présentant un déport différent (art. 56, al. 3, P-OETV) ?

Tableau 23 Réponses à la question 22 du questionnaire

Catégories	Oui	Non	Renonciation à une PDP
Cantons	8	18	0
Associations, partis et organisations	24	7	18
Particuliers, garages et revendeurs	71	2	1

**Intervenants favorables :**

Cantons : AG, FR, JU, NE, SG, TI, VD et VS

Associations, partis et organisations : AGRO, ASTAG, UPSA, AUTOS, BFH, CASU, ECONS, CI CDS, L-drive, MOTOS, FRS, USAM, ASMA, ASETA, SIK, TCS, USP, AAES, ASFP, VSBM, EAIVT, VFAS, DTC et SUVA

Particuliers, garages et revendeurs : EMC, KO1 et KO2

**Opposants :**

Cantons : AI, AR, BL, BS, BE, GE, GL, GR, LU, NW, OW, SH, SZ, SO, TG, UR, ZG et ZH

Associations, partis et organisations : CCCS, asa, KAPOW, CDSVS, UVS, FAKT et ONEX

Particuliers, garages et revendeurs : CSSA et SPEZ

**Renonciation à une PDP :**

Associations, partis et organisations : ARVAG, ATVSL, ACS, bpa, SPAA, ECOSW, INFRA, FNG, PROV, PROM, PUSCH, ASP, UDC, USS, PSS, TS, ATE et EFINS

Particuliers, garages et revendeurs : RTE

**Remarques des intervenants favorables :**

- Le canton d'AG propose l'adaptation suivante du texte de l'ordonnance : « Un élargissement de la voie obtenu exclusivement en montant des entretoises d'une épaisseur de 5 mm au maximum ou des roues qui présentent un déport différent et n'ont pas été homologuées avec le véhicule est admissible sans déclaration du constructeur automobile attestant que le véhicule s'y prête, pour autant que la voie ne soit pas modifiée de plus de 2 % au total. On se fonde sur la voie d'origine, à savoir la voie la plus large et le plus petit déport figurant sur la réception par type ou sur la fiche de données. » En outre, il faut de toute façon maintenir la notification et le contrôle obligatoires lors du montage d'entretoises.
- Le DTC fait remarquer qu'il faudrait distinguer les variantes possibles (entretoises, exécution enfichée avec boulons de roue continus ; entretoises, exécution vissée ; adaptateur de cercle de boulons). Une adaptation des directives de l'asa est en outre nécessaire en ce qui concerne le contrôle de résistance.

**Remarques des opposants :**

- Les cantons de BL, BS, LU et ZH ainsi que la CCCS font remarquer que, pour assurer la sécurité de fonctionnement, il faut garantir que cette modification soit soumise au contrôle obligatoire extraordinaire et qu'une déclaration d'aptitude du fabricant de pièces soit nécessaire. Il n'y a donc pas lieu de supprimer l'art. 34, al. 2, let. b, OETV.
- Les cantons d'AR, GR, SH, SZ, TG, UR et ZG ainsi que l'asa proposent l'adaptation suivante du texte de l'ordonnance : « Un élargissement de la voie obtenu exclusivement en montant des entretoises d'une épaisseur de 5 mm au maximum ou des roues qui présentent un déport différent et n'ont pas été homologuées avec le véhicule est admissible sans déclaration du

constructeur automobile attestant que le véhicule s'y prête, pour autant que la voie ne soit pas modifiée de plus de 2 % au total. On se fonde sur la voie d'origine, à savoir la voie la plus large et le plus petit déport figurant sur la réception par type ou sur la fiche de données. » En outre, il faut de toute façon maintenir la notification et le contrôle obligatoires lors du montage d'entretoises.

