



30 mai 2022

---

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

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

---



# Rapport explicatif

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

### Condensé

*Le projet de révision en question a pour objectifs : de transposer les prescriptions techniques internationales relatives aux véhicules dans les ordonnances suisses ;*

- *de satisfaire la demande de la motion Nantermod (18.3078 « Autoriser les voitures de tourisme comme remorques de voitures automobiles de travail ») ;*
- *de mettre en œuvre diverses demandes des autorités cantonales et communales ;*
- *de présenter des propositions en vue de réaliser les demandes de l'industrie automobile.*

### Contexte

Le droit de l'UE relatif aux caractéristiques techniques des véhicules a évolué. L'UE introduit en particulier des prescriptions sur de nouveaux systèmes d'assistance à la conduite et des exigences supplémentaires afin d'accroître la sécurité des véhicules routiers. Ces modifications ont le potentiel d'améliorer sensiblement la sécurité routière tant pour les occupants des véhicules que pour les usagers de la route vulnérables (piétons et cyclistes). L'UE assume ainsi un rôle de pionnier mondial et définit de nouvelles références en matière de sécurité. Elle a également développé une nouvelle version du tachygraphe intelligent, prescrit pour surveiller le respect des prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos des conducteurs professionnels.

Les prescriptions relatives aux véhicules agricoles et forestiers doivent être adaptées aux possibilités existant dans les pays limitrophes.

La motion Nantermod (18.3078 « Autoriser les voitures de tourisme comme remorques de voitures automobiles de travail »), transmise par le Parlement, charge le Conseil fédéral de réviser les ordonnances pertinentes afin d'autoriser les voitures de tourisme comme remorques des voitures automobiles de travail (par ex. camions-grues, plates-formes de travail).

Outre les voitures automobiles de transport et leurs remorques, qui constituent la majeure partie du parc de véhicules suisse, les véhicules de travail jouent un rôle important. Or, contrairement aux véhicules de transport, ces véhicules sont soumis, pour leur admission à la circulation, à des prescriptions qui ne sont guère harmonisées au niveau international. Ainsi, les critères de classification des véhicules de travail (pelle mécanique, moissonneuse-batteuse, camion-grue, plate-forme élévatrice mobile, etc.) figurant dans les ordonnances suisses datent des années soixante. Ils ne recouvrent pas certains concepts de véhicules de travail modernes, principalement utilisés dans la construction et l'agriculture, ce qui suscite de l'incompréhension.

Aujourd'hui, en cas de montage, sur un véhicule ancien, d'une unité de propulsion qui ne date pas de l'époque de ce dernier, il faut observer les prescriptions les plus récentes. Comme cela représente un investissement disproportionné, ce sont très souvent de vieux moteurs d'époque très polluants qui sont installés.

Les services cantonaux des automobiles ont demandé une simplification de l'exécution au niveau du contrôle subséquent des jantes adaptables.

### Teneur du projet

La révision en question vise une harmonisation fondamentale des prescriptions techniques suisses concernant les véhicules avec les dernières évolutions du droit de l'UE, afin de prévenir les entraves techniques au commerce. Il s'agit principalement de mesures destinées à améliorer la sécurité routière. En particulier, les prescriptions européennes relatives aux nouveaux systèmes d'assistance à la conduite deviendront obligatoires également en Suisse.

La nouvelle version du tachygraphe européen sera aussi introduite en Suisse, en même temps que dans l'UE. L'obligation d'installer un tel dispositif concerne principalement les véhicules de transport de marchandises d'un poids total dépassant 3,5 tonnes et les véhicules affectés au transport de personnes comptant plus de 9 places. Les véhicules neufs mis en circulation pour la première fois à partir du 21 août 2023 devront être équipés de la dernière version du tachygraphe. Dans le transport transfrontalier, les véhicules munis de versions antérieures devront être équipés de la nouvelle version d'ici au 21 août 2025 au plus tard.

Comme dans les pays limitrophes, les machines de travail agricoles et forestières (notamment les récolteuses) devront pouvoir atteindre une vitesse maximale de 40 km/h en Suisse si elles sont équipées de freins adéquats. En outre, la sécurité des remorques de travail agricoles et forestières sera améliorée au moyen d'une réglementation spéciale pour le freinage en dehors des routes.

Proposition de mise en œuvre de la motion Nantermod (18.3078) : la proposition permet de remorquer une voiture de tourisme avec une voiture automobile de travail lourde, soit en l'accouplant directement au dispositif d'attelage, soit en la plaçant sur une remorque. Il s'agit ainsi de permettre au personnel de service de machines de travail lourdes telles que des camions-grues d'être mobile sans devoir déplacer le camion-grue lui-même, notamment lors d'interventions stationnaires de plusieurs jours.

Actualisation de la systématique de classification des véhicules de travail : les prescriptions applicables aux véhicules de travail seront adaptées afin de tenir compte des évolutions qui ont eu lieu dans les pays limitrophes ainsi que des besoins des détenteurs de ces véhicules, des entreprises pour la plupart. Les critères de classification s'appliquent aux véhicules agricoles et forestiers, et aux véhicules immatriculés comme véhicules industriels. Les modifications soumises à la discussion visent à adapter le niveau de sécurité aux évolutions technologiques et à élargir les possibilités d'utilisation. De nombreuses prescriptions du droit de la circulation routière, les bases légales pour la redevance sur le trafic des poids lourds et une bonne part des impôts cantonaux sur les véhicules à moteur font référence à la définition des véhicules de travail.

Par ailleurs, les chariots de travail dont la vitesse maximale ne dépasse pas 6 km/h ne seront plus soumis à l'obligation d'avoir une plaque de contrôle et un permis de circulation.

Des exigences de contrôle moins rigoureuses s'appliqueront en cas de montage d'un système de propulsion électrique sur des véhicules anciens. En cas d'installation d'un moteur à allumage commandé ne datant pas de l'époque du véhicule, c'est la norme sur les gaz d'échappement Euro 2 qui devra être respectée au minimum.

Les ordonnances relatives aux caractéristiques techniques des véhicules indiqueront explicitement que le contrôle subséquent des véhicules modifiés s'effectuera selon un système défini conjointement par les cantons. En outre, des allègements seront accordés en lien avec l'obligation de contrôle officiel extraordinaire des jantes adaptables.

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Grandes lignes du projet</b> .....	<b>6</b>
1.1	Obligation d'équiper les véhicules de systèmes d'assistance à la conduite et renforcement des exigences de sécurité .....	6
1.2	Obligation d'installer un enregistreur de données d'accident .....	7
1.3	Sécurité des autocars en cas d'incendie et de renversement .....	8
1.4	Prescriptions techniques relatives aux systèmes d'automatisation .....	9
1.5	Pneumatiques des remorques .....	10
1.6	Pneumatiques retaillables .....	11
1.7	Remorques motorisées .....	11
1.8	Poids remorquable des quadricycles légers à moteur et les quadricycles à moteur équipés de chenilles .....	12
1.9	Étiquette d'avertissement sur les pneus d'hiver.....	13
1.10	Introduction de la deuxième version du tachygraphe intelligent .....	13
1.11	Systématique de classification des véhicules de travail .....	15
1.12	Transport de véhicules automobiles au moyen de voitures automobiles de travail.....	17
1.13	Vitesse maximale de 40 km/h pour les voitures automobiles de travail agricoles et forestières .....	17
1.14	Prescriptions relatives aux véhicules agricoles et forestiers .....	19
1.15	Exemption de l'obligation d'immatriculation pour les chariots de travail dont la vitesse n'excède pas 6 km/h .....	19
1.16	Porte-à-faux avant .....	21
1.17	Transformation des unités de propulsion des véhicules anciens.....	22
1.18	Contrôle subséquent extraordinaire obligatoire en cas de transformation de véhicules – système cantonal commun et libéralisation des jantes adaptables .....	23
1.19	Habilitation à édicter des dispositions d'exécution.....	24
<b>2</b>	<b>Comparaison avec le droit étranger, notamment européen</b> .....	<b>25</b>
2.1	Étiquette d'avertissement sur les pneus d'hiver.....	25
2.2	Remorques dotées d'un système de propulsion .....	25
2.3	Poids remorquable des quads à chenilles .....	26
2.4	Voitures automobiles de travail : systématique de classification .....	26
2.5	Chariots de travail dont la vitesse n'excède pas 6 km/h : utilisation sans plaques de contrôle ni permis de circulation .....	26
2.6	40 km/h pour les machines de travail agricoles et forestières .....	26
2.7	Efficacité de freinage des remorques de travail agricoles et forestières.....	26
2.8	Remplacement des unités de propulsion des véhicules anciens.....	26
<b>3</b>	<b>Mise en œuvre</b> .....	<b>27</b>
<b>4</b>	<b>Commentaire des dispositions</b> .....	<b>27</b>
4.1	Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) .....	27
4.2	Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR) .....	45
4.3	Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC) .....	46
4.4	Ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules (OAV) .....	48
<b>5</b>	<b>Conséquences</b> .....	<b>48</b>
5.1	Conséquences financières, conséquences sur l'état du personnel et autres conséquences pour la Confédération .....	48

5.2	Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne.....	48
5.3	Conséquences sociales et environnementales.....	49
5.4	Conséquences économiques.....	49
<b>6</b>	<b>Aspects juridiques .....</b>	<b>50</b>
6.1	Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse .....	50

## 1 Grandes lignes du projet

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

#### Contexte

Avec son nouveau règlement (UE) 2019/2144 sur la sécurité générale<sup>1</sup>, l'UE introduit de nouveaux systèmes d'assistance à la conduite et de nouvelles exigences afin d'accroître la sécurité des véhicules routiers. Ces modifications ont le potentiel d'améliorer sensiblement la sécurité routière. Le nombre de personnes grièvement blessées ou tuées sur la route devrait nettement diminuer, que ce soit parmi les occupants des véhicules ou parmi les usagers de la route vulnérables (piétons et cyclistes). L'UE assume ainsi un rôle de pionnier mondial et définit de nouvelles références en matière de sécurité.

#### Nouvelle réglementation proposée et justification

Les nouveaux systèmes d'assistance à la conduite et les nouvelles exigences de sécurité deviendront obligatoires pour les véhicules neufs en Suisse aussi, en même temps que dans l'UE. Ils permettront d'améliorer considérablement la sécurité routière. Les voitures de tourisme, voitures de livraison, minibus, autocars, camions et tracteurs à sellette importés en Suisse à partir du 7 juillet 2024 devront notamment comporter les éléments suivants :

- système d'adaptation intelligente de la vitesse (informe la personne au volant lorsqu'elle va trop vite, par ex. en agissant sur la pédale de l'accélérateur) ;
- système d'alerte de somnolence et de perte d'attention du conducteur (la vigilance de la personne au volant est évaluée au moyen d'une analyse des systèmes du véhicule, et un avertissement est émis si nécessaire) ;
- système de détection en marche arrière (renseigne sur les personnes et les objets qui se trouvent derrière le véhicule) ;
- protection contre les cyberattaques et les mises à jour logicielles non autorisées ;
- signal d'arrêt d'urgence (avertit les usagers de la route qui suivent le véhicule en cas de freinage brusque de ce dernier, au moyen du clignotement rapide des feux-stop) ;
- système de surveillance de la pression des pneumatiques (déjà obligatoire pour les voitures de tourisme, également prescrit pour les remorques de voitures automobiles d'un poids total dépassant 3,5 t) ;
- interface (possibilité de connexion) pour l'installation d'un éthylomètre anti-démarrage ;
- système d'urgence de maintien de la trajectoire (pour les voitures de tourisme et les voitures de livraison, mais seulement en cas d'importation à partir du 7 juillet 2026 pour celles équipées d'une direction assistée hydraulique) ;
- système de freinage d'urgence qui reconnaît automatiquement les obstacles et les véhicules en mouvement, et déclenche une manœuvre de freinage (pour les voitures de tourisme et les voitures de livraison ; déjà obligatoire pour les bus, camions et tracteurs à sellette) ;
- meilleure protection des occupants en cas de collision frontale ou latérale (pour les voitures de tourisme et les voitures de livraison) ;
- système de surveillance des angles morts (pour les bus, camions et tracteurs à sellette) ;
- système de prévention des collisions avec les piétons et cyclistes (pour les bus, camions et tracteurs à sellette).

En outre, les éléments ci-après seront exigés pour les véhicules neufs importés à partir du 7 juillet 2026 :

<sup>1</sup> Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission, JO L 325 du 16.12.2019, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2021/1341, JO L 292 du 16.8.2021, p. 4.

- système avancé d'alerte de distraction du conducteur (aide la personne au volant à rester concentrée sur la circulation et l'avertit lorsqu'elle est distraite) ;
- système avancé de freinage d'urgence destiné à protéger les piétons et les cyclistes, qui reconnaît les situations dangereuses et déclenche le freinage (pour les voitures de tourisme et les voitures de livraison) ;
- exigences plus strictes concernant la partie frontale des véhicules pour ce qui est de la protection des piétons en cas de collision (pour les voitures de tourisme et les voitures de livraison).

De plus, tous les nouveaux bus, camions et tracteurs à sellette importés à partir du 7 janvier 2029 devront être construits de manière à ce que la vue depuis le siège du conducteur soit optimale (réduction aussi importante que possible des angles morts devant le conducteur et sur le côté, vue directe sur les usagers de la route vulnérables tels que les cyclistes et les piétons).

Les nouvelles prescriptions compliqueront fortement l'importation des véhicules qui ne sont pas destinés au marché européen (en particulier celle des véhicules produits pour le marché américain). Ces véhicules ne disposent pas des réceptions UE nécessaires ou des justificatifs visés dans les règlements de l'ONU correspondants pour les systèmes de véhicules. Leur rééquipement ou adaptation aux exigences européennes nécessiterait un investissement disproportionné. Les importations directes de véhicules que des constructeurs du monde entier ont conçus et réceptionnés pour le marché européen (par ex. importations directes en provenance des divers pays de l'UE) demeurent possibles comme actuellement.

Aujourd'hui, certains systèmes d'assistance sont déjà obligatoires dans l'UE et en Suisse pour les camions, tracteurs à sellette et bus, notamment un système d'aide au freinage d'urgence, un système de détection de dérive de la trajectoire et un système de contrôle électronique de stabilité (ESP). Ce dernier est également déjà prescrit pour les voitures de tourisme et de livraison, à l'exception des véhicules d'une vitesse maximale de 60 km/h ainsi que des voitures de tourisme et des voitures de livraison d'un type dont la production n'excède pas 100 pièces par année (« petites séries »).

Les petites séries de véhicules automobiles légers et les véhicules à vitesse limitée pourront également bénéficier d'exceptions pour ce qui est des nouveaux systèmes d'assistance à la conduite. Cette possibilité revêt une grande importance pour les constructeurs suisses de petites séries, en particulier pour ceux de véhicules communaux dont la vitesse maximale par construction est de 45 km/h : équiper ces derniers entraînerait des coûts disproportionnés. Ces véhicules étant produits en quantité limitée, l'exception n'aura guère d'effet sur la sécurité routière. De même, il est possible de partir du principe que les accidents causés par des véhicules dont la vitesse maximale est de 45 km/h sont de peu de gravité. Dans l'UE, les véhicules de ce type peuvent être immatriculés en tant que tracteurs et n'ont dès lors pas besoin de systèmes d'assistance à la conduite. En Suisse, la charge utile des tracteurs industriels est restreinte. C'est pourquoi les constructeurs suisses font souvent immatriculer les véhicules communaux comme camions limités à 45 km/h et ont besoin de la disposition dérogatoire. La vitesse maximale donnant droit à l'exemption générale sera toutefois abaissée de 60 km/h à 45 km/h. En outre, l'exception ne pourra pas être appliquée aux systèmes de détection en marche arrière, la vitesse maximale limitée ne jouant aucun rôle en marche arrière. Il est en effet fort probable que les véhicules communaux employés dans les zones habitées effectuent précisément des manœuvres en marche arrière. Les systèmes de détection en marche arrière peuvent être homologués individuellement selon le règlement ONU n° 158 et, partant, montés a posteriori. L'obligation d'équipement est donc tolérable et judicieuse du point de vue de la sécurité routière.

## **1.2 Obligation d'installer un enregistreur de données d'accident**

### **Contexte**

Au sein de l'UE, les véhicules des catégories M et N devront à l'avenir être équipés d'un enregistreur de données d'événement.<sup>2</sup> Ce système est uniquement destiné à enregistrer et mémoriser les paramètres et informations critiques en rapport avec l'accident peu avant, pendant et immédiatement après une

<sup>2</sup> Art. 6 du nouveau règlement (UE) 2019/2144 sur la sécurité générale, voir la note de bas de page du ch. 1.1, Contexte.

collision. Les véhicules des catégories M et N sont les voitures de tourisme, les voitures de livraison, les minibus, les autocars, les camions et les tracteurs à sellette.