- Le canton de SO se prononce aussi en faveur d'une notification et d'un contrôle toujours obligatoires lors du montage d'entretoises.
- Les cantons d'AI, NW et OW ainsi que la KAPOW, la CDSVS et l'UVS rejettent le projet au motif qu'il existe des doutes en matière de sécurité du point de vue policier. Les véhicules devraient continuer d'être soumis au contrôle après les transformations techniques concernées.
- Le canton de GE estime que le projet va à l'encontre de la sécurité routière et réduit le sentiment des détentrices et des détenteurs d'être responsables de conduire des véhicules en parfait état.
- Le canton de GL ajoute comme motif de son rejet que la déclaration d'aptitude du constructeur automobile est utile lors du contrôle de la voie sur place.
- Le canton des GR complète en disant que, pour chaque entretoise présente, le projet obligerait à vérifier sur place si elle est adaptée à la jante montée et si l'élargissement de la voie n'a pas été modifié de plus de 2 %, ce qui rendrait le contrôle policier plus difficile.
- Le canton de BE rejette le projet parce que les organes de contrôle ne peuvent pas vérifier directement ces transformations lors de leurs contrôles.
- Le canton de TG voit aussi des charges supplémentaires pour les autorités de contrôle puisque les voies devraient être mesurées individuellement et comparées à la fiche d'homologation lors de la transformation prévue.
- FAKT fait remarquer par expérience qu'il n'est pas simple pour les entreprises spécialisées de contrôler toutes les variantes des possibilités de fixation et des combinaisons roue-pneu autorisées par le constructeur d'un type de véhicule. Vérifier notamment si une entretoise a passé tous les tests environnementaux requis par le règlement ONU n° 124 dépasse en général les compétences d'un atelier spécialisé.

#### 4.15 Habilitation à édicter des dispositions d'exécution

**Question 23 du questionnaire :** Approuvez-vous la révision de la réglementation des compétences du DETEC concernant l'édiction de dispositions d'exécution de l'OETV (art. 220, al. 1, P-OETV) ?

Tableau 24 Réponses à la question 23 du questionnaire

Catégories	Oui	Non	Renonciation à une PDP
Cantons	25	0	1
Associations, partis et organisations	36	0	13
Particuliers, garages et revendeurs	41	31	2

##### Intervenants favorables :

Cantons : AG, AI, AR, BL, BS, BE, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, SO, SG, TI, TG, UR, VD, VS, ZG et ZG

Associations, partis et organisations : CCCS, AGRO, asa, ASTAG, UPSA, ACS, AUTOS, bpa, SPAA, BFH, ECONS, CI CDS, KAPOW, CDSVS, L-drive, MOTOS, FRS, PROV, UDC, USAM, ASMA, UVS, ASETA, SIK, PSS, TCS, USP, AAES, ASFP, VSBM, EAIVT, VFAS, EFINS, FAKT, SUVA et ONEX

Particuliers, garages et revendeurs : EMC et KO1

##### Opposants :

Particuliers, garages et revendeurs : CSSA et KO2

##### Renonciation à une PDP :

Cantons : GE

Associations, partis et organisations : ARVAG, ATVSL, CASU, ECOSW, INFRA, FNG, PROM, PUSCH, ASP, USS, TS, ATE et DTC

Particuliers, garages et revendeurs : RTE et SPEZ

##### Remarques des opposants :

- KO2 fait remarquer que l'art. 220 P-OETV ne stipule pas de manière contraignante si les réceptions individuelles au sens de l'art. 44 UE 2018/858 (et non 2018/898) continuent d'être autorisées en Suisse. Il existe donc des incertitudes juridiques. Pour des raisons de liberté économique et d'autonomie, il faut renoncer à reprendre sans condition le droit de l'UE. L'énumération de l'art. 220, al. 5, P-OETV doit prévoir une dérogation explicite pour les véhicules importés pour un usage personnel. La réception individuelle et les contrôles à l'aide d'attestations de conformité doivent donc rester possibles.

**Question 24 du questionnaire :** Approuvez-vous la nouvelle réglementation des compétences de l'OFROU visant à définir les détails de l'exécution des dispositions de l'OETV et les dérogations qui y sont liées (art. 220, al. 4 et 5, P-OETV) ?

Tableau 25 Réponses à la question 24 du questionnaire

Catégories	Oui	Non	Renonciation à une PDP
Cantons	24	0	2
Associations, partis et organisations	32	4	13
Particuliers, garages et revendeurs	1	71	2

**Intervenants favorables :**

Cantons : AG, AI, AR, BL, BS, BE, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, SO, SG, TI, TG, UR, VD, VS, ZG et ZG

Associations, partis et organisations : CCCS, AGRO, asa, ASTAG, UPSA, ACS, AUTOS, bpa, SPAA, BFH, CI CDS, KAPOW, CDSVS, L-drive, MOTOS, FRS, PROV, USAM, ASMA, UVS, ASETA, SIK, PSS, TCS, USP, AAES, ASFP, VSBM, EFINS, FAKT, SUVA et ONEX

Particuliers, garages et revendeurs : EMC

**Opposants :**

Associations, partis et organisations : ATVSL, ECONS, EAIVT et VFAS

Particuliers, garages et revendeurs : CSSA, KO1 et KO2

**Renonciation à une PDP :**

Cantons : GE et GL

Associations, partis et organisations : ARVAG, CASU, ECOSW, INFRA, FNG, PROM, PUSCH, ASP, UDC, USS, TS, ATE et DTC

Particuliers, garages et revendeurs : RTE et SPEZ

**Remarques des intervenants favorables :**

- L'UPSA demande que les dérogations formulées à l'al. 5 incluent aussi les véhicules produits en Suisse en petites séries ou les véhicules de collection prévus pour des marchés extérieurs à l'UE et importés en nombre limité.
- L'USAM demande que les possibilités de l'OFROU mentionnées par l'art. 220, al. 5, P-OETV d'édicter des dérogations soient complétées par « des véhicules importés directement en Suisse pour un usage personnel », afin de faciliter l'admission des véhicules concernés qui ne sont pas construits pour le marché de l'UE.

**Remarques des opposants :**

- L'ATVSL, ECONS, l'EAIVT, la VFAS et KO1 proposent la modification suivante de l'art. 220, al. 5, P-OETV : « L'OFROU peut exclure du champ d'application de certaines prescriptions de la troisième partie de la présente ordonnance des véhicules munis de plaques douanières ou d'exportation, des véhicules de fonctionnaires étrangers engagés au service d'une compagnie de chemin de fer, d'un corps de police ou d'une administration douanière et établis en Suisse, des véhicules importés directement en Suisse pour un usage personnel, ainsi que des véhicules constituant des effets de succession ou de déménagement et immatriculés à l'étranger au nom du détenteur pendant au moins six mois, preuve à l'appui. » Sans cette modification, l'accès au marché depuis des États extérieurs à l'UE subirait une entrave au commerce.

## 5 Annexes

### 5.1 Participantes et participants à la consultation et abréviations

Abréviation	Nom
ACS	Automobile Club de Suisse
CCCS	Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de Suisse et de la Principauté de Liechtenstein
AG	Chancellerie d'État du canton d'Argovie
AGRO	Agrotec Suisse
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
AI	Chancellerie d'État du canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures
AR	Chancellerie d'État du canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures
ARVAG	Association intercantonale pour l'exécution de l'OTR
asa	Association des services des automobiles
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ATVSL	Auto Tuning & Design Verband Schweiz/Liechtenstein
AUTOS	auto-suisse, Association des importateurs suisses d'automobiles
BE	Chancellerie d'État du canton de Berne
BFH	Haute école spécialisée bernoise, Technique et informatique, Bienne
bpa	Bureau suisse de prévention des accidents
BL	Chancellerie d'État du canton de Bâle-Campagne
BS	Chancellerie d'État du canton de Bâle-Ville
SPAA	Service de prévention des accidents dans l'agriculture
CSSA	Caravanes Schulthess SA
CASU	carrosserie suisse
DTC	DTC Dynamic Test Center SA
EAIVT	European Association of Independent Vehicle Traders
ECONS	economiesuisse
ECOSW	ECO SWISS secrétariat et inspectorat
EFINS	Eurofins Electric & Electronic Product Testing AG
EMC	EMC-Testcenter AG
FAKT	FAKT SA, centre de contrôle et d'ingénierie
CSSP	Coordination suisse des sapeurs-pompiers
FR	Chancellerie d'État du canton de Fribourg
FRS	routesuisse, Fédération routière suisse
GE	Chancellerie d'État du canton de Genève
GL	Chancellerie d'État du canton de Glaris
GR	Chancellerie d'État du canton des Grisons
CI CDS	Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse
INFRA	Infra Suisse