Les éléments ci-après sont enregistrés : vitesse du véhicule, freinage et inclinaison du véhicule sur la route, état et degré d'activation de tous les systèmes de sécurité embarqués, éventuel appel d'urgence via le système eCall, activation des freins et autres paramètres d'entrée pertinents pour les systèmes embarqués et actifs de sécurité et de prévention des accidents.

Les données doivent être protégées contre les manipulations et les utilisations abusives. Elles ne doivent fournir aucune indication sur la personne qui conduit le véhicule ni sur son détenteur. En outre, elles ne peuvent pas être consultées via une liaison radio. L'enregistrement des données sert principalement à des analyses de la sécurité routière.

### **Nouvelle réglementation proposée et justification**

L'enregistreur de données d'événement sert à améliorer la sécurité routière. C'est pourquoi il deviendra obligatoire en Suisse en même temps que dans l'UE. Les voitures de tourisme et les voitures de livraison importées devront en être équipées au plus tard à partir du 07.07.2024 ; les minibus, les autocars, les camions et les tracteurs à sellette au plus tard à partir du 07.01.2029.

Les constructeurs suisses de petites séries, en particulier ceux de véhicules communaux dont la vitesse maximale par construction est de 45 km/h, seront exemptés de cette obligation. Sont réputés petites séries les types de véhicules dont la production n'excède pas 100 pièces par année. Il serait trop coûteux d'équiper de telles petites séries. De plus, les véhicules en question étant produits en quantité limitée, l'exception n'aura guère d'effet sur la sécurité routière. Il est en outre possible de partir du principe que les accidents causés par des véhicules dont la vitesse maximale est de 45 km/h sont de peu de gravité.

L'enregistrement, qui contient des paramètres relatifs à l'accident, ne peut être lu que par une personne ayant accès au véhicule, autrement dit disposant de la clé physique. Les détails relatifs à la lecture des données ainsi que les fins autorisées du traitement de celles-ci sont régis explicitement à l'art. 102a P-OETV et reposent exclusivement sur le droit fédéral concernant la protection des données. Les renvois au droit de l'UE en la matière qui figurent dans les prescriptions techniques ne sont pas applicables.

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

### **Contexte**

Depuis le 9 novembre 2017, dans l'UE, certains véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub> (autocars) qui tombent dans le champ d'application du règlement ONU n° 66<sup>3</sup> doivent disposer pour l'immatriculation d'un justificatif de la résistance de la carrosserie en cas de renversement. Les véhicules qui ont fait l'objet d'une réception par type selon le droit de l'UE et ont été importés en Suisse depuis cette date disposent de ce certificat, même si les prescriptions techniques nationales suisses ne l'exigent pas encore.

Au sein de l'UE, les matériaux de l'habitacle de certains véhicules de la catégorie M<sub>3</sub> (autocars d'un poids total supérieur à 5 t) sont soumis à des exigences en matière de comportement au feu (inflammabilité, vitesse de combustion, comportement à la fusion) conformément au règlement ONU n° 118<sup>4</sup>. Depuis le 29 octobre 2010, les véhicules réceptionnés dans l'UE doivent disposer du justificatif correspondant pour pouvoir être homologués. Les véhicules importés en Suisse disposant d'une réception générale UE répondent donc aux exigences mentionnées. Sur le plan de la protection incendie, les prescriptions nationales suisses n'exigent toutefois actuellement que des équipements conformes au règlement ONU n° 107<sup>5</sup> (systèmes de détection d'incendie intégrés, systèmes d'extinction) et ne fixent aucune exigence en matière de comportement au feu des matériaux installés dans le véhicule.

<sup>3</sup> Règlement CEE-ONU n° 66, du 1<sup>er</sup> décembre 1986, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des autocars en ce qui concerne la résistance mécanique de leur superstructure ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, en vigueur depuis le 19 août 2010 (Add.65 Rév.1 Amend.2).

<sup>4</sup> Règlement CEE-ONU n° 118, du 6 avril 2005, sur les prescriptions uniformes relatives au comportement au feu et/ou à l'imperméabilité aux carburants ou aux lubrifiants des matériaux utilisés dans la construction de certaines catégories de véhicules à moteur ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 04, 2, en vigueur depuis le 30 septembre 2021 (Add.117 Rév.3).

<sup>5</sup> Règlement CEE-ONU n° 107, du 18 juin 1998, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M2 et M3 en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 09, en vigueur depuis le 30 septembre 2021 (Add.106 Rév.9).

Pour l'immatriculation en Suisse ou l'obtention d'une réception par type suisse, il est possible d'appliquer soit les exigences techniques du droit européen, soit celles du droit suisse (art. 36a, al. 1, OETV<sup>6</sup>). En application du droit suisse, les véhicules en question ne sont donc pas tenus, aujourd'hui, de respecter les exigences précitées en matière de superstructure et de comportement au feu.

### **Nouvelle réglementation proposée et justification**

Les prescriptions internationales établies dans les règlements ONU n° 66<sup>7</sup> et 118<sup>8</sup> deviendront également obligatoires dans les prescriptions techniques de la Suisse. Les véhicules produits selon les prescriptions suisses devront dès lors respecter les mêmes normes de sécurité en matière de superstructure et de comportement au feu des matériaux de l'habitacle que ceux produits dans l'UE.

La première mise en circulation de véhicules neufs déjà fabriqués en Suisse conformément au droit suisse actuel ou déjà importés en Suisse sans réception générale UE avant la mise en vigueur de la nouvelle réglementation demeurera autorisée en vertu d'une disposition transitoire.

## **1.4 Prescriptions techniques relatives aux systèmes d'automatisation**

### **Contexte**

Avec le nouveau règlement (UE) 2019/2144 sur la sécurité générale<sup>9</sup>, l'UE a défini des exigences techniques applicables aux systèmes d'automatisation des voitures de tourisme, des voitures de livraison, des bus, des camions et des tracteurs à sellette. Ces systèmes techniquement capables d'assumer durablement toutes les tâches de conduite, du moins dans certaines conditions.

### **Nouvelle réglementation proposée et justification**

Les prescriptions techniques de sécurité de l'UE relatives au remplacement du contrôle du véhicule par le conducteur seront introduites en Suisse en même temps que dans l'UE. Il s'agit de prescriptions techniques qui ne délient pas à proprement parler le conducteur de son devoir de maîtrise du véhicule. La révision partielle actuelle de la loi fédérale sur la circulation routière<sup>10</sup> (LCR) confère au Conseil fédéral la compétence de déterminer à quelles conditions et dans quelle mesure les conducteurs sont déchargés de leur devoir de maîtrise du véhicule. Les systèmes en question ne pourront être utilisés qu'après que la conduite automatisée aura été autorisée dans la LCR et dans les règles de la circulation suisses. En raison du trafic transfrontalier, il est particulièrement important d'harmoniser les prescriptions techniques suisses avec les dispositions internationales. L'UE harmonise ses prescriptions avec les réglementations techniques internationales correspondantes de l'ONU. La loi fédérale du 6 octobre 1995 sur les entraves techniques au commerce<sup>11</sup> (LETC) impose que nos prescriptions techniques soient élaborées de manière à être compatibles avec celles des principaux partenaires commerciaux de la Suisse. L'introduction, dans notre pays, des exigences européennes concernées en même temps que dans l'UE apporte au secteur suisse de l'automobile une sécurité juridique concernant les systèmes techniques qui pourront être utilisés pour la conduite automatisée après la mise en œuvre de la révision actuelle de la LCR mise en œuvre.

Les importations de véhicules dotés de technologies d'automatisation et non destinés au marché européen ou ne possédant pas les justificatifs visés dans les règlements ONU pertinents ne sont guère conformes aux exigences de l'UE. Ces véhicules ne deviendraient susceptibles d'être immatriculés que moyennant des investissements disproportionnés. Ce constat vaut en particulier pour les systèmes produits pour le marché américain. Les importations directes de véhicules que des constructeurs du monde entier ont conçus et réceptionnés pour le marché européen (par ex. importations directes en provenance des divers pays de l'UE) demeurent possibles comme actuellement.

<sup>6</sup> Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers ; OETV, RS 741.41.

<sup>7</sup> Voir la note de bas de page du sous-titre Contexte du chiffre 1.3.

<sup>8</sup> Voir la note de bas de page du sous-titre Contexte du chiffre 1.3.

<sup>9</sup> Voir la note de bas de page du chiffre 1.1, Contexte.

<sup>10</sup> [www.parlament.ch](http://www.parlament.ch) > Travail parlementaire > Curia Vista > Objets du Conseil fédéral > Projets de loi > DETEC > [21.080 Loi sur la circulation routière. Révision](#). Message disponible à l'adresse : [www.admin.ch](http://www.admin.ch) > Droit fédéral > Feuille fédérale > Éditions de la FF > 2021 > N° 239 > 29 décembre 2021 > [FF 2021 3026](#).

<sup>11</sup> RS 946.51

## 1.5 Pneumatiques des remorques

### Contexte

En principe, les pneumatiques doivent être adaptés à la vitesse maximale par construction du véhicule (art. 58, al. 2, OETV). Le droit en vigueur prévoit une dérogation pour les remorques, dont les pneumatiques doivent être adaptés à une vitesse de 100 km/h (art. 187, al. 1, OETV). Pour les remorques dont la vitesse maximale est limitée et pour celles qui ne sont attelées qu'à des véhicules automobiles dont la vitesse maximale est limitée, les pneumatiques adaptés à la vitesse maximale suffisent (art. 187, al. 2, OETV). À l'étranger, il est permis de rouler à plus de 100 km/h avec des remorques. En outre, les véhicules utilitaires lourds dont la vitesse maximale est limitée à 80 km/h peuvent par exemple atteindre au maximum 89 km/h en raison de la tolérance autorisée pour leur limiteur de vitesse. Les pneumatiques risquent donc d'être utilisés à des vitesses auxquelles ils ne sont pas adaptés.

Les règles actuelles étant peu claires et inappropriées, il convient de les préciser.

Dans son nouveau règlement (UE) 2019/2144 sur la sécurité générale<sup>12</sup>, l'UE introduit des systèmes obligatoires de surveillance de la pression des pneumatiques pour les remorques lourdes des catégories O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub> (remorques pour voitures automobiles d'un poids total dépassant 3,5 t).

### Nouvelle réglementation proposée et justification

Il est proposé d'abroger le principe selon lequel les pneumatiques doivent de manière générale être adaptés à une vitesse de 100 km/h sur les remorques. Dorénavant, les pneumatiques devront dans ce cas aussi être adaptés à la vitesse maximale par construction du véhicule. Si la vitesse maximale par construction et les prescriptions en vigueur à l'étranger le permettent, il sera donc possible de rouler à plus de 100 km/h avec des remorques à l'étranger.

Les remorques dont la vitesse maximale admise se situe entre 80 et 100 km/h devront être équipées de pneumatiques adaptés à une vitesse de 100 km/h. Ainsi, par exemple, les remorques attelées à des poids lourds pouvant atteindre jusqu'à 89 km/h en raison de la tolérance autorisée pour leur limiteur de vitesse seront toujours munies de pneumatiques adaptés.

Des pneumatiques adaptés à la vitesse maximale autorisée suffiront pour les remorques dont la vitesse maximale est inférieure à 80 km/h et pour celles attelées exclusivement à des véhicules automobiles dont la vitesse maximale est limitée à moins de 80 km/h.

La nouvelle réglementation précise les exigences relatives à la vitesse et garantit que les remorques seront équipées de pneumatiques adaptés à la vitesse effective des véhicules.

En raison de l'harmonisation du droit suisse avec le nouveau droit de l'UE, les remorques lourdes des catégories O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub> devront, en Suisse aussi, être équipées d'un système de surveillance de la pression des pneumatiques conforme au règlement (UE) 2019/2144<sup>13</sup>. Ce système sert à améliorer la sécurité routière et sera introduit en même temps que dans l'UE. Dès lors, toutes les nouvelles remorques lourdes pour voitures automobiles importées devront en être équipées au plus tard à compter de la date d'importation du 7 juillet 2024.

## 1.6 Pneumatiques retatables

### Contexte

Les pneumatiques retatables doivent être munis de l'inscription « REGROOVABLE » ou du symbole correspondant, conformément au règlement ONU n° 54<sup>14</sup>, chiffre 3.1.10 (pneus neufs) ou du règlement

<sup>12</sup> Voir la note de bas de page du chiffre 1.1, Contexte.

<sup>13</sup> Voir la note de bas de page du chiffre 1.1, Contexte.

<sup>14</sup> Règlement CEE-ONU n° 54, du 1<sup>er</sup> mars 1983, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour véhicules utilitaires et leurs remorques ; modifié en dernier lieu par le complément 24, en vigueur depuis le 30 septembre 2021 (Add.53 Rév.3 Amend.6).

ONU n° 109<sup>15</sup>, chiffre 3.2.9 (pneus rechapés). S'il s'agit dans les deux cas de pneumatiques destinés en premier lieu aux véhicules automobiles lourds (pneumatiques des catégories C2 et C3 conformes au règlement ONU n° 54, ch. 2.31), leur montage sur des voitures de tourisme n'est toutefois pas exclu.

### **Nouvelle réglementation proposée et justification**

Il convient d'adapter les dispositions relatives aux pneus retaillables aux dernières évolutions du droit international. Bien que ces pneumatiques soient principalement destinés aux véhicules lourds d'un poids total de plus de 3,5 tonnes, leur montage sur des véhicules légers ne peut pas être exclu. Pour cette raison, l'interdiction de resculpter les pneumatiques (art. 60, al. 4, OETV en vigueur) ne sera plus définie en lien avec les catégories véhicules, mais en fonction du pneumatique lui-même. À l'avenir, tous les pneumatiques présentant la marque distinctive visée dans les règlements ONU déterminants pourront être retaillés, indépendamment du véhicule sur lequel ils sont montés. L'art. 60, al. 4, OETV sera abrogé et la réglementation sur la resculpature de pneumatiques sera transférée dans l'art. 60, al. 3, P-OETV.

## **1.7 Remorques motorisées**

### **Contexte**

L'art. 19, al. 1, OETV définit les remorques comme des « véhicules sans dispositif de propulsion propre », qui sont tirés par d'autres véhicules.

Au sein de l'UE, la directive 2007/46/CE<sup>16</sup>, aujourd'hui abrogée, définissait aussi les remorques de manière générale comme des « véhicules non automoteurs » (art. 3, ch. 12). Le règlement (UE) 2018/858<sup>17</sup>, qui lui a succédé, a introduit à son article 3 (« Définitions ») la définition spéciale « semi-remorque » (art. 3, ch. 33), qui ne mentionne plus l'absence de moteur. Cet élément ne figure plus que dans la définition générale de la « remorque » (art. 3, ch. 17). La définition des remorques destinées à un usage agricole et forestier (catégories R et S) formulée dans le règlement (UE) 167/2013<sup>18</sup> n'interdit pas la présence d'un moteur. En conséquence, il arrive que des essieux entraînés soient employés pour des travaux en terrain accidenté. Toutefois, ils sont alimentés en énergie par le véhicule tracteur.

Les remorques équipées d'une propulsion auxiliaire électrique peuvent contribuer à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, dans la mesure où elles assistent la propulsion conventionnelle du véhicule tracteur. Aujourd'hui, diverses activités de développement sont en cours en matière de propulsion des remorques, dans le secteur des véhicules utilitaires lourds notamment. Il faut s'attendre à ce que des réglementations internationales soient créées à l'avenir sur le sujet.

Les remorques des cycles et cyclomoteurs sont seulement soumises aux exigences visées à l'art. 210 OETV et à l'art. 68 de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière<sup>19</sup> (OCR) : il n'existe à ce jour aucune disposition applicable en la matière à l'échelon international. Dans les pays voisins de la Suisse, on trouve depuis peu des remorques à propulsion électrique également pour les cycles et les cyclomoteurs. Les représentants de logisticiens urbains en Suisse souhaiteraient notamment employer ce type de remorque. En raison de l'absence de prescriptions à cet égard, de nombreuses questions se posent concernant les caractéristiques techniques nécessaires à une utilisation de ces remorques en toute sécurité dans la circulation routière.

<sup>15</sup> Règlement CEE-ONU n° 109, du 23 juin 1998, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de la fabrication de pneumatiques rechapés pour les véhicules utilitaires et leurs remorques ; modifié en dernier lieu par le complément 10, en vigueur depuis le 3 janvier 2021 (Add.108 Rév.1 Amend.4).

<sup>16</sup> Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre), JO L 263 du 9.10.2007, p. 1 ; modifiée en dernier lieu par le règlement (UE) 2017/2400, JO L 349 du 29.12.2017, p. 1.

<sup>17</sup> Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, JO L 151 du 14.6.2018, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2021/1445, JO L 313 du 6.9.2021, p. 4.

<sup>18</sup> Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, JO L 60 du 2.3.2013, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2019/519, JO L 91 du 29.03.2019, p. 42.