JU	Chancellerie d'État du canton du Jura
KAPOW	Police du canton d'Obwald
KO1	Avis coordonné de : Andreas Ughini, Andrew Darcy, Auto Höngg GmbH, Auto Jäger AG, Auto Kunz, Autofriberg AG, Autohaus Schiess AG, Autoland Reust AG, Auto-Vetterli AG, Dähler Competition Line AG, Elite Sportwagen AG, Eric Senn Chur AG, Eric Stamm, Fadegraad.ch, Patrick & Nicole Schlatter, Garage Carrosserie Centra AG, Garage Cudazzo GmbH, Garage Mangold GmbH, Garage Rudolf Büchi, Lerch AG, Gotthard-Garage Calani GmbH, Lorenz Hauser, Lucien Boulanger, MB Handels & Finanz AG, Melanie Dutli, Michael Dutli, Moss-Garage AG, Nadia Bianchi, Number One Car Rental AG, O. Engel GmbH, Orlando Engel (particulier), Replace Car GmbH, RS Racing Garage, Rian Bianchi, Sonnenberg-Garage Mogelsberg AG, Tartaruga AG, T-Car Sàrl Patrick Guldin, Maple Leaf GmbH, Zollgarage Neuhausen GmbH et Züri Garage AG
KO2	Avis coordonné de : Ackermann Oldtimer- und Klassikgarage GmbH, American Automobile GmbH, André Vogel (particulier), André Vogel Automobile, Autotechnik Birsfelden AG, Bischel & Künzler GmbH, Cargraphic Schweiz GmbH, Corvette Sportcar Center AG, Dr. Thomas H. Fluri, Erivision AG, Garage Blaas GmbH, General Parts GmbH, Hans Rudolf Hafner, HWS connect, Indy Garage, IQ Sportgarage GmbH, Iris Künzler, Jasmin Schadegg, Josef Schöpfer, Lincoln & Continental Club Europa, Maurer Fahrzeugbau AG, Pneu-Dick AG, REWI Autoersatzteile GmbH, Roland Künzler, Senag Automobile AG, Sophie Cartier, Sutter US Cars, US Performance Cars AG, Veronika Loeliger et Vogels Offroad
CDSVS	Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses
L-drive	Association suisse des moniteurs de conduite
AAES	Association Agro-entrepreneurs Suisse
LU	Chancellerie d'État du canton de Lucerne
MOTOS	motosuisse, Association des importateurs suisses de motos et scooters
NE	Chancellerie d'État du canton de Neuchâtel
FNG	Fonds National Suisse de Garantie
NW	Chancellerie d'État du canton de Nidwald
ONEX	Ville d'Onex
OW	Chancellerie d'État du canton d'Obwald
PROM	Prométerre, Association vaudoise de promotion des métiers de la terre
PROV	Pro Velo Suisse
PUSCH	Fondation suisse pour la pratique environnementale
RTE	RTE AG
ASP	Association Suisse du Pneu
USP	Union suisse des paysans
SG	Chancellerie d'État du canton de St-Gall
USS	Union syndicale suisse
USAM	Union suisse des arts et métiers
SH	Chancellerie d'État du canton de Schaffhouse
SIK	Association suisse des intérêts des fabricants et négociants en machines et engins pour la voirie
ASMA	Association suisse des fabricants et commerçants de machines agricoles

SO	Chancellerie d'État du canton de Soleure
SPEZ	Spezialfahrzeugbau Peter Meier (construction de véhicules spéciaux)
PSS	Parti socialiste suisse
UVS	Union des villes suisses
SUVA	Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents
ASETA	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
UDC	Union démocratique du centre
SZ	Chancellerie d'État du canton de Schwyz
TCS	Touring Club Suisse
TG	Chancellerie d'État du canton de Thurgovie
TI	Chancellerie d'État du canton du Tessin
TS	Travail.Suisse
UR	Chancellerie d'État du canton d'Uri
ATE	Association transports et environnement
VD	Chancellerie d'État du canton de Vaud
VFAS	Association suisse du commerce automobile indépendant
VS	Chancellerie d'État du canton du Valais
ASFP	Association suisse des fournisseurs de plateformes de travail
VSBM	Association suisse de l'industrie des machines de chantier
ZG	Chancellerie d'État du canton de Zoug
ZH	Chancellerie d'État du canton de Zurich