<sup>19</sup> RS 741.11

## **Nouvelle réglementation proposée et justification**

La nouvelle réglementation proposée n'exclut plus, dans la définition des remorques (art. 19, al. 1, OETV), la présence d'un dispositif de propulsion. Pour l'instant, aucune disposition technique ne régit les systèmes de propulsion des remorques. Toutefois, il faut s'attendre à ce que des règles en ce sens soient adoptées dans l'avenir au niveau international, en particulier dans le cadre des efforts de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds. Dès que des remorques à assistance électrique seront autorisées au sein de l'UE, la définition suisse des remorques ne devra plus exclure la présence d'un dispositif de propulsion, sous peine que les remorques européennes en question ne soient pas admises en Suisse.

Dans l'optique de l'harmonisation de nos prescriptions techniques relatives aux véhicules avec celles de l'UE, il convient de renoncer à édicter dans le droit suisse des règles qui divergent du droit international. C'est pourquoi les systèmes de propulsion propres aux remorques resteront exclus dans les prescriptions techniques nationales (art. 189, al. 8, P-OETV). Le cas échéant, les dispositifs de ce type devront satisfaire aux exigences techniques futures de l'UE (art. 36a, al. 1, OETV).

La question d'une éventuelle admissibilité future de remorques motorisées pour les cycles et les cyclomoteurs sera clarifiée ultérieurement, dans le cadre de la mise en œuvre des résultats du rapport du Conseil fédéral du 10 décembre 2021<sup>20</sup> en réponse au postulat Burkart (« 18.4291 Mobilité douce. Une vue d'ensemble est indispensable »). En raison non seulement de l'absence de règles nationales et internationales, mais aussi de questions ouvertes en matière de sécurité (poids, freins, dimensions, vitesse, etc.), les remorques motorisées resteront toutefois interdites pour les cycles et les cyclomoteurs dans un avenir proche (art. 210, al. 6, P-OETV).

### **1.8 Poids remorquable des quadricycles légers à moteur et les quadricycles à moteur équipés de chenilles**

#### **Contexte**

Les « quads » (quadricycles légers à moteur et quadricycles à moteur) peuvent être équipés de chenilles. Comme lorsqu'ils sont munis de roues, conformément à l'art. 136, al. 3, OETV, leur poids remorquable ne doit alors pas excéder 50 % du poids déterminant pour la classification (poids en ordre de marche, soit le poids à vide sans les 75 kg pour le conducteur, sans l'équipement spécial et sans le poids de la batterie en cas de propulsion électrique). Les luges à moteur sont des véhicules à chenilles comparables. Cependant, leur poids remorquable n'est soumis à aucune restriction. Il convient donc d'alléger la restriction actuellement applicable aux quadricycles légers à moteur et aux quadricycles légers équipés de chenilles.

#### **Nouvelle réglementation proposée et justification**

Les quadricycles légers à moteur et les quadricycles à moteur équipés de chenilles pourront désormais être immatriculés avec un poids remorquable atteignant au maximum le poids à vide. Les luges à moteur, comparables sur le plan technique, ne sont soumises à aucune limitation au niveau du poids remorquable. La restriction appliquée aujourd'hui aux quadricycles légers à moteur aux quadricycles à moteur équipés de chenilles paraît infondée et sera donc abolie à condition qu'il existe une garantie du constructeur pour le poids remorquable.

### **1.9 Étiquette d'avertissement sur les pneus d'hiver**

#### **Contexte**

Selon les prescriptions harmonisées avec le droit de l'UE, les pneus d'hiver peuvent également être montés lorsqu'ils ne sont pas adaptés à la vitesse maximale du véhicule (art. 59, al. 3, OETV). Dans ce cas, le vendeur des pneumatiques doit toutefois fournir une étiquette d'avertissement, conformément au

<sup>20</sup> Aires de circulation pour la mobilité douce – Rapport du Conseil fédéral en réponse aux postulats 18.4291 Burkart du 14 décembre 2018 et 15.4038 Candinas du 25 septembre 2015 ; disponible à l'adresse [www.parlament.ch](http://www.parlament.ch) > Travail parlementaire > Curia Vista > Postulat > [18.4291 Mobilité douce. Une vue d'ensemble est indispensable](#).

droit de l'UE (art. 59, al. 4, OETV). En Suisse, la vitesse maximale générale sur les autoroutes est de 120 km/h (art. 4a, al. 1, let. d, OCR). Les pneus d'hiver des voitures automobiles doivent être adaptés au minimum à une vitesse de 160 km/h, ceux des autres véhicules automobiles au minimum à 130 km/h (art. 59, al. 3, OETV). Les fabricants de pneumatiques ont demandé l'abrogation de l'obligation de délivrer une étiquette d'avertissement.

### **Nouvelle réglementation proposée et justification**

Les fabricants de pneumatiques ne seront plus obligés de délivrer une étiquette d'avertissement pour les pneus d'hiver non adaptés à la vitesse maximale du véhicule.

Dans la pratique, la plupart des pneus d'hiver proposés pour les voitures automobiles sont adaptés à une vitesse maximale d'au moins 190 km/h et dépassent donc nettement le minimum requis de 160 km/h. Étant donné que la vitesse maximale générale en Suisse est limitée à 120 km/h, renoncer à l'étiquette d'avertissement n'aura qu'un impact minime. Même si les vendeurs de pneumatiques ne doivent plus délivrer d'étiquette d'avertissement, ils sont tenus de mentionner les caractéristiques du produit.

Toutefois, compte tenu du droit de l'UE, une étiquette d'avertissement devra être apposée dans le champ de vision du conducteur pour les trajets effectués à l'étranger. Cette mesure est pertinente en particulier en Allemagne, où il n'existe pas de vitesse maximale générale sur les autoroutes.

## **1.10 Introduction de la deuxième version du tachygraphe intelligent**

### **Contexte**

Afin d'améliorer la sécurité routière, de protéger les travailleurs et de prévenir les distorsions de la concurrence dans le secteur du transport routier, des normes minimales concernant la durée du travail, de la conduite et du repos des chauffeurs doivent être respectées. Des tachygraphes analogiques et numériques sont utilisés afin de contrôler le respect de ces prescriptions. En ce qui concerne les exigences techniques applicables aux tachygraphes, la réglementation européenne en la matière fait figure de référence en Suisse tout comme à l'international. L'Union européenne a fait évoluer les prescriptions relatives au tachygraphe avec son Paquet Mobilité I<sup>21</sup>. Les tachygraphes numériques de deuxième génération (GEN2), installés dans les véhicules immatriculés à partir du 15 juin 2019, sont qualifiés de « tachygraphes intelligents ». La technologie des « tachygraphes intelligents » est désormais adaptée plus précisément aux besoins du marché des transports routiers et est rebaptisée « version 2 » (GEN2 V2). Ces nouveaux tachygraphes utiliseront un signal de navigation par satellite infalsifiable et consigneront les franchissements de frontière. Il ne sera donc plus nécessaire de saisir manuellement le pays lors du début de la course et après les franchissements de frontière (voir art. 14b, al. 1, OTR 1<sup>22</sup>). Il sera en outre possible de transmettre des informations concrètes concernant d'éventuels dépassements du temps de conduite aux autorités de contrôle via l'interface radio DSRC déjà présente. Les nouvelles prescriptions relatives aux tachygraphes ont pour but de simplifier l'utilisation de ces appareils pour les utilisateurs, d'améliorer la protection contre les manipulations et de favoriser des contrôles efficaces. La fonctionnalité de l'interface pour les systèmes de transport intelligents (STI) sera étendue et permettra d'échanger des paramètres (par ex. activité « Travail » ou « Pause ») via des appareils externes tels que des systèmes de gestion de flotte. Ces tachygraphes comportent une nouvelle fonction permettant d'enregistrer les lieux de chargement et de déchargement, ce qui peut faciliter la documentation des transports et la mise en œuvre des prescriptions en matière de cabotage. L'utilisation de cette fonction ne figurant pas dans les prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos, elle est par conséquent facultative.

Les cartes de tachygraphe introduites en 2019 avec les tachygraphes intelligents et les outils d'analyse et de lecture correspondants peuvent également être utilisés avec les tachygraphes GEN2 V2. Ces composants système et tachygraphes bénéficiant d'une réception par type selon les nouvelles prescriptions sont déjà reconnus en Suisse depuis le 1<sup>er</sup> avril 2022.

<sup>21</sup> JO L 249 du 31.07.2020.

<sup>22</sup> Ordonnance du 19 juin 1995 sur les chauffeurs, **RS 822.221**.

Au sein de l'UE, les tachygraphes GEN2 V2 sont prescrits pour les camions, tracteurs à sellette et autocars admis à la circulation pour la première fois à partir du 21 août 2023. En outre, les véhicules utilisés pour des transports transfrontaliers et équipés d'un tachygraphe d'une génération antérieure (analogique ou numérique GEN1) devront être mis à niveau à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025. Ceux déjà munis d'un tachygraphe intelligent (GEN2 V1) devront être modernisés d'ici au 21 août 2025.

### **Nouvelle réglementation proposée et justification**

Située au centre de l'Europe, la Suisse nécessite un accès aussi libre que possible au marché européen des transports routiers. Il est donc prévu de transposer de manière contraignante dans le droit suisse les nouvelles prescriptions concernant le tachygraphe intelligent.

La date à partir de laquelle les tachygraphes GEN2 V2 devront être installés dans les véhicules nouvellement immatriculés sera alignée sur le droit européen. En conséquence, il est prévu que les dispositions modifiées entrent en vigueur avant le 21 août 2023 afin qu'elles puissent prendre effet à cette date.

Les véhicules neufs équipés d'un tachygraphe intelligent V1 doivent impérativement être immatriculés avant la date limite (date de la première mise en circulation). Le tachygraphe devra être remplacé en cas d'immatriculation tardive. Étant donné que les tachygraphes GEN2 V1 et V2 utilisent les mêmes technologies et le même équipement de base dans le véhicule, les frais de remplacement sont acceptables. Les véhicules immatriculés jusqu'au 21 août 2023 et utilisés exclusivement pour le trafic intérieur n'auront pas à être équipés d'un tachygraphe GEN2 V2.

Les dates déterminantes seront explicitement définies au moyen d'une entrée en vigueur échelonnée et d'une disposition transitoire. Les prescriptions de l'UE relatives au remplacement des anciens tachygraphes par des appareils GEN2 V2 dans le trafic transfrontalier intra-européen prendront effet simultanément pour les véhicules immatriculés en Suisse. Dès lors, à partir de 2025, seuls les tachygraphes intelligents seront admis lors de trajets à l'étranger et, à partir du 21 août 2025, uniquement ceux de version 2. Comme l'exige l'accord sur les transports terrestres conclu entre la Suisse et l'Union européenne<sup>23</sup>, les prescriptions en vigueur en Suisse seront équivalentes à celles de l'UE. Ceci permettra également d'éviter que les conducteurs de camions et d'autocars immatriculés en Suisse soient sujets à des contrôles plus fréquents dans l'UE. Il conviendra également de compléter les prescriptions relatives à l'inspection des tachygraphes. Les forces de l'ordre auront désormais la possibilité de remplacer les plombs qu'ils ont brisés à des fins de contrôle, pourvu qu'aucune manipulation ni aucun défaut nécessitant la remise en état par un atelier agréé n'aient été constatés. Cette disposition est déjà en vigueur dans l'UE depuis le 20 août 2020, mais est quasi inutilisée à ce jour selon les autorités de contrôle étrangères interrogées.

Les obligations de documentation pour les tachygraphes analogiques encore utilisés dans les taxis et les voitures automobiles lourdes anciennes seront réglementées expressément. Les instructions du DETEC concernant l'installation, le contrôle et la réparation des tachygraphes, des enregistreurs de fin de parcours et des dispositifs limiteurs de vitesse<sup>24</sup> pourront alors être abrogées. Ces instructions renfermant des dispositions équivalentes, rien ne change en pratique pour les personnes concernées et les autorités d'exécution. L'utilisation de ces tachygraphes pour des trajets en Suisse demeure autorisée.

Les modifications proposées concernent pour l'essentiel les art. 101 et 222r ainsi que l'annexe 2, ch. 112, P-OETV.

Ne font pas l'objet de la consultation les modifications du Paquet Mobilité I<sup>25</sup> qui n'entreront en vigueur dans l'UE qu'en juillet 2026, à savoir l'extension des prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos 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.

<sup>23</sup> Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route, RS 0.740.72.

<sup>24</sup> Instructions du DETEC du 2 août 2006 concernant l'installation, le contrôle et la réparation des tachygraphes, des enregistreurs de fin de parcours et des dispositifs limiteurs de vitesse; accessibles à l'adresse: [www.ofrou.admin.ch](http://www.ofrou.admin.ch) > Public professionnel > Exécution du droit de la circulation routière > Documents concernant la circulation routière > Instructions ([http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2006-08-02\\_716\\_f.pdf](http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2006-08-02_716_f.pdf)).

<sup>25</sup> Voir la note de bas de page du sous-titre Contexte du ch. 1.10.

Rien ne change pour les voitures automobiles légères (poids total jusqu'à 3,5 t) qui nécessitent un tachygraphe dans le trafic transfrontalier en raison de la présence d'un dispositif d'attelage (poids de l'ensemble dépassant 3,5 t conformément à l'art. 2, al. 2, let. a, AETR<sup>26</sup>) et pour les véhicules embarquant un tachygraphe afin d'élucider les causes d'accident (art. 100, al. 1, let. c et d, OETV). Un tachygraphe numérique GEN1 (pour l'AETR) ou un tachygraphe analogique demeure suffisant pour ces véhicules.

## 1.11 Systématique de classification des véhicules de travail

### Contexte

Les véhicules de travail sont définis aux art. 13 (voitures automobiles de travail) et 22 OETV (remorques de travail). Des exemples typiques de véhicules de travail sont les pelles mécaniques, les moissonneuses-batteuses, les camions-grues ou les plates-formes élévatrices mobiles. La variété des concepts de véhicules est considérable et ne fait que croître avec la spécialisation pour diverses activités. Les prescriptions relatives à la classification s'appliquent aux véhicules agricoles et forestiers et aux véhicules immatriculés comme véhicules industriels. Il n'est en outre pas déterminant de savoir si les travaux ou transports sont effectués pour le compte des pouvoirs publics ou en vue d'intérêts économiques privés.

Les véhicules de travail sont exemptés de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations<sup>27</sup> (RPLP) et, selon les réglementations cantonales, bénéficient de privilèges fiscaux par rapport aux véhicules de transport. La formation et le contrôle de la durée du travail des conducteurs ne sont par ailleurs pas réglementés (exceptions relatives à l'OTR 1<sup>28</sup> et à l'OACP<sup>29</sup>).

Les véhicules de travail doivent donc actuellement être conçus de façon à ce qu'il ne soit pas possible de transporter un chargement. Le droit en vigueur limite également les travaux permettant de catégoriser un véhicule comme véhicule de travail. La liste des travaux autorisés provient d'un arrêté du Conseil fédéral datant de 1961 et des commentaires y relatifs du DFJP, organe compétent à l'époque, datant du 30 juin 1964. L'interprétation de ces prescriptions a régulièrement donné lieu à des incertitudes par le passé.

Pour les machines de travail, le contrôle subséquent périodique est effectué suivant l'intervalle 5-3-3-3 (en années après la première mise en circulation), alors que les voitures automobiles de transport sont soumises à l'intervalle 2-2-1-1 (au-delà de 3,5 t) ou 4-3-2-2 (jusqu'à 3,5 t). Les véhicules de travail n'ont pas besoin d'être équipés de systèmes d'assistance (par ex. aide au freinage d'urgence) ou de dispositifs visant à atténuer la gravité des accidents en cas de collisions avec des usagers de la route vulnérables (par ex. dispositifs anti-encastrement). Ils sont par ailleurs soumis aux prescriptions de l'UE en matière de gaz d'échappement applicables aux engins mobiles non routiers (EMNR) et à des valeurs limites plus élevées en matière d'émissions sonores.

Dans la mesure où de nombreuses prescriptions du droit de la circulation routière sont liées au genre de véhicule, il convient de continuer à opérer la classification des véhicules à l'occasion du contrôle en vue de l'immatriculation.

### Nouvelle réglementation proposée et justification

La systématique de classification des véhicules de travail sera adaptée en fonction des besoins. De nombreuses demandes formulées ces dernières années paraissent justifiées et seront couvertes par le projet de révision. Elles concernent majoritairement la construction et l'agriculture, ainsi que l'entretien des infrastructures. Plusieurs véhicules considérés actuellement comme des voitures automobiles de transport pourront à l'avenir être catégorisés en tant que voitures automobiles de travail. Il sera en outre possible de transporter une quantité limitée de marchandises en lien avec l'exécution des travaux. La possibilité de transporter des marchandises ne sera plus déterminée en fonction de la présence d'un

<sup>26</sup> Accord européen du 1<sup>er</sup> juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR ; RS 0.822.725.22).

<sup>27</sup> Art. 3 de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, RS 641.81.

<sup>28</sup> Ordonnance du 19 juin 1995 sur les chauffeurs, RS 822.221.

<sup>29</sup> Ordonnance du 15 juin 2007 réglant l'admission des chauffeurs, RS 741.521.

compartiment approprié, mais de la charge utile nécessaire. Ce critère est vérifiable de manière juridiquement sûre au moyen d'un pesage et fait plus de sens s'agissant des caractéristiques techniques requises. Le poids des véhicules est également plus pertinent du point de vue de la RPLP, puisque ce critère, en plus d'influencer directement le montant de la redevance, ressort également des certificats d'immatriculation des véhicules étrangers, facilitant leur catégorisation.

Les branches concernées peuvent bénéficier de facilités en cas de reclassification dans la catégorie des véhicules de travail. Les frais diminueront notamment grâce à l'exonération de certaines redevances, à la diminution des taxes, à l'allongement des intervalles de contrôle subséquent et à l'assouplissement des exigences concernant les systèmes de sécurité et les normes environnementales. Étant donné que les conducteurs devront suivre une formation moins poussée (pas besoin de certificat de capacité) et qu'ils pourront être engagés de manière plus flexible (prescriptions générales du droit du travail), les entreprises pourront également procéder à des adaptations en termes de personnel.

Les répercussions sur les recettes publiques, la sécurité routière et l'environnement sont acceptables vu l'élargissement modeste du cercle des bénéficiaires (voir ch. 5.1). Malgré la modification des prescriptions, la pression sur les critères de délimitation devrait subsister.

Le système de classification en vigueur évoluera peu. Il intégrera désormais les profils d'utilisation pour lesquels un intérêt justifié a été démontré dans le cadre de requêtes spécifiques. Comme actuellement, une capacité de transport ne sera pas autorisée pour tous les véhicules de travail, mais uniquement pour les machines prévues pour traiter un bien caractéristique de leur travail et qui nécessitent une capacité de chargement à cette fin. La charge utile et le poids remorquable nécessaires pour le transport seront limités afin de prévenir les tentatives de contournement des prescriptions relatives aux voitures automobiles de transport. Les restrictions seront définies de manière à ce que les transports de matériel vers ou depuis le lieu du travail nécessitent moins de trajets supplémentaires, sans pour autant contourner les prescriptions relatives aux voitures automobiles de transport. Une limitation à 25 % du poids total et 4000 kg au total pour les voitures automobiles et à deux tiers de la charge par essieu admise pour les remorques permet de tenir compte de ces éléments.

Il n'est pas possible de définir une valeur générale. Pour les camions ayant le cas échéant une fonction de travail secondaire (par ex. grue de chargement), la proportion de charge utile dépasse rarement 50 % de par leur construction. Le poids transportable doit donc être restreint pour les voitures automobiles de travail. Faute de source d'énergie (moteur), les remorques de transport comportent rarement une fonction de travail, la proportion de charge utile étant en revanche très élevée. L'incitation à changer de catégorie est toutefois moins forte pour les remorques, étant donné qu'une voiture automobile de transport demeure nécessaire pour les tracter (les facilités accordées en vertu de l'OTR 1 et de l'OACP disparaissent, ainsi que certains allègements relatifs aux impôts sur les véhicules à moteur et à la RPLP).

Il ne devrait plus y avoir de liste des travaux autorisés afin de clarifier la notion de « travail ». L'énumération figurant à l'art. 23, al. 1, de l'arrêté du Conseil fédéral du 18 juillet 1961 sur les véhicules automobiles et remorques agricoles, les machines de travail industrielles et les véhicules spéciaux<sup>30</sup> et dans les commentaires y relatifs du DFJP du 30 juin 1964 disparaîtra donc. Ces derniers demeurent aujourd'hui en partie applicables (voir l'annexe des instructions du DETEC du 29 septembre 1995 relatives à l'introduction de l'OETV<sup>31</sup>) et deviendraient obsolètes avec la révision proposée. Les véhicules ayant une fonction de travail (forme de carrosserie) permettant de les catégoriser comme véhicules de travail seront toujours précisés dans le cadre des instructions relatives à l'établissement des rapports d'expertise, formules 13.20 A et 13.20 B (IRE 13.20)<sup>32</sup>.

La conception des compartiments de transport des voitures automobiles de travail sera soumise aux mêmes prescriptions que pour les voitures automobiles de transport. Un renvoi d'ordre général correspondant sera intégré aux exigences techniques.

<sup>30</sup> RO 1961 31 du 27.07.1961.

<sup>31</sup> Accessibles à l'adresse : <https://www.astra.admin.ch> > Public professionnel > Exécution du droit de la circulation routière > Documents concernant la circulation routière > Instructions > Commentaires et instructions pour l'OETV, l'OAV et l'OAC ([http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/1997-05-05\\_576\\_f.pdf](http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/1997-05-05_576_f.pdf)).

<sup>32</sup> <https://www.astra.admin.ch/> > Public professionnel > Véhicules et marchandises dangereuses > Registre des propriétaires de véhicules > Instructions relatives à l'établissement des rapports d'expertise, formules 13.20 A et 13.20 B ([https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/fahrzeuge/weisung\\_ausuellenderpruefungsberichteformular1320aund1320bwpb13.pdf.do\\_wnload.pdf/instructions\\_relativesaetablissementdesrapportsdexpertiseformul.pdf](https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/fahrzeuge/weisung_ausuellenderpruefungsberichteformular1320aund1320bwpb13.pdf.do_wnload.pdf/instructions_relativesaetablissementdesrapportsdexpertiseformul.pdf)).

## **1.12 Transport de véhicules automobiles au moyen de voitures automobiles de travail**

### **Contexte**

Conformément à l'art. 77, al. 1, OCR, les voitures automobiles de travail (telles que les camions-grues) et leurs remorques ne peuvent transporter aucune marchandise, sauf les carburants et combustibles nécessaires à la machine ainsi que les outils et les engins de travail. Les entreprises de construction utilisent sur leurs chantiers des camions-grues, des plates-formes de travail et d'autres machines lourdes louées auprès de prestataires spécialisés extérieurs à la région. Souvent, le personnel de service qui les utilise a besoin d'un véhicule pour les déplacements domicile-travail. L'utilisation de véhicules de chantier lourds pour ce type de trajet a des incidences néfastes sur l'environnement ainsi qu'en termes de pollution sonore et de sollicitation des infrastructures.

C'est la raison pour laquelle la motion Nantermod (18.3078 «Autoriser les voitures de tourisme comme remorques de voitures automobiles de travail»)<sup>33</sup> charge le Conseil fédéral d'adapter les bases légales de façon à ce que les voitures de tourisme puissent être tractées comme remorques par les véhicules de travail.

### **Nouvelle réglementation proposée et justification**

À l'avenir, les véhicules de travail pourront remorquer les véhicules automobiles utilisés pour les déplacements du personnel de service. Afin que les véhicules de travail exceptionnellement lourds (plus de 40 t) puissent également avoir recours à cette possibilité, il sera permis de dépasser de 2,0 tonnes les poids maximaux autorisés par la loi et le poids exceptionnel de la machine lors du transport d'un véhicule automobile en vue des déplacements précités. Par contre, la charge par essieu ne pourra toujours pas dépasser 12 t, afin de prévenir une aggravation de l'usure des routes. La réglementation proposée permet en principe de transporter un véhicule automobile sur une remorque. Il s'agit également de pouvoir autoriser, dans le même but, le transport d'un motorcycle sur le véhicule de travail (concernant la possibilité de transporter des véhicules de travail, voir ch. 1.11 Systématique de classification des véhicules de travail).

La nouvelle réglementation permettra aux entreprises de construction concernées de faire des économies tout en réduisant les atteintes à l'environnement.

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

### **Contexte**

L'association Agro-entrepreneurs Suisse a demandé à ce que les récolteuses agricoles puissent être immatriculées avec une vitesse maximale de 40 km/h. Ces machines étant actuellement considérées comme des « chariots de travail agricoles et forestiers », leur vitesse maximale est limitée à 30 km/h au plus. Durant la brève saison des récoltes, ces machines fonctionnent à plein régime et les périodes non productives consacrées aux déplacements d'un lieu d'utilisation à un autre doivent être aussi courtes que possible. L'augmentation de la vitesse de déplacement allongerait le temps d'utilisation des machines et améliorerait leur rentabilité. Cette modification contribuerait également à l'harmonisation des prescriptions, puisque la vitesse maximale peut s'élever à 40 km/h dans les pays limitrophes.

Même dans les régions rurales de Suisse, les routes de liaison traversent souvent des territoires urbanisés où des freins performants sont particulièrement importants. Jusqu'ici, les exigences peu élevées concernant les freins des machines agricoles et forestières étaient le principal obstacle à un relèvement de la vitesse maximale de ces véhicules. L'association requérante a donc été informée que le relèvement de la vitesse à 40 km/h était conditionné à des prescriptions plus strictes à cet égard. Étant donné que les machines sont construites conformément aux normes européennes, le durcissement des exigences aurait constitué une entrave technique au commerce.

<sup>33</sup> Accessible à l'adresse : <https://www.parlament.ch/> > Travail parlementaire > Curia Vista > Recherche > Numéro d'objet > 18.3078 (<https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20183078>).

En août 2020, le Comité européen de normalisation (CEN) a publié la norme EN 17344 « Véhicules agricoles et forestiers automoteurs - Exigences en matière de freinage », qui accroît le niveau de sécurité des systèmes de freinage des machines agricoles et forestières. La norme n'a pas encore été déclarée de force obligatoire par l'UE, mais peut déjà être appliquée sur une base volontaire. La construction et la performance que cette norme exige pour les systèmes de freinage ne correspondent pas tout à fait à celles applicables aux tracteurs dont la vitesse est limitée à 40 km/h. Par exemple, dans la catégorie III (30 à 40 km/h), il n'est pas nécessaire que tous les essieux soient freinés. En outre, la force de freinage minimale exigée par rapport au poids du véhicule est de 38 % pour cette catégorie (décélération moyenne de 3,1 m/s<sup>2</sup>), alors qu'elle est de 51 % (5,0 m/s<sup>2</sup>) pour les tracteurs. La norme prévoit des exigences équivalentes à celles applicables aux tracteurs pour la catégorie IV (plus de 40 km/h à 60 km/h).

### **Nouvelle réglementation proposée et justification**

La modification proposée prévoit d'immatriculer les récolteuses en tant que « machines de travail agricoles et forestières » avec une vitesse maximale pouvant atteindre 40 km/h si la norme EN 17344 est respectée en sus de toutes les autres exigences de sécurité déjà obligatoires. Selon la proposition, la catégorie IV (plus de 40 km/h), qui impose des exigences équivalentes par rapport aux tracteurs, est déterminante. Les machines qui n'atteignent pas ce niveau de sécurité pourront continuer d'être immatriculées avec une vitesse maximale limitée à 30 km/h.

Le projet prévoit de soumettre ces machines aux mêmes prescriptions en matière de dimensions que celles actuellement applicables aux tracteurs, qui circulent déjà à la même vitesse. Les pneumatiques larges et les pièces de machine peuvent avoir une largeur maximale de 3,00 m, le reste de la machine 2,55 m (art. 27, al. 1<sup>bis</sup>, OETV). Les moissonneuses-batteuses ou hacheuses, dont la largeur dépasse souvent les 3,00 m, ne pourront donc toujours pas être immatriculées pour plus de 30 km/h. En outre, la charge par essieu simple entraîné, qui peut atteindre 14,0 t pour les récolteuses agricoles et forestières (art. 95, al. 2, let. b, ch. 1, OETV), continuera à ne valoir que jusqu'à 30 km/h, en particulier afin de préserver les routes.

L'autorisation de conduire nécessaire pour prendre le volant des machines en question est la catégorie spéciale F, dont l'âge minimal pour son obtention est fixé à 16 ans. Selon l'association requérante, il s'agit d'appareils utilisés à titre professionnel. Le but recherché n'est pas d'adapter les prescriptions relatives au permis de conduire qui permettrait également aux jeunes de 14 et 15 ans ayant suivi un cours de conduite de tracteur reconnu par l'OFROU (permis de conduire de la catégorie spéciale G40)<sup>34</sup> de conduire ces machines. La disposition relative au permis de conduire sera précisée en conséquence (art. 4, al. 3, P-OAC<sup>35</sup>).

L'autorisation de conduire de la catégorie G40 permet donc de conduire des tracteurs dont la vitesse maximale dépasse 30 km/h (sans excéder 40 km/h) ou d'autres véhicules automobiles immatriculés comme véhicules spéciaux, dont la vitesse maximale ne pourra toutefois pas dépasser 30 km/h. Même sans relèvement de leur vitesse maximale, les véhicules spéciaux présentent déjà des caractéristiques particulières de par leurs dimensions. La catégorie G40 et l'abaissement de l'âge minimal pour son obtention ne suffiront donc pas pour conduire les machines plus rapides.

L'augmentation du rendement potentiel des récolteuses pouvant circuler à 40 km/h au lieu de 30 km/h incitera à remplacer les anciennes machines. Dans la mesure où la surface exploitable à des fins agricoles a peu de chances de croître, le nombre de machines de ce type ne devrait pas augmenter malgré leur attractivité accrue. Il n'y a donc pas lieu de s'attendre à des conséquences négatives pour la circulation routière. Le remplacement des vieilles machines plus polluantes pourrait être bénéfique pour l'environnement, toutefois susceptible d'être compensé par l'allongement des trajets parcourus.

<sup>34</sup> Voir l'art. 4, al. 3, OAC.

<sup>35</sup> Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière, RS 741.51.

## **1.14 Prescriptions relatives aux véhicules agricoles et forestiers**

### **Contexte**

Les prescriptions relatives aux véhicules agricoles et forestiers sont déjà harmonisées avec le droit de l'UE à bien des égards. Cela permet de garantir que les véhicules bénéficiant d'une réception par type de l'UE peuvent aussi être immatriculés en Suisse. Les prescriptions de l'OETV sont surtout pertinentes pour les constructeurs suisses qui produisent des véhicules pour le marché intérieur en faible nombre. La teneur des prescriptions est moins étoffée que dans l'UE. Là où le droit de l'UE laisse une marge d'interprétation et où il est nécessaire d'adopter des règles spécifiques en raison des particularités suisses (topographie, prolifération de caractéristiques techniques), l'OETV prévoit ponctuellement des dispositions complémentaires.

### **Nouvelle réglementation proposée et justification**

Les exigences élevées définies en matière d'efficacité des systèmes de freinage pour la circulation routière peuvent engendrer des risques lorsqu'il s'agit de rouler en dehors des routes. Une force de freinage puissante nécessite un sol adhérent, sans quoi les roues freinées dérapent de manière incontrôlée. Cela peut donner lieu à des accidents lors de travaux sur des terrains en pente, très répandus en Suisse. Bien que des dispositifs correspondants équipent les remorques bénéficiant d'une réception par type de l'UE, le droit européen ne règle pas précisément ce genre de situation. Il convient de permettre explicitement, au niveau national, la réduction de l'efficacité de freinage des remorques de travail lors de travaux. Des mesures techniques de réduction des risques (réinitialisation automatique) préviendront les accidents de la route dus à une efficacité de freinage insuffisante.

Les prescriptions de l'UE concernant les dispositifs de recouvrement des roues des remorques agricoles et forestières n'ont à ce jour pas été reprises dans le droit suisse. Selon l'OETV, le respect des exigences européennes correspondantes est réputé suffisant. Une connaissance approfondie des règlements de l'UE est toutefois nécessaire pour trouver les prescriptions déterminantes et les interpréter correctement. Pour cette raison, les dispositions concernées sont regroupées et intégrées de manière équivalente dans la systématique de l'OETV.

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

### **Contexte**

En vertu de la loi fédérale sur la circulation routière, les véhicules automobiles sont en principe soumis à une obligation d'immatriculation. Le Conseil fédéral peut toutefois exempter de cette obligation les véhicules de puissance ou de vitesse minimales et ceux qui sont rarement utilisés sur la voie publique (art. 25, al. 1, let. a, LCR). Les machines de travail et les chariots à moteur sont explicitement mentionnés (art. 25, al. 1, let. d, LCR). Même les véhicules exemptés de l'obligation d'immatriculation doivent répondre à toutes les prescriptions techniques applicables, être en parfait état de fonctionnement et ne pas mettre en péril la sécurité routière (art. 29 LCR).