## 5.2 Liste des autres abréviations

<b>Abréviation</b>	<b>Nom</b>
al.	alinéa(s)
art.	article(s)
OTR	ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (OTR 1, RS 822.221) et 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)
OFROU	Office fédéral des routes
let.	lettre(s)
resp.	respectivement
OACP	ordonnance réglant l'admission des conducteurs au transport de personnes et de marchandises par route (RS 741.521)
P-OETV	projet de modification de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (la lettre P devant l'abréviation de l'ordonnance signifie « projet »)
CE	Communauté européenne
UE	Union européenne

GEN	génération de tachygraphes numériques (GEN2 = tachygraphe intelligent)
IVI	Initial Vehicle Information : outil permettant l'immatriculation de véhicules neufs
kg	kilogramme(s)
km	kilomètre(s)
km/h	kilomètres à l'heure
RPLP	redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
m	mètre(s)
max.	maximum
mm	millimètre(s)
n°	numéro
av.	avis
PDF	Portable Document Format
resp.	respectivement
LCR	loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (RS 741.01)
t	tonne(s)
etc.	et cetera
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
cf.	confer
OCR	ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (RS 741.11)
OETV	ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (RS 741.41).
OAV	ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules (RS 741.31)
OAC	ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (RS 741.51)
p. ex.	par exemple

### 5.3 Questionnaire soumis dans le cadre de la consultation

#### Prescriptions applicables aux véhicules – révision partielle de quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière

Auteur de l'avis :

<input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autres milieux intéressés
Expéditeur :
Important :
Veillez envoyer votre avis (au format Word) par voie électronique d'ici au 20 octobre 2022, à l'adresse suivante : V-FA@astra.admin.ch.

1. Approuvez-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) et de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR) ?

OUI  NON  Sans avis / non concerné

Remarque / proposition d'amendement :

2. Acceptez-vous que les voitures automobiles doivent à l'avenir être conformes aux prescriptions techniques de l'UE concernant les systèmes d'aide à la conduite et la protection contre les cyberattaques (art. 103, al. 5, 6 et 7, P-OETV) ?

OUI  NON  Sans avis / non concerné

Remarques :

3. Acceptez-vous que les voitures automobiles doivent à l'avenir être conformes aux prescriptions techniques de l'UE concernant les enregistreurs de données d'accident (art. 102a, P-OETV) ?

OUI  NON  Sans avis / non concerné

Remarques :

4. Acceptez-vous que les autocars doivent à l'avenir être conformes au règlement ONU n° 66 concernant la protection contre le retournement (art. 121, al. 5, P-OETV) ?

OUI  NON  Sans avis / non concerné

Remarques :

5. Acceptez-vous que les dispositions relatives à la protection incendie des matériaux de l'habitacle des autocars s'alignent à l'avenir sur le règlement ONU n° 118 (art. 123, al. 5, P-OETV) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques :

6. Approuvez-vous l'introduction simultanée en Suisse et dans l'UE des prescriptions techniques européennes portant sur les systèmes visant à remplacer le contrôle exercé par le conducteur sur un véhicule (art. 103, al. 8, P-OETV) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques :

7. Acceptez-vous que la définition générale des « remorques » n'exclue plus à l'avenir les remorques comportant un dispositif de propulsion propre (art. 19, al. 1, P-OETV) ?  
Veuillez prêter attention à la question qui suit.

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques :

8. Acceptez-vous que les systèmes de propulsion des remorques doivent à l'avenir être conformes aux exigences techniques de la future législation européenne, afin d'harmoniser les prescriptions et d'assurer le trafic transfrontalier (art. 189, al. 8, P-OETV et application de l'actuel art. 36a, al. 1, OETV) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques :

9. Acceptez-vous que les distributeurs de pneus ne soient plus tenus de fournir une étiquette d'avertissement pour les pneus d'hiver non adaptés à la vitesse maximale du véhicule, bien que l'avertissement doit tout de même être affiché lors des trajets à l'étranger (art. 59, al. 4, P-OETV) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques :

10. Acceptez-vous qu'en Suisse, comme dans l'UE, les nouveaux camions, tracteurs à sellette et autocars doivent être équipés de la version 2 du tachygraphe intelligent dès le 21 août 2023 (actualisation de l'annexe 2, ch. 114, P-OETV avec effet sur l'art. 100, al. 1, OETV en vigueur) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques :

11. Approuvez-vous les nouveaux critères de classification des voitures automobiles de travail et des remorques de travail (art. 13, al. 1 et 2, P-OETV ; art. 22, al. 1 et 2, P-OETV) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques :

12. Acceptez-vous que les véhicules de travail puissent à l'avenir disposer d'une charge utile ou d'un poids remorquable limité(e) pour transporter les matériaux générés par les travaux ou nécessaires à ceux-ci (art. 13, al. 1, let. b, et 2, P-OETV ; art. 22, al. 1, let. b, et 2, let. a et d, P-OETV ; art. 131, al. 1, P-OETV et art. 77, al. 1, P-OCR) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques :

13. Acceptez-vous que les véhicules de travail puissent à l'avenir transporter un véhicule automobile servant aux déplacements du personnel de service (art. 13, al. 1, let. b, ch. 2, P-OETV ; art. 77, al. 1, et 80, al. 1, let. d, P-OCR) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques :

14. Acceptez-vous que les machines de travail agricoles et forestières puissent à l'avenir atteindre une vitesse de 40 km/h (art. 161, al. 7, et 163, al. 1 et 2, P-OETV) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques :

15. Acceptez-vous que l'efficacité de freinage des remorques de travail agricoles et forestières puisse être réduite lors de leur utilisation sur le terrain si des mesures de réduction des risques sont mises en place (art. 208, al. 2, let. c, P-OETV) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques :

16. Acceptez-vous que les chariots de travail (p. ex. les plateformes de travail) dont la vitesse maximale par construction atteint 6 km/h puissent à l'avenir être mis en circulation sans permis de circulation ni plaque de contrôle (art. 72, al. 1, let. m, P-OAC et art. 38, al. 1, let. e, P-OAV) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques :

17. Acceptez-vous qu'à l'avenir, des engins supplémentaires plus longs puissent être montés à l'avant des tracteurs immatriculés à titre industriel, comme c'est déjà le cas aujourd'hui pour l'utilisation dans les secteurs agricole et forestier (art. 94, al. 1<sup>quater</sup> et 1<sup>quinquies</sup>, P-OETV) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques :

18. Acceptez-vous qu'à l'avenir, les moteurs à allumage commandé montés a posteriori sur des véhicules anciens doivent au moins respecter les prescriptions relatives aux gaz d'échappement en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1996 (art. 4, al. 4, let. a, P-OETV) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques :

19. Acceptez-vous que les moteurs électriques installés a posteriori dans des véhicules anciens à la place du moteur à combustion d'origine doivent respecter au moins les prescriptions en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1996 en ce qui concerne la sécurité électrique et qu'un test de résistance non destructif puisse être réalisé pour l'installation des batteries, sur le modèle de celui réalisé pour les réservoirs de gaz (art. 4, al. 4, let. b, P-OETV) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques :

20. Acceptez-vous qu'à l'avenir, il soit explicitement mentionné dans l'OETV que le contrôle subséquent des véhicules modifiés s'effectue selon un système défini conjointement par les autorités d'exécution cantonales (partie introductive de l'art. 34, al. 2, P-OETV) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques :

21. Acceptez-vous qu'à l'avenir, les jantes présentant un déport situé dans la fourchette prévue par le constructeur automobile ne doivent plus faire l'objet d'un contrôle officiel avant leur utilisation (art. 34, al. 2, let. f, P-OETV) ?

OUI                       NON                       Sans avis / non concerné

Remarques :

22. Acceptez-vous qu'à l'avenir, des élargissements de la voie jusqu'à 2 % obtenus par le montage d'entretoises soient autorisés sans déclaration du constructeur automobile attestant que le véhicule s'y prête, comme c'est déjà le cas aujourd'hui avec des jantes non homologuées avec le véhicule et présentant un déport différent (art. 56, al. 3, P-OETV) ?

OUI                       NON                       Sans avis / non concerné

Remarques :

23. Approuvez-vous la révision de la réglementation des compétences du DETEC concernant l'édition de dispositions d'exécution de l'OETV (art. 220, al. 1, P-OETV) ?

OUI                       NON                       Sans avis / non concerné

Remarques :

24. Approuvez-vous la nouvelle réglementation des compétences de l'OFROU visant à définir les détails de l'exécution des dispositions de l'OETV et les dérogations qui y sont liées (art. 220, al. 4 et 5, P-OETV) ?

OUI                       NON                       Sans avis / non concerné

Remarques :