Les chariots de travail sont des véhicules spéciaux construits pour faire un travail (par ex. pelles mécaniques, moissonneuses-batteuses ou plates-formes élévatrices mobiles) et dont la vitesse maximale par construction ne peut dépasser 30 km/h (art. 13, al. 3, let. b, OETV). L'association suisse des fournisseurs de plateformes de travail (ASFP) a demandé à ce que les chariots de travail dont la vitesse est limitée à 6 km/h soient exemptés de l'obligation d'immatriculation. L'association invoquait notamment les tracas engendrés pour les commerçants et les détenteurs de véhicules par les contrôles de véhicules en vue de l'immatriculation. La demande cible principalement les plates-formes élévatrices utilisées, par exemple, pour le nettoyage et l'entretien de bâtiments et d'ouvrages d'art. Ces machines sont transportées jusqu'à leur lieu d'intervention. En général, elles ne circulent avec leur propre système de propulsion qu'autour des objets à nettoyer. Or, les chemins et places empruntés sont souvent considérés comme des aires de circulation publiques au sens du droit de la circulation routière.

La réglementation proposée est comparable aux règles applicables aux machines de chantier circulant sur la voie publique pour le trafic interne d'une entreprise. Les véhicules de travail utilisés sur des chantiers délimités, où la circulation n'est toutefois pas complètement exclue, sont d'ores et déjà exemptés de l'obligation d'immatriculation en vertu de l'actuel art. 72, al. 1, let. d, de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière<sup>36</sup> (OAC). Ils ne sont ainsi pas tenus de passer le contrôle avant l'immatriculation et le contrôle subséquent périodique obligatoire tous les cinq ans auprès du service des automobiles, contrairement aux véhicules de travail dotés de plaques de contrôle et d'un permis de circulation. Ils doivent toutefois, en vertu de l'art. 32, al. 1 de l'ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules<sup>37</sup> (OAV), disposer d'une assurance responsabilité civile pour véhicules automobiles. Pour les véhicules dotés d'un permis de circulation et de plaques de contrôle, les autorités vérifient l'existence de cette assurance à l'occasion de l'immatriculation (attestation d'assurance). Conformément à l'art. 32, al. 1, OAC, une attestation d'assurance doit être déposée également pour les machines de chantier dépourvues de permis de circulation et de plaques de contrôle avant que celles-ci puissent être employées.

### **Nouvelle réglementation proposée et justification**

Les chariots de travail dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 6 km/h seront exemptés de manière générale de l'obligation d'immatriculation (extension de la liste des exceptions avec l'ajout de la let. m à l'art. 72, al. 1, OAC). Eu égard au parc automobile actuel, cette nouvelle réglementation concernerait environ 450 véhicules. 99 % des chariots de travail demeurent donc soumis à l'obligation d'immatriculation.

L'abrogation de l'obligation d'immatriculation entraîne également la disparition des contrôles effectués par des experts de la circulation formés. Il incombera dès lors aux détenteurs de ces véhicules et à ceux qui les mettent en circulation de veiller à ce que les véhicules répondent en tout temps et en tout point aux prescriptions en vigueur. Les machines devront notamment être pourvues à l'arrière d'un disque indiquant la vitesse maximale autorisée. La loi fédérale du 12 juin 2009 sur la sécurité des produits<sup>38</sup> (LSPro) s'applique en sus des exigences techniques prévues dans l'OETV (art. 1, al. 3, LCR).

Les véhicules en question seront à l'avenir exemptés de l'obligation de disposer d'une assurance responsabilité civile prévue par la LCR. L'art. 38 OAV s'appliquera également à ce cas. Cette règle sera consacrée dans un nouvel alinéa spécifique qui sera ajouté à l'ordonnance (art. 38, al. 1, let. e, P-OAC). À des fins de clarification, le titre de la troisième partie, chap. II (« Voitures à bras équipées d'un moteur, monoaxes, cyclomoteurs légers, fauteuils roulants ») sera complété et deviendra « Voitures à bras équipées d'un moteur, monoaxes, cyclomoteurs légers, fauteuils roulants et chariots de travail dont la vitesse n'excède pas 6 km/h ».

Un véhicule utilisé sans immatriculation ne permet pas d'identifier facilement son détenteur (par ex. véhicule stationné de manière illicite). Il n'y a par ailleurs plus de contrôle officiel quant à l'existence de la couverture d'assurance lors de la mise en circulation. Dès lors, en cas de sinistre impliquant un tel véhicule non assuré, le Fonds national de garantie (FNG) doit couvrir les dommages subis par les lésés en vertu de l'art. 53a, let. b, OAC. Si, par la suite, le FNG ne parvient pas à recouvrer sa prestation auprès du détenteur du véhicule, les cotisations des autres preneurs d'assurance responsabilité civile seront utilisées.

Le poids total des véhicules concernés n'est pas limité, ce qui est compensé par leur faible allure (vitesse au pas). En ce qui concerne le recensement des accidents de la route, il n'est pas fait de distinction en termes de vitesse maximale dans la catégorie des chariots de travail (jusqu'à 30 km/h). Les accidents survenus aux cours des dernières années permettent d'établir une estimation des accidents susceptibles de se produire avec les véhicules concernés. À supposer que rien ne change, les chariots à moteur dont la vitesse n'excède pas 6 km/h seraient impliqués dans un accident environ tous les deux ans et un décès serait à déplorer tous les 50 ans environ.

<sup>36</sup> RS 741.51

<sup>37</sup> RS 741.31

<sup>38</sup> RS 930.11

## 1.16 Porte-à-faux avant

### Contexte

Le porte-à-faux avant désigne la distance entre le centre du volant et l'extrémité frontale du véhicule. Cette distance est importante pour la sécurité routière, car aux croisements, il doit être possible de voir la circulation transversale avant que l'extrémité avant du véhicule ne s'engage sur la chaussée transversale.

La révision de l'OETV entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> février 2019 a autorisé un porte-à-faux avant pouvant atteindre cinq mètres pour les engins supplémentaires équipant à titre temporaire des véhicules automobiles agricoles et forestiers, des tracteurs industriels utilisés pour des courses agricoles ou forestières, ainsi que des voitures automobiles de travail (art. 112, al. 6 en relation avec l'art. 131, al. 5, OETV, et art. 164, al. 1, OETV). Cette modification était possible grâce à l'introduction sur le marché de nouveaux systèmes à caméra et moniteur (SCM), lesquels permettent au conducteur de voir suffisamment bien la circulation transversale aux croisements ou aux débouchés. Le porte-à-faux avant pour ce genre de véhicules était auparavant limité à quatre mètres (art. 112, al. 5, OETV en relation avec l'art. 131, al. 4, OETV). Depuis la révision, il peut atteindre cinq mètres. Les voitures automobiles dont des composants ou des engins de travail engendrent un porte-à-faux avant de plus de trois mètres doivent être équipées de miroirs de vision latérale. La révision effectuée en 2019 a maintenu le principe de cette règle, en ajoutant les exigences relatives aux SCM. Si le porte-à-faux avant dépasse quatre mètres, un SCM doit être installé.

En 2020, la Conférence des ingénieurs cantonaux (CIC) s'est adressée à l'OFROU pour dénoncer le fait que les tracteurs industriels utilisés pour des travaux d'entretien dans l'espace public ne sont pas soumis aux mêmes prescriptions et ne peuvent donc pas être temporairement pourvus d'engins de travail qui augmentent le porte-à-faux avant jusqu'à cinq mètres. Dans son argumentaire, la CIC estimait qu'il n'était pas toujours possible d'installer les engins de travail qu'une fois arrivé sur le lieu d'intervention pour respecter les prescriptions en vigueur pendant le trajet, voire que cette pratique pouvait être dangereuse selon les circonstances. Selon les informations de la CIC, les engins de travail de grande taille en particulier entraînent un dépassement du porte-à-faux avant maximal de quatre mètres.

### Nouvelle réglementation proposée et justification

Le projet de révision reprend les demandes de la CIC. Les véhicules utilisés pour des travaux d'entretien dans l'espace public pourront présenter un porte-à-faux avant jusqu'à cinq mètres pour les engins supplémentaires installés à titre provisoire. Ces véhicules pourront en conséquence profiter de prescriptions analogues à celles applicables depuis 2019 aux véhicules utilisés pour des travaux agricoles et forestiers et aux voitures automobiles de travail.

Les nombreuses prescriptions relatives au porte-à-faux avant sont en outre restructurées et résumées à l'art. 94, al. 1<sup>quater</sup> et 1<sup>quinquies</sup>. Le porte-à-faux avant maximal pourra être de quatre mètres non seulement pour les voitures automobiles de travail et les véhicules affectés à des travaux forestiers et agricoles, mais aussi pour toutes les voitures automobiles. Si les voitures de tourisme et de livraison, les camions et les bus ne présentent jamais un porte-à-faux avant dépassant les trois mètres autorisés jusqu'à présent, les moto-basculateurs (dumpers) peuvent atteindre cette longueur. Si le porte-à-faux dépasse trois mètres, des miroirs de vision latérale doivent être installés. En conséquence, la limitation actuelle du porte-à-faux avant à trois mètres n'a plus de raison d'être et les prescriptions peuvent être simplifiées.

## 1.17 Transformation des unités de propulsion des véhicules anciens

### Contexte

Aux termes de l'art. 4, al. 3, OETV, les modifications substantielles apportées aux véhicules déjà en circulation doivent être conformes aux prescriptions techniques actuellement en vigueur. Cette règle s'applique à tous les composants concernés par la transformation. Elle a pour but d'éviter concrètement que des composants soient utilisés pour construire un véhicule neuf bénéficiant de prescriptions

obsolètes et moins strictes en matière de sécurité et d'émissions. La disposition prévoyant que le montage d'unités de propulsion est qualifié de modification substantielle est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 2012 (art. 4, al. 3, let. a, OETV). Si le moteur d'un véhicule ancien est remplacé par un moteur qui n'est pas d'époque, les dernières prescriptions en matière de gaz d'échappement doivent être respectées. Dans les faits, cela est toutefois irréalisable en raison de la réticulation de plus en plus complexe des systèmes de propulsion modernes. Pour cette raison, les groupes motopropulseurs des véhicules anciens sont toujours remplacés par des moteurs anciens datant de l'époque du véhicule. Les émissions de gaz d'échappement ne sont pas améliorées. Le secteur automobile demande qu'il soit possible d'installer, au lieu des moteurs originaux, des moteurs à combustion plus modernes et plus écologiques, même si ces derniers ne répondent pas aux normes les plus récentes en matière d'émissions.

Il n'est pas non plus possible de monter un moteur électrique au lieu d'un moteur à combustion sans occasionner des coûts disproportionnés. En effet, il faudrait apporter des preuves que la sécurité électrique et la compatibilité électromagnétique (CEM) sont conformes aux toutes dernières versions des prescriptions. La preuve de la sécurité électrique nécessite des tests qui entraîneraient la déformation et la destruction du véhicule ou des composants à installer (surtout les batteries). Seul l'examen de la CEM peut être effectué sans détruire ces éléments.

### **Nouvelle réglementation proposée et justification**

Il convient d'ajuster la réglementation. Le projet mis en consultation permet par exemple d'installer un moteur différent, plus récent, dans un véhicule ancien moyennant le respect d'une norme minimale en matière d'émissions de gaz d'échappement. En cas d'installation d'un moteur à allumage commandé dans un véhicule mis en circulation avant le 1<sup>er</sup> janvier 1997, il faudra que les émissions satisfassent au minimum les exigences en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1996 pour le genre de véhicules concerné. Pour les voitures de tourisme, cela correspond à la norme Euro 2. Ces moteurs à allumage commandé ont un niveau d'émissions nettement meilleur en comparaison de la plupart des anciens moteurs d'origine et peuvent en outre être montés dans les véhicules anciens moyennant des coûts raisonnables. En pratique, cela aura pour effet une amélioration notable des émissions des véhicules anciens transformés. L'adaptation des prescriptions concerne uniquement la norme en matière de gaz d'échappement lors du montage de moteurs à allumage commandé. Les unités de propulsion diesel transformées devront toujours répondre à la toute dernière norme, la seule à garantir une bonne épuration des gaz d'échappement des moteurs diesel.

En cas de montage d'un système de propulsion électrique, d'autres méthodes seront admises pour les examens nécessaires. Les véhicules mis en circulation pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 1997 devront répondre au moins aux prescriptions sur la sécurité électrique en vigueur en Suisse au 1<sup>er</sup> octobre 1996. La version alors en vigueur du règlement ONU n° 10039 (version initiale ; série d'amendements 00) constitue la base. Celui-ci ne contient toutefois pas de prescriptions concernant la sécurité des batteries montées. Pour cette raison, les examens relatifs à la fixation des réservoirs de gaz selon les règlements ONU n° 67/03<sup>40</sup> (chap. 17.4.6) et 115/01<sup>41</sup> (annexe 5) pourront être appliqués par analogie. Cela évite d'avoir à détruire la structure du véhicule et des batteries. Cette méthode est notamment pratiquée par les organes d'expertise allemands. En outre, la compatibilité électromagnétique pourra être contrôlée au moyen d'une procédure d'examen simplifiée, tout comme la sécurité électrique des véhicules transformés, à condition que les composants utilisés soient certifiés sur le plan de la sécurité électrique. Toutes les procédures d'examen appliquées doivent garantir un niveau de protection équivalent aux procédures prescrites à l'origine.

<sup>39</sup> Règlement CEE-ONU n° 100, du 23 août 1996, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les dispositions particulières applicables à la chaîne de traction électrique ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, en vigueur depuis le 9 juin 2021 (Add.99 Rév.3).

<sup>40</sup> Règlement CEE-ONU n° 67, du 1<sup>er</sup> juin 1987, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation :  
I des équipements spéciaux pour l'alimentation du moteur aux gaz de pétrole liquéfiés sur les véhicules des catégories M et N ;  
II des véhicules des catégories M et N munis d'un équipement spécial pour l'alimentation du moteur aux gaz de pétrole liquéfiés en ce qui concerne l'installation de cet équipement ; modifié par la série d'amendements 01, en vigueur depuis le 13 novembre 1999 (Add.66 Rév.1), y compris tous les amendements suivants jusque-là : série d'amendements 01, complément 10, en vigueur depuis le 10 octobre 2012 (Add.66 Rév.3).

<sup>41</sup> Règlement CEE-ONU n° 115 du 30 octobre 2003 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation ;  
I des systèmes spéciaux d'adaptation au GPL (gaz de pétrole liquéfié) pour véhicules automobiles leur permettant d'utiliser ce carburant dans leur système de propulsion ;  
II des systèmes spéciaux d'adaptation au GNC (gaz naturel comprimé) pour véhicules automobiles leur permettant d'utiliser ce carburant dans leur système de propulsion ;  
modifié par le complément 5, en vigueur depuis le 15 juillet 2013 (Add.114 Rév.1).

La nouvelle réglementation proposée tiendra compte des demandes formulées par diverses entreprises du secteur automobile et par des particuliers. Elle favorise en outre la conversion aux systèmes de propulsion électrique. Elle a un effet bénéfique pour l'environnement, car elle mettra fin à la pratique consistant à n'installer que de vieux moteurs d'époque, au profit de moteurs à combustion plus récents disposant d'un système perfectionné d'épuration des gaz d'échappement ou de moteurs électriques non polluants. La nouvelle réglementation est facile à gérer pour les autorités d'exécution.

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

#### **Contexte**

Avant de pouvoir être utilisé dans la circulation routière, un véhicule qui a subi des modifications substantielles doit faire l'objet d'un contrôle subséquent officiel (art. 34, al. 2, OETV). Les autorités d'exécution cantonales ont édicté des directives communes à cet égard (directives de l'asa42 sur les modifications de voitures automobiles).

Selon l'art. 34, al. 2, let. f, OETV, seules les jantes correspondant exactement aux dimensions prescrites par le constructeur sont autorisées. Toutes les autres jantes (y compris de tailles intermédiaires) doivent faire l'objet d'un contrôle subséquent officiel extraordinaire. Conformément aux directives de l'asa en vigueur, il n'est possible d'y renoncer que si le fabricant des jantes a émis une déclaration d'aptitude. L'association des services automobiles a proposé de libéraliser le contrôle subséquent obligatoire des jantes non homologuées par le constructeur.

Par ailleurs, si la voie est élargie, une déclaration d'aptitude du constructeur automobile est requise (art. 56, al. 1, OETV). Font exception les élargissements de voie ne dépassant pas 2 % au total en raison du montage de roues qui présentent un déport différent (art. 56, al. 3, OETV).

#### **Nouvelle réglementation proposée et justification**

L'OETV indiquera explicitement que le contrôle subséquent des véhicules transformés se fera selon un système défini conjointement par les cantons (art. 34, al. 2, partie introductive, P-OETV). Le fait que les autorités d'exécution suivent une procédure uniforme à l'échelle du pays lors du contrôle extraordinaire des véhicules sera ainsi inscrit dans le droit fédéral. Les directives de l'asa sur la modification de véhicules automobiles, édictées par l'association des services des automobiles, s'en trouveront renforcées.

Il s'agit également de donner suite à la proposition de l'association des services des automobiles. Les variations de déport qui se situent dans les limites de dimensions des jantes prévues par le constructeur ne feront plus l'objet d'un contrôle officiel extraordinaire obligatoire (art. 34, al. 2, let. f, P-OETV). Des entretoises sont parfois prévues pour le montage de jantes adaptables. Les élargissements de voie au moyen d'entretoises seront assimilés aux élargissements par déport. Tant que l'élargissement total ne dépasse pas 2 %, une déclaration d'aptitude du constructeur ne sera pas nécessaire non plus en cas de montage d'entretoises (art. 56, al. 3, P-OETV). Cette modification réduit la charge de travail des services des automobiles (contrôle subséquent) et des entreprises du secteur automobile (déclaration d'aptitude). Elle permet une mise en œuvre simple.

### **1.19 Habilitation à édicter des dispositions d'exécution**

#### **Contexte**

En adoptant l'OETV, le Conseil fédéral a délégué au département compétent (initialement le DFJP, actuellement le DETEC) la compétence d'édicter des instructions et d'en régler les modalités (art. 220, al. 1, OETV). La délégation sert également de phrase introductive précédant une énumération d'éléments qui doivent ou peuvent être réglés en vertu de cette disposition. Selon l'interprétation, il s'agit dès lors soit d'un mandat d'édicter des règles de droit avec un objet spécifique, soit d'une habilitation à préciser des modalités le cas échéant, comme dans les cas énumérés.

<sup>42</sup> asa : Association des services des automobiles / Vereinigung der Strassenverkehrsämter / Associazione dei servizi della circolazione.

Un certain flou règne quant à la manière dont le DETEC doit appliquer cette norme de délégation et quant à la possibilité de déléguer la réglementation de situations de portée limitée à l'office compétent, comme cela a été fait occasionnellement par le passé. Dans le cadre de l'examen juridique d'une nouvelle ordonnance du DETEC concernant les feux bleus<sup>43</sup>, l'Office fédéral de la justice (OFJ) a également évalué la disposition réglant la question de la compétence. L'OFJ est parvenu à la conclusion que la norme devait être retravaillée et adaptée aux besoins actuels.

Tous les aspects mentionnés à l'art. 220, al. 1, let. a à f n'ont pas besoin d'être réglés en détail par le DETEC, et certaines réglementations importantes ne sont pas énumérées. En outre, jusqu'à la fin des années 1990, certains éléments techniques étaient précisés dans des circulaires adressées aux gouvernements cantonaux et aux milieux concernés. Le statut juridique de ces instructions est de moins en moins clair, ce pourquoi une nouvelle réglementation prévoyant une délégation de compétence au niveau adéquat paraît judicieuse.

### **Nouvelle réglementation proposée et justification**

Les prescriptions techniques applicables aux véhicules évoluent rapidement. Face à de nouvelles situations, il faut donc souvent être en mesure de communiquer dans un bref délai, parfois à titre provisoire, une réglementation contraignante. Tout un ensemble de sujets figurant dans une ordonnance peut dès lors rapidement s'avérer obsolète et bloquer les innovations. Il est donc prévu de renoncer à énumérer des objets de réglementation.

Selon leurs conséquences pour les particuliers et les autorités d'exécution, même les instructions et les ordonnances du département doivent faire l'objet d'une procédure de consultation ou être soumises aux personnes concernées pour recueillir leur avis. La teneur du travail législatif au niveau du département et des offices est donc perceptible pour les externes même sans énumération explicite des faits dans l'ordonnance. La compétence sera déléguée au département ou à l'office compétent conformément au schéma suivant, en fonction de la portée de la réglementation, en vertu de l'art. 48, al. 1 de la loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration<sup>44</sup> (LOGA) et de l'art. 106, al. 1, LCR.

- La délégation au DETEC de la compétence d'édicter des ordonnances et des instructions sera reformulée à l'art. 220, al. 1, P-OETV. L'édiction de règles de droit secondaires a pour but de préciser au besoin certaines dispositions de l'OETV, dans l'intérêt de la sécurité juridique et d'une application homogène du droit. L'OETV intègrera également une norme de délégation concernant la compétence de régler les détails des prescriptions nécessitant l'octroi d'autorisations, afin de pouvoir, au besoin, décrire de manière plus détaillée et ciblée les conditions d'octroi de l'autorisation. Des obligations peuvent être imposées ou des droits accordés dans le cadre de la norme de délégation.
- L'art. 220, al. 4, P-OETV confère à l'OFROU le pouvoir de régler les détails en vue de l'exécution de l'ordonnance (instructions de l'OFROU). Il s'agit d'instructions destinées aux autorités d'exécution qui spécifient la manière de gérer des situations concrètes (ordonnances administratives). Celles-ci peuvent concerner par exemple les procédures à appliquer lors de l'exécution ou les moyens de contrôle utilisés. Les instructions de l'OFROU peuvent également servir à harmoniser l'exécution par le fait qu'une pratique qui a fait ses preuves peut être communiquée aux autres autorités à titre de norme contraignante (bonnes pratiques).
- L'art. 220, al. 5, P-OETV prévoit de déléguer à l'OFROU la compétence d'autoriser des dérogations aux prescriptions techniques dans certaines situations. Ceci concerne par exemple les véhicules qui arrivent en Suisse dans des circonstances particulières (par ex. effet personnel en cas de déménagement) ou qui ne se trouvent en Suisse que pour une durée déterminée (par ex. véhicules destinés à l'exportation). Les véhicules des marchés tiers (surtout les États-Unis et le Japon) répondent à des normes strictes en matière de protection de l'environnement et de sécurité. Les systèmes de sécurité et d'assistance ne sont en revanche pas toujours conformes aux exigences qui seront exigées par l'UE et la Suisse, et il est rarement possible de les mettre aux normes. À

<sup>43</sup> Ordonnance du DETEC du 27 septembre 2019 concernant les feux bleus et les avertisseurs à deux sons alternés, RS 741.438.

<sup>44</sup> RS 172.010

défaut de réglementation sur ce point, ces véhicules ne pourront plus être immatriculés en Suisse et devront rester dans le pays d'origine en cas de déménagement.

## **2 Comparaison avec le droit étranger, notamment européen**

Les modifications proposées sont conformes au droit de l'UE et aux règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules. En particulier, l'obligation d'installer des systèmes avancés d'assistance à la conduite et un enregistreur de données d'accident, les exigences en matière de sécurité de la carrosserie (protection des occupants et des piétons), les prescriptions en matière de sécurité et de protection incendie pour les autocars, les prescriptions concernant les tachygraphes et les prescriptions techniques applicables aux véhicules automatisés sont reprises du droit européen. Une divergence par rapport au droit de l'UE n'est proposée que pour l'étiquette d'avertissement sur les pneus d'hiver (ch. 2.1). Les autres particularités sont exposées plus en détail ci-après. Lorsque des réglementations internationales font défaut, la comparaison portera sur les réglementations nationales des pays limitrophes.

### **2.1 Étiquette d'avertissement sur les pneus d'hiver**

La prescription selon laquelle les pneus d'hiver peuvent également être montés lorsqu'ils ne sont pas adaptés à la vitesse maximale du véhicule concorde avec le droit européen. Dans l'UE toutefois, dans ce cas, une étiquette de mise en garde spécifiant la valeur la plus faible de la capacité de vitesse maximale des pneus d'hiver montés doit être apposée dans le champ de vision du conducteur. La réglementation suisse proposée (voir ch. 1.9) déroge à ce principe dans le trafic intérieur.

### **2.2 Remorques dotées d'un système de propulsion**

Au sein de l'UE, les remorques des voitures automobiles (véhicules purement routiers) sont actuellement considérées comme des véhicules dépourvus de système de propulsion. Les remorques des véhicules agricoles et forestiers peuvent toutefois comporter un tel système. Des discussions sont en cours au niveau international concernant le développement des prescriptions pour les remorques des véhicules utilitaires lourds, en particulier les tracteurs à sellette. Les systèmes de propulsion auxiliaires électriques montés sur les remorques lourdes peuvent contribuer à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> lors des transports routiers en assistant le système de propulsion conventionnel du véhicule tracteur. La Suisse ne prévoit pas de faire cavalier seul au niveau des règles techniques applicables aux véhicules. Les remorques pourront être dotées d'un système de propulsion dans la même mesure que le prévoit le droit de l'UE. La modification proposée au ch. 1.7 supprime simplement de la définition des « remorques » l'interdiction d'avoir un système de propulsion.

### **2.3 Poids remorquable des quads à chenilles**

Au sein de l'UE, les petits véhicules à quatre roues (souvent appelés quads) peuvent être homologués en tant que véhicules de catégorie L ou, depuis peu, en tant que tracteurs. Comme jusqu'ici en Suisse, les véhicules de catégorie L peuvent remorquer au maximum 50 % du poids en ordre de marche (règlement délégué (UE) n° 44/2014<sup>45</sup>, annexe XI, appendice 1, ch. 2.5.). Or, le droit de l'UE ne connaît pas de restriction de principe du poids remorquable pour les tracteurs. Le constructeur est libre de fixer sa garantie. L'allègement proposé pour les quads à chenilles dans le droit suisse (ch. 1.8) se situe donc dans le cadre des possibilités offertes par le droit international.

### **2.4 Voitures automobiles de travail : systématique de classification**

Il n'existe pas de prescriptions harmonisées au niveau international concernant la classification des machines de travail. De même, les facilités et avantages associés à cette classification sont pour la plupart réglés à l'échelle nationale. Les critères de classification suisses seront notamment modifiés de façon à pouvoir catégoriser de manière plus homogène les véhicules de travail étrangers lorsqu'ils

<sup>45</sup> Règlement délégué (UE) n° 44/2014 de la Commission du 21 novembre 2013 complétant le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la construction des véhicules et les exigences générales relatives à la réception des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, JO L 25 du 28.1.2014, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2018/295, JO L 56 du 28.02.2018, p. 1.

pénètrent en Suisse (ch. 1.11). Dans ce cadre, le personnel douanier devra se baser sur les informations des documents d'immatriculation et sur l'aspect visuel du véhicule. Les critères actuels contiennent des formulations qui laissent une marge d'interprétation, ce qui peut donner lieu à des différences de classification en cas de manque de temps. Cette dernière devrait donc reposer dans une large mesure sur des critères documentés, en particulier sur les indications de poids.

## **2.5 Chariots de travail dont la vitesse n'excède pas 6 km/h : utilisation sans plaques de contrôle ni permis de circulation**

L'UE ne dispose pas de prescriptions uniformes en matière d'immatriculation des véhicules lents. Les pays limitrophes appliquent dès lors des facilités variables en la matière. La modification prévue (ch. 1.15) ne crée toutefois pas de nouveaux obstacles lorsque les véhicules de ce genre sont utilisés à l'international.

## **2.6 40 km/h pour les machines de travail agricoles et forestières**

Les prescriptions de l'UE relatives à la sécurité des machines autorisent déjà des vitesses maximales supérieures à celles applicables aux récolteuses en Suisse. L'UE n'a toutefois pas de prescriptions homogènes en matière d'immatriculation. La modification proposée (ch. 1.13) fait converger les prescriptions suisses avec celles en vigueur dans les pays limitrophes et homogénéise les conditions pour les travaux à façon dans les zones frontalières.

## **2.7 Efficacité de freinage des remorques de travail agricoles et forestières**

Les prescriptions de l'UE en matière de freinage des remorques agricoles et forestières n'autorisent en principe pas les dispositifs visant à réduire l'efficacité de freinage en-deçà des exigences minimales. Pourtant, les constructeurs et les autorités de réception de l'espace européen ont prévu de telles soupapes pour les trajets en dehors des routes. En l'absence de prescription européenne explicite, il convient d'intégrer au droit suisse une réglementation concrète qui impose également des conditions visant à réduire les risques pour les remorques de travail agricoles et forestières (ch. 1.14).

## **2.8 Remplacement des unités de propulsion des véhicules anciens**

Le montage d'unités de propulsion différentes dans les véhicules anciens déjà en circulation n'est pas réglementé au niveau international. La nouvelle réglementation suisse proposée pour le montage de moteurs électriques (ch. 1.17) s'inspire des réglementations nationales applicables en Autriche et, surtout, en Allemagne, qui accordent des facilités spécifiques sur le plan des exigences relatives à l'examen.

## **3 Mise en œuvre**

Les dispositions peuvent être mises en œuvre au moyen des structures fédérales et cantonales existantes.

## **4 Commentaire des dispositions**

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

#### *Remplacement d'expressions*

Al. 1 : le renvoi au règlement de l'UE sur la sécurité générale est actualisé.

Al. 2 à 8 : dans le texte italien, les expressions ci-après sont remplacées afin de corriger des erreurs ou d'harmoniser la terminologie : ainsi, « furgoncini » est remplacée par « minibus », « autobus per scolari » par « scuolabus », « cuscino » par « seduta », « cabina del conducente » par « cabina di guida », « veicoli speciali » par « veicoli eccezionali », « stozzatura » par « offset » et « lampadina-spia » et « luce-spia » par « spia luminosa ».

*Art. 3, al. 3, let. e et n*

Al. 3, let. e : intégration de l'abréviation de l'ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales (ORN ; RS 725.111), mentionnée aux art. 13 et 22 P-OETV.

Al. 3, let. n : intégration de l'abréviation de l'ordonnance du 19 mai 2010 sur la sécurité des produits (LSPro ; RS 930.111), mentionnée à l'art. 220, al. 3, P-OETV.

*Art. 4, al. 1 et 4 (nouveau)*

Al. 1 : la disposition relative à l'applicabilité des prescriptions est précisée de manière à indiquer explicitement que les prescriptions en vigueur en Suisse font foi.

Al. 4 :

Let. a : en cas de montage d'un moteur à allumage commandé dans un véhicule mis en circulation avant le 1<sup>er</sup> janvier 1997, les émissions de gaz d'échappement doivent être conformes au minimum aux prescriptions en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1996 pour l'immatriculation du genre de véhicules concerné. À partir de cette date, la norme Euro 2 s'appliquait aux voitures de tourisme et de livraison.

Let. b : en cas de montage d'un système de propulsion électrique, la sécurité électrique doit être conforme au minimum aux prescriptions en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1996 pour l'immatriculation du genre de véhicules concerné. Pour la preuve de la sécurité électrique, il est possible de se fonder sur la version originale du règlement ONU n° 100<sup>46</sup>, valable à partir du 23 août 1996 (série d'amendements 00). L'examen de la sécurité d'installation des batteries doit découler par analogie du règlement ONU n° 67, série d'amendements 03<sup>47</sup>, ch. 17.4.6, et du règlement ONU n° 115, série d'amendements 01<sup>48</sup>, annexe 5 (ces règlements sont prévus en réalité pour les systèmes de propulsion à gaz). Cette méthode est notamment également utilisée par les organes d'expertise allemands, en particulier le TÜV, comme on peut le voir dans ses prescriptions détaillées. Contrairement aux exigences en matière d'examen du règlement ONU n° 100 dans sa version actuelle (série d'amendements 03), ces examens peuvent être réalisés sans destruction de matériel.

Les organes d'expertise reconnus conformément à l'annexe 2 de l'ordonnance du 19 juin 1995<sup>49</sup> sur la réception par type des véhicules routiers (ORT) pourront en outre faciliter la procédure d'examen de la compatibilité électromagnétique. Ils pourront en faire de même pour l'examen de la sécurité électrique des véhicules transformés, à condition que les composants utilisés soient certifiés sur le plan de la sécurité électrique. La compatibilité électromagnétique et la sécurité électrique des véhicules transformés doivent toutes deux être garanties.

*Art. 7, al. 5 et 7*

Adaptation au droit de l'UE. Dans la législation européenne, le poids de la batterie des motocycles, des quadricycles (légers) à moteur et des tricycles à moteur à propulsion électrique (terminologie de l'UE : véhicules de catégorie L) n'est pas déduit du poids à vide (terminologie de l'UE : masse réelle du véhicule), mais du poids en ordre de marche au sens de l'art. 136, al. 1, OETV. Il convient donc de supprimer à l'art. 7, al. 7, l'exclusion du poids des batteries pour le calcul du poids à vide des motocycles, des quadricycles (légers) à moteur et des tricycles à moteur (dans les faits, le poids à vide saisi dans le champ 30 du permis de circulation inclut d'ores et déjà le poids de la batterie). Comme dans l'UE, le poids des batteries de propulsion des motocycles, des quadricycles (légers) à moteur et tricycles à moteur sera déduit du poids déterminant pour la classification (art. 136, al. 1, OETV ; voir également l'art. 136, al. 1<sup>er</sup>, let. c, P-OETV et les adaptations concernant la sous-catégorie B1 dans le P-OAC).

L'art. 7, al. 7 prévoit également que le poids des batteries de propulsion n'est pas pris en considération pour le calcul de la charge utile des véhicules de catégorie L. Étant donné que l'al. 7 est abrogé, la référence qui y est faite à l'al 5 doit également être supprimée.

<sup>46</sup> Voir la note de bas de page du ch. 1.17.

<sup>47</sup> Voir la note de bas de page du ch. 1.17.

<sup>48</sup> Voir la note de bas de page du ch. 1.17.

<sup>49</sup> RS 741.511

*Art. 9, al. 5*

Al. 5 : adaptation consécutive à la modification des art. 161 et 163 P-OETV (vitesse maximale de 40 km/h pour les voitures automobiles de travail agricoles et forestières). Le terme « chariots de travail » est remplacé par « voitures automobiles de travail ».

La disposition contient la définition des véhicules agricoles et forestiers, propose une liste des genres de véhicules entrant dans cette catégorie et renvoie aux art. 161 et 207 OETV quant à leurs vitesses maximales autorisées. Avec la modification proposée, outre les chariots de travail, dont la vitesse maximale est par définition limitée à 30 km/h, les machines de travail plus rapides pourront également être des véhicules agricoles et forestiers. La distinction entre chariots et machines devient ainsi caduque. Pour cette raison, il conviendra de citer simplement le genre de véhicules « voiture automobile de travail », qui inclut les deux sous-genres.

*Art. 11, al. 1*

Les termes « cuisine » et « salle de contrôle » sont ajoutés aux exemples de carrosseries considérées comme des locaux.

*Art. 13, al. 1 et 2, let. a, b et c*

Al. 1 : la définition des voitures automobiles de travail est reformulée sans pour autant exclure les voitures automobiles immatriculées jusqu'à présent en tant que telles. La référence aux voitures automobiles de transport exprime que la classification comme voiture automobile de travail constitue une *lex specialis*. Si les critères ne sont pas tous remplis, une voiture automobile sera donc automatiquement catégorisée comme voiture automobile de transport. Par exemple, un tracteur à sellette, qui a toujours également une capacité de transport caractérisée par la charge de la sellette d'appui, sera toujours une voiture automobile de transport. L'assimilation aux voitures automobiles de transport prévue à l'art. 11, al. 1, OETV s'applique également aux voitures automobiles équipées d'un local (par ex. atelier, service d'affûtage de couteaux, centrale de production TV, cabinets médicaux).

Les voitures automobiles de travail reposent souvent sur des châssis de camion, les engins de travail et machines étant fixés au véhicule en vue du travail auquel ils sont destinés. Ce dernier est indiqué dans le permis de circulation en tant que forme de carrosserie. L'utilisation du véhicule pour des transports sera exclue de par sa construction (comme actuellement) ou de par les engins de travail installés à demeure et conformes à la fonction de la machine. Les équipements de bureau, les cuisines ou laboratoires et les pupitres de contrôle destinés à la conduite et à la surveillance de travaux en dehors du véhicule (par ex. inspection vidéo de canalisations) ne peuvent par exemple pas être considérés comme des engins de travail. En effet, puisque des personnes commandent les appareils, la définition du local est déterminante.

Les compartiments dont l'usage n'est pas clairement défini et ceux destinés au transport d'engins de travail mobiles et universels pouvant être utilisés indépendamment du véhicule (par ex. génératrice, appareils de nettoyage, tronçonneuse) sont considérés comme des compartiments de transport. Ils impliquent la classification en tant que voiture automobile de transport tout comme les autres compartiments qui ne sont pas nécessaires au travail effectué par la machine (par ex. garde-robe, salon).

Let. a : une capacité de transport destinée à assurer la disponibilité et l'autonomie de la machine demeure autorisée. Les engins de travail pouvant être utilisés indépendamment du véhicule et les composants d'autres véhicules de travail ne sont pas considérés comme des outils. Le terme « matières consommables » est ajouté à l'énumération en vue d'une harmonisation avec le droit européen en matière de véhicules agricoles et forestiers. Afin de ne pas envoyer de mauvais signal, le poids réservé à cet usage sera limité à 10 % du poids total. Pour fixer le poids total lors du contrôle en vue de l'immatriculation, il y a donc lieu de se fonder sur le poids à vide, qui est supposé représenter au moins 90 % du poids total.

Let. b : afin de mettre en œuvre la motion Nantermod (18.3078 « Autoriser les voitures de tourisme comme remorques de voitures automobiles de travail »), certaines voitures automobiles de travail pourront transporter un véhicule automobile. Les conditions sont réunies lorsque les véhicules sont en mode stationnaire pendant une période prolongée (par ex. grues mobiles). Le poids remorquable

autorisé pour ces véhicules pourra atteindre 2000 kg, et la charge du timon d'une remorque à essieu central 150 kg, ce qui suffit pour transporter une voiture de tourisme. La voiture automobile de travail elle-même pourra disposer d'une capacité de chargement nécessaire au transport d'un motocycle et limitée, à l'instar de la charge du timon, à 150 kg. L'immatriculation est soumise à la condition que le véhicule soit doté d'un arrimage solide pour le deux-roues (par ex. points d'arrimage) et de l'équipement permettant de le charger à bord (par ex. rampe, équipement de levage).

Les poids prévus aux let. a et b pouvant être additionnés, la charge utile peut s'élever à 4,15 t et la somme de la charge utile et du poids remorquable peut aller jusqu'à 6,15 t au plus (exemple : voiture automobile de travail à cinq essieux sans autorisation exceptionnelle et dont le poids total est de 40 t). Les garanties des constructeurs et les poids maximaux autorisés par la loi demeurent réservés.

L'exigence selon laquelle la voiture doit être construite pour faire un travail s'applique également aux « porteurs d'engins » (par ex. chargeurs télescopiques). Ceux-ci sont conçus exclusivement pour accueillir et utiliser des engins de travail aux diverses fonctions (par ex. fourche élévatrice, pince à balles, pelle chargeuse, balai). Il n'est pas nécessaire d'indiquer une fonction de travail spécifique dans le permis de circulation de ces véhicules en raison de la diversité des affectations possibles. Les surfaces de charge doivent être utilisées exclusivement pour transporter de l'outillage, des pièces de machine, du carburant et des matières consommables. Les prescriptions en vigueur interdisent de monter des dispositifs de transport tels que des réservoirs et des surfaces de charge sur le système de changement rapide sans contrôle subséquent officiel. Le poids total varie en fonction des poids des engins de travail. Le poids total est fixé en se basant sur le poids à vide, sans engins montés. Cette réévaluation des porteurs d'engins donne lieu à des modifications en ce qui concerne les relations entre forme de carrosserie et genre de véhicule dans l'annexe IV des instructions de l'OFROU relatives à l'établissement des rapports d'expertise, formules 13.20 A et 13.20 B du 1<sup>er</sup> novembre 2003 (IRE 13.20)<sup>50</sup>.

Al. 2 : cet alinéa indique toujours les véhicules qui peuvent être immatriculés comme véhicules de travail sans pour autant répondre entièrement à la définition de l'al. 1, du fait de la présence d'un compartiment de transport. Les travaux concernés ou les machines utilisées pour ces travaux sont mentionnés de manière abstraite dans le projet et décrits ci-après.

Let. a : les voitures automobiles de travail qui doivent impérativement être équipées d'un conteneur (par ex. citerne, silo) pourront y transporter des quantités limitées (ch. 1). Quant au transport des matériaux qui ne sont pas précisés, la condition est que la marchandise elle-même soit au cœur du processus de travail de la machine concernée et soit traitée dans ce cadre. Cette condition est remplie lorsque la marchandise est utilisée (par ex. eau de refroidissement, engrais, produits phytosanitaires) ou produite (par ex. carottes de sondage, fruits, terre ameublie) lors du travail. Les machines destinées à déplacer et positionner des charges fixes n'ont en principe pas besoin d'une solution de stockage temporaire en dehors de l'engin de travail nécessaire (par ex. grue, fourche, grappin). Si, outre de tels engins, le véhicule comporte des ponts de charge, des bennes, des ponts basculants ou des ranchers, ces dispositifs doivent être considérés comme des outils de chargement et de déchargement. Les véhicules sont donc des voitures automobiles de transport. Lorsque des produits en vrac (par ex. gravier, céréales, pellets, granulés, ciment) ou des matières liquides (par ex. boue, mazout, lait, béton) sont transportés, autrement dit sont extraits d'une unité de transport ou y sont collectés, il ne s'agit pas d'un traitement du matériau au sens de cette disposition. Les aspirateurs de boues, malaxeurs avec pompe à béton et autres camions-citernes pourvus de systèmes de pompage resteront donc dans la catégorie des voitures automobiles de transport.

La charge utile et le poids remorquable combinés ne devront pas dépasser un quart du poids total de la machine et pas plus de 4000 kg (ch. 2). Cette restriction garantit une marge de manœuvre dans la conception des processus de travail et réduit le nombre de trajets de livraison, sans pour autant permettre une exploitation rentable de la machine comme véhicule de transport. Les excavatrices-aspiratrices lourdes (quatre ou cinq essieux) qui ameublissent et absorbent de la terre

<sup>50</sup> <https://www.astra.admin.ch/> > Public professionnel > Véhicules et marchandises dangereuses > Registre des propriétaires de véhicules > Instructions relatives à l'établissement des rapports d'expertise, formules 13.20 A et 13.20 B ([https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/fahrzeuge/weisung\\_ausfuellenderpruefungsberichteformular1320aund1320bwpb13.pdf.do\\_wnload.pdf/instructions\\_relativesaetablissementdesrapportsdexpertiseformul.pdf](https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/fahrzeuge/weisung_ausfuellenderpruefungsberichteformular1320aund1320bwpb13.pdf.do_wnload.pdf/instructions_relativesaetablissementdesrapportsdexpertiseformul.pdf)).

compactée au moyen d'une forte aspiration pourraient donc transporter environ 4 t ou 2 m<sup>3</sup> de matériau, ce qui correspond à une quantité résiduelle dans le silo. Au-delà, il faudra soit transvaser les matériaux dans des camions, comme il est usuel pour ces véhicules, soit immatriculer ces derniers en tant que voitures automobiles de transport.

Les substances qui ne peuvent être transbordées que dans des conditions contrôlées et qui sont consommées durant le travail (par ex. les produits phytosanitaires) pourraient être transportées lors du trajet vers le lieu du travail. Pour les pulvérisateurs d'un poids total de 16 t, cela correspond à environ 4000 litres de bouillie.

Let. b : outre les bennes basculantes destinées au transport de matériaux à l'intérieur de zones de chantier et de gravières fermées au trafic, d'autres véhicules disposant d'une capacité de chargement adaptée à la marchandise transportée pourront être immatriculés en tant que voiture automobile de travail, à condition que les transports aient lieu dans un périmètre de travail continu et correctement signalé (par ex. restrictions de passage pour cause de coupe de bois, dans des gravières ou des scieries). Les transports ne sont pas autorisés sur le trajet vers ou depuis le lieu de travail ou entre la zone de récolte et le lieu de traitement. Désormais, les véhicules de débardage pour le transport du bois brut notamment sont pris en considération dans la disposition en question.

Let. c : les véhicules qui transportent des matériaux qu'ils chargent ou déchargent en roulant lors de l'entretien des routes doivent impérativement transporter ces marchandises. La charge utile nécessaire à cette fin découle du poids total autorisé selon la technique ou la loi. La possibilité de classification comme voiture automobile de travail est adaptée aux besoins actuels dans le domaine de l'entretien des routes. Dans ce contexte, la notion de « route » sera dissociée du droit de la circulation routière (art. 1, al. 1, LCR) et comprise au sens d'infrastructure routière (art. 6 LRN<sup>51</sup>). Le profil type d'une route désigne l'espace dédié à la chaussée ainsi que les parties y afférentes des ouvrages d'art, les signaux, les plantations et les talus. Le terme de profil type n'est pas utilisé que dans le droit fédéral, mais un renvoi à l'ordonnance sur les routes nationales sera intégré à des fins de clarification et comme base légale. Cette disposition ne couvre dès lors pas les véhicules agricoles et forestiers qui ne peuvent être utilisés qu'en dehors du profil type de la route.

Il est en outre désormais question de l'« entretien courant », ce qui inclut notamment des travaux visant à procéder à un état des lieux. L'expression « en roulant » signifie ici que les travaux peuvent être effectués lorsque le véhicule est en mouvement et que le travail effectué ne nécessite en principe pas la présence de personnel à l'extérieur du véhicule (par ex. tondeuses à talus, engins de nettoyage des balises avec réservoir d'eau, engins de nettoyage des tunnels, contrôle du coefficient de friction).

#### *Art. 19, al. 1*

L'interdiction de disposer d'un système de propulsion est supprimée de la définition des remorques. Des efforts sont fournis au sein de l'UE pour autoriser l'usage de systèmes de propulsion sur les remorques des voitures automobiles lourdes. Ce genre de remorques ne pourrait pas être immatriculé en Suisse sans une redéfinition des remorques dans l'OETV si l'UE venait à adopter par la suite des prescriptions techniques relatives aux remorques dotées d'un système de propulsion (voir également l'art. 189, al. 8, P-OETV).

#### *Art. 22, al. 1 et 2, let. a, c et d*

La définition des remorques de travail est reformulée sans pour autant exclure les remorques immatriculées jusqu'à présent sous ce genre de véhicules (voir également le ch. 1.11). L'intégration de la référence aux remorques de transport indique que cette classification constitue une *lex specialis*. Si les critères ne sont pas tous remplis, une remorque sera donc automatiquement catégorisée comme remorque de transport (par ex. véhicule à fond mouvant ou avec une plate-forme élévatrice).

Les remorques de travail au sens de l'al. 1 pourront toujours disposer d'une charge utile uniquement pour les matériaux directement nécessaires à l'exploitation de la machine remorquée. Le terme « matières consommables » est ajouté à l'énumération « des pièces, de l'outillage et du carburant » en vue d'une harmonisation avec le droit européen en matière de véhicules agricoles et forestiers (al. 1,

<sup>51</sup> Ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales, RS 725.11.

let. b). Les compartiments dont l'usage n'est pas clairement défini et ceux destinés au transport d'engins de travail mobiles et universels demeurent considérés comme affectés au transport de choses.

Al. 2 : cet alinéa liste toujours les remorques assimilées aux remorques de travail qui ne correspondent pas totalement à la définition de l'al. 1.

Al. 2, let. a : la réglementation actuelle, selon laquelle la marchandise produite ou nécessaire durant le processus de travail peut être chargée, demeure inchangée. La charge utile requise à cette fin reste limitée aux deux tiers de la charge transmise par les essieux (ch. 2). Cette restriction est déjà en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> février 2019 pour ce genre de remorques de travail et a été reprise des prescriptions de l'UE relatives aux remorques forestières et agricoles (catégorie S). La formulation actuelle pour le calcul du poids, adaptée à la définition du poids garanti des remorques agricoles et forestières (somme des charges par essieu = poids garanti) est formulée de manière à couvrir également d'autres remorques, notamment celles de la catégorie O de l'UE. Quant au transport des matériaux, qui ne sont pas détaillés, la condition est que la marchandise soit directement nécessaire ou résulte directement du processus de travail de la machine concernée (voir à ce sujet les commentaires de l'art. 13, al. 2, let. a, P-OETV). Si d'autres espaces utiles sont prévus (par ex. produits de nettoyage pour une plate-forme élévatrice), la classification comme remorque de transport s'applique. La nouvelle formulation permet par exemple de catégoriser comme remorques de travail les épandeurs de fumier, les citernes à purin avec dispositif d'épandage, les pulvérisateurs et les chaudières à asphalte coulé. Ne sont pas inclus en revanche les véhicules de chargement agricoles destinés au transport d'herbe et de foin.

Al. 2, let. c : les remorques qui n'ont pas de fonction de travail propre, mais complètent celle du véhicule tracteur pourront être immatriculées en tant que remorque de travail. Pour ce faire, la remorque doit présenter des raccords, des commandes ou des systèmes de propulsion qui ne sont utiles que lorsque le véhicule tracteur est en service (par ex. collecteur d'herbe avec tube, réservoir d'eau avec une pompe pour le nettoyage de la chaussée, remorque de signalisation avec/sans amortisseur de chocs).

Al. 2, let. d : voir à ce sujet les commentaires de l'art. 13, al. 2, let. c, P-OETV.

*Art. 27, al. 1<sup>er</sup>*

Dans le texte italien, « rimorchi speciali » est remplacé par « rimorchi eccezionali ».

*Art. 33, al. 2, let. c, ch. 2, et e, ch. 8*

L'Association des services des automobiles (commission technique) a demandé à passer de l'intervalle de 5-3-2 ans à un intervalle de 5-5-5 ans pour le contrôle subséquent officiel des luges à moteur.

*Art. 34, al. 2, partie introductive et let. b, f et h*

Partie introductive : révision formelle afin de rendre le texte plus clair. Comme jusqu'à présent, les véhicules transformés doivent faire l'objet d'un contrôle subséquent avant de pouvoir être utilisés dans la circulation routière (en particulier avant l'utilisation par le client) ; l'expression « Avant de pouvoir utiliser à nouveau un véhicule transformé » est supprimée afin d'éviter les malentendus relatifs aux courses d'essai et de transfert. L'exigence selon laquelle les contrôles subséquents doivent être effectués selon un système défini conjointement par les cantons (par ex. directives de l'asa sur les modifications de voitures automobiles) est la seule modification matérielle.

Let. b : précisions formelles – il suffit de mentionner les modifications des dimensions, il n'est pas nécessaire d'énumérer les détails (concernant la modification de la voie, voir également l'art. 56, al. 3, P-OETV).

Let. f : à l'avenir, les variations de déport qui se situent dans les limites de dimensions des jantes prévues par le constructeur ne feront plus l'objet d'un contrôle officiel extraordinaire obligatoire.

Let. h : précisions formelles.

*Art. 38, al. 1, let. h et s, 1<sup>bis</sup>, let. o, et 3*

Al. 1, let. h et s, et 1<sup>bis</sup>, let. o : mise à jour des renvois au droit de l'UE.

Al. 3 : le porte-à-faux avant des composants de véhicules ou des engins de travail est désormais régi par l'art. 94, al. 1<sup>quater</sup>. Voir les commentaires de la disposition en question.

*Art. 39, al. 1, let. b*

Mise à jour des renvois au droit de l'UE.

*Art. 40, al. 3*

Mise à jour des renvois au droit de l'UE.

*Art. 45, al. 2*

Le texte actuel fait l'objet d'adaptations formelles mais reste inchangé au demeurant. La disposition est complétée par un renvoi au règlement d'exécution (UE) 2021/535<sup>52</sup> pour les voitures de tourisme et de livraison, les camions, les tracteurs à sellette, les bus et leurs remorques. L'annexe III dudit règlement contient des prescriptions relatives à l'endroit où doivent être fixées les plaques de contrôle. Ces prescriptions correspondent en grande partie à celles de l'art. 45, al. 2, OETV, mais sont nettement plus détaillées. L'endroit où fixer la plaque de contrôle avant est notamment défini avec précision. Elle peut se trouver 10 cm plus bas par rapport à ce que prévoyait jusqu'ici l'OETV (la distance minimale entre le bord inférieur et le sol s'élève à 0,10 m).

*Art. 56, al. 3*

Comme pour les jantes adaptables avec des déports différents, une déclaration d'aptitude du constructeur ne sera pas nécessaire en cas de montage de jantes adaptables avec des entretoises tant que l'élargissement total de la voie ne dépasse pas 2 % (1 % par roue).

*Art. 57*

Mise à jour des renvois au droit de l'UE.

*Art. 58, al. 8*

Mise à jour des renvois au droit de l'UE.

*Art. 59, al. 2 et 4*

Al. 2 : mise à jour des renvois au droit de l'UE.

Al. 4 : les véhicules équipés de pneus d'hiver non adaptés à la vitesse maximale par construction du véhicule doivent être pourvus d'une étiquette d'avertissement dans le champ de vision du conducteur pour les trajets à l'étranger. L'actuelle obligation générale imposant aux vendeurs de pneumatiques de remettre des autocollants d'avertissement, qui n'est pas pertinente pour la Suisse, est remplacée par cette nouvelle règle.

*Art. 60, titre, et al. 3 et 4*

Titre : dans le texte italien, « rifacimento delle sculture » est remplacé par « riscolpitura ».

Al. 3 : adaptation aux prescriptions internationales les plus récentes. Le renvoi aux règlements ONU n° 54<sup>53</sup> et 109<sup>54</sup> est ajouté. Les pneumatiques marqués selon le ch. 3.1.10 du règlement ONU n° 54 ou selon le ch. 3.2.9 du règlement ONU n° 109 (marquage « REGROOVABLE » ou symbole correspondant) peuvent être retailés. Il est interdit de retailer d'autres pneumatiques.

Al. 4 : l'alinéa est abrogé. Bien que les pneumatiques retailables soient destinés principalement aux véhicules automobiles lourds (pneumatiques des catégories C2 et C3 selon le règlement ONU n° 54, ch. 2.31.1), il n'est toutefois pas interdit de monter ce genre de pneumatiques sur une voiture de tourisme (voiture automobile de catégorie M<sub>1</sub>) par exemple. Pour cette raison, l'interdiction de resculpter les pneumatiques ne sera plus fonction du genre de véhicule. Seules seront déterminants l'adéquation du

<sup>52</sup> Règlement d'exécution (UE) 2021/535 de la commission du 31 mars 2021 établissant des règles relatives à l'application du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil eu égard aux procédures uniformes et aux spécifications techniques pour la réception par type des véhicules, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction et leur sécurité, version du JO L 117 du 6.4.2021, p. 1.

<sup>53</sup> Voir la note de bas de page du ch. 1.6, Contexte.

<sup>54</sup> Voir la note de bas de page du ch. 1.6, Contexte.

pneumatique et le marquage correspondant, conformément à l'al. 3. La licéité du retailage de pneumatiques est entièrement régie par l'al. 3.

*Art. 68, al. 3 et 4*

Mise à jour des renvois aux règlements de l'ONU.

*Art. 69, al. 1 et 2*

Al. 1 : mise à jour des renvois aux règlements de l'ONU.

Al. 2 : mise à jour des renvois aux règlements de l'ONU et précision formelle

*Art. 74, al. 5*

Mise à jour des renvois aux règlements de l'ONU.

*Art. 76, al. 3, 5, phrase introductive, et 6*

Mise à jour des renvois aux règlements de l'ONU.

*Art. 77, al. 2*

Mise à jour des renvois aux règlements de l'ONU.

*Art. 78, al. 5*

L'expression « éclairer seulement le véhicule et ses alentours immédiats » est remplacée par « éclairer seulement le véhicule et la zone de travail environnante ». La définition de la portée des lampes de travail est précisée afin de faciliter une mise en œuvre homogène par les services des automobiles. Il n'est permis d'éclairer que la zone de travail et non tous les alentours du véhicule.

*Art. 82, al. 1<sup>bis</sup>*

Selon le droit en vigueur, les véhicules électriques peuvent être équipés d'un système d'avertissement acoustique afin de garantir leur audibilité. La disposition doit être adaptée au nouveau droit de l'UE. L'expression « les véhicules à propulsion électrique » est remplacée par « les véhicules hybrides et les véhicules électriques ». Comme dans l'UE, le système d'avertissement acoustique sera obligatoire pour les voitures de tourisme et de livraison, les camions, les tracteurs à sellette et les bus hybrides ou électriques. Ces avertisseurs sonores sont destinés à protéger les piétons et les cyclistes et sont particulièrement importants pour les personnes malvoyantes. En l'absence de tels dispositifs, un véhicule se déplaçant lentement est quasiment inaudible. Le bruit des pneumatiques ne devient suffisamment perceptible qu'au-delà de 20 km/h.

La phrase prévoyant que les systèmes d'avertissement acoustique ne sont pas soumis à la réception par type est supprimée de l'art. 82, al. 1<sup>bis</sup>, OETV. Cette dispense, étrangère à la matière de l'OETV, est désormais réglée dans l'ordonnance du 19 juin 1995<sup>55</sup> sur la réception par type des véhicules routiers (voir ch. III P-OETV).

*Art. 90, al. 2*

Mise à jour des renvois aux règlements de l'ONU.

*Art. 94, al. 1<sup>ter</sup>, let. a, 1<sup>quater</sup> (nouveau) et 1<sup>quinquies</sup> (nouveau)*

Al. 1<sup>ter</sup>, let. a : mise à jour des renvois au droit de l'UE.

Al. 1<sup>quater</sup> : reprise des dispositions de l'art. 38, al. 3 et de l'art. 131, al. 4. Le porte-à-faux avant maximal est porté de manière générale à quatre mètres, comme c'est déjà le cas à l'art. 131, al. 4. Les dispositions de l'actuel art. 112, al. 5 concernant les miroirs de vision latérale lorsque le porte-à-faux avant dépasse trois mètres doivent être respectées.

Al. 1<sup>quinquies</sup> : reprise de la disposition de l'art. 131, al. 5, et de l'art. 164, al. 1. En outre, le porte-à-faux avant pourra atteindre cinq mètres pour les engins supplémentaires installés à titre provisoire non seulement sur les voitures automobiles de travail et les véhicules automobiles affectés à des travaux

<sup>55</sup> RS 741.511

agricoles et forestiers, mais aussi sur les voitures automobiles utilisées pour des travaux d'entretien dans l'espace public. Les dispositions de l'art. 112, al. 5 (pour un porte-à-faux compris entre trois et quatre mètres) et 6 (pour un porte-à-faux de plus de quatre mètres et jusqu'à cinq mètres) doivent être respectées.

*Art. 95, al. 2, phrase introductive et let. b, ch. 1*

Phrase introductive : dans le texte italien, les expressions « carichi sull'asse » et « dispositivo d'avviamento » sont remplacées respectivement par « carichi per asse » et « dispositivo di trazione ».

Let. b, ch. 1 : modification consécutive au relèvement à 40 km/h (au lieu de 30 km/h) de la vitesse maximale par construction des récolteuses agricoles et forestières (ch. 1.13). La vitesse maximale de 40 km/h ne sera autorisée que si la charge par essieu entraîné de 11,5 t (charge réglementaire) est respectée. Pour cette raison, la vitesse maximale par construction sera désormais limitée à 30 km/h au ch. 1 relatif à la charge par essieu maximale de 14 t pour les récolteuses agricoles et forestières munies de pneumatiques larges.

*Art. 100 (information sur cet article sans proposition de modification)*

L'introduction des tachygraphes intelligents de version 2 (GEN2 V2, voir également le ch. 1.10) ne nécessite pas d'adaptation de l'art. 100 OETV. Les prescriptions de l'UE mentionnées dans cette disposition sont modifiées par les règlements édictés dans le cadre du Paquet Mobilité<sup>56</sup>. Ces modifications sont reprises à l'annexe 2, ch. 114, P-OETV, qui indique systématiquement la dernière version déterminante. En Suisse, le tachygraphe est exigé exclusivement pour l'exécution de prescriptions relevant du droit de la circulation routière (prescriptions concernant la durée du travail, de la conduite et du repos, élucidation des causes d'accident, excès de vitesse). Pour cette raison, des exclusions sont prévues par rapport au droit de l'UE au niveau du traitement des données enregistrées qui sont considérées comme des données personnelles sensibles (notamment concernant le détachement de collaborateurs).

Il sera déjà possible d'installer facultativement le tachygraphe GEN2 V2 avant le 21 août 2023. À partir de cette date, il deviendra obligatoire pour tous les véhicules nouvellement admis à la circulation dont les conducteurs sont soumis à l'OTR 1 (voir à ce sujet la disposition transitoire de l'art. 222r, al. 1, P-OETV).

*Art. 101, al. 2, 5, 6<sup>bis</sup> (nouveau) et 7*

Al. 2 : l'expression « [...] dans le cadre de réparations effectuées sur le véhicule [...] » devient « [...] dans le cadre de réparations et de contrôles du véhicule [...] ». Actuellement, lorsque le plomb d'un tachygraphe est rompu afin de contrôler le détecteur de mouvement par exemple, il faut passer ensuite à l'atelier pour un étalonnage. Les discussions relatives aux frais inhérents à une telle intervention peuvent représenter un obstacle à ce genre de contrôles. L'OFROU a déjà reçu plusieurs demandes par le passé visant à autoriser la remise d'outils de plombage aux organes de contrôle, mais la base légale nécessaire faisait alors défaut.

En droit européen, le règlement (UE) 2020/1054 offre aux autorités de contrôle la possibilité de replomber le système lorsqu'aucune irrégularité n'a été constatée. Une attestation écrite permet de poursuivre le trajet sans devoir passer à l'atelier. La procédure et la documentation sont réglées à l'art. 22, al. (5), du règlement (UE) 165/2014.

Cette prescription européenne modifiée s'appliquera également en Suisse. À cette fin, le contrôle du véhicule constituera un motif normal d'intervention sur le tachygraphe. Il s'agit d'une disposition potestative dont l'application et le calendrier de mise en œuvre ne sont pas prescrits.

Al. 5 : en conséquence de la modification de l'al. 2, il incombera au détenteur du véhicule de vérifier l'intégrité des plombs non seulement après la réalisation de travaux sur le véhicule, mais également après un contrôle. L'expression « Si des travaux ont été effectués sur le véhicule [...] » devient donc « Après des travaux ou des contrôles effectués sur le véhicule [...] ».

<sup>56</sup> Voir la note de bas de page du chiffre 1.10, Contexte.

Al. 6<sup>bis</sup> (nouveau) : un rapport d'expertise doit être établi à l'issue du montage du tachygraphe analogique et après chacune de ses inspections, à des fins de documentation. Cette prescription, figurant actuellement dans les instructions du DETEC du 2 août 2006 concernant l'installation, le contrôle et la réparation des tachygraphes, des enregistreurs de fin de parcours et des dispositifs limiteurs de vitesse, est transposée dans l'ordonnance. Les instructions du DETEC deviennent dès lors obsolètes et seront abrogées. Le rapport d'expertise continuera de renfermer toutes les informations nécessaires à la vérification de la bonne exécution des travaux et à l'identification de la personne responsable. Si un adaptateur destiné au traitement du signal de distance est monté, les informations pertinentes concernant cet appareil doivent également figurer dans le rapport. Ces dernières se fondent sur les prescriptions applicables à la plaquette d'installation prévues au point 396 du règlement d'exécution (UE) 2016/799. Sont exclus les tirets 8 à 10 relatifs aux récepteurs GNSS et à l'interface DSRC.

Al. 7 : les obligations en matière d'archivage prévues à l'al. 6<sup>bis</sup> sont elles aussi modifiées en conséquence. La deuxième phrase « Les rapports d'inspection et les disques d'enregistrement doivent être conservés pendant deux ans » est remplacée par « Les rapports d'inspection périodique, les copies des rapports d'expertise visés à l'al. 6<sup>bis</sup> et les disques d'enregistrement doivent être conservés jusqu'à la prochaine inspection périodique ». La durée de vie des documents mentionnés dans cet alinéa doit être réglée, car ils contiennent des données personnelles des collaborateurs de l'atelier.

*Art. 102a*      Système d'enregistrement des données d'événement conforme au droit de l'UE

Al. 1 : les voitures de tourisme et de livraison, les minibus, les autocars et les tracteurs à sellette devront être équipés d'un enregistreur de données d'accidents conforme au droit de l'UE, autrement dit d'un système d'enregistrement des données d'événement (voir également le ch. 1.2 du présent rapport). Ce système est destiné à enregistrer et mémoriser les paramètres et informations critiques en rapport avec l'accident peu avant, pendant et immédiatement après une collision. Le but prévu du traitement des données, y compris la lecture de ces dernières, est mentionné explicitement. Seule la législation fédérale en matière de protection des données est applicable. Conformément à l'art. 3b, al. 1, OETV, le système deviendra obligatoire en Suisse en même temps que dans l'UE.

Al. 2 : les constructeurs suisses de petites séries, en particulier les constructeurs de véhicules communaux dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 45 km/h, seront exemptés de cette obligation.

*Titre précédant l'art. 103*

Le titre « Chapitre 3 Freins et systèmes d'assistance » devient « Chapitre 3 Freins, systèmes d'assistance et de contrôle, protection contre les cyberattaques ».

*Art. 103, al. 5, 6, 7 et 8 (nouveau)*

Al. 5 : les systèmes déjà obligatoires actuellement sont complétés par les systèmes d'aide au freinage d'urgence, le système d'adaptation de la vitesse, le système d'urgence de maintien de la trajectoire, le système de détection en marche arrière, le système d'alerte de somnolence et de perte d'attention du conducteur, le système d'alerte de distraction du conducteur, la protection contre les cyberattaques et les mises à jour logicielles non autorisées et le dispositif de facilitation de l'installation d'un éthylomètre antidémarrage (voir le ch. 1.1 du présent rapport). Le renvoi à la réglementation européenne est en outre mis à jour avec une référence au nouveau règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale<sup>57</sup>. Conformément à l'art. 3b, al. 1, OETV, les nouveaux systèmes deviendront obligatoires en Suisse en même temps que dans l'UE.

Al. 6 : les systèmes déjà obligatoires actuellement sont complétés par le système d'adaptation de la vitesse, le système de détection en marche arrière, le système d'alerte de somnolence et de perte d'attention du conducteur, le système d'alerte de distraction du conducteur, le système de surveillance des angles morts, du système de prévention des collisions avec les piétons et les cyclistes, le système de surveillance de la pression des pneumatiques, la protection contre les cyberattaques et les mises à jour logicielles non autorisées et le dispositif de facilitation de l'installation d'un éthylomètre antidémarrage (voir le ch. 1.1 du présent rapport). Le renvoi à la réglementation européenne est en outre

<sup>57</sup> Voir la note de bas de page du ch. 1.1, Contexte.

mis à jour avec une référence au nouveau règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale<sup>58</sup>. Conformément à l'art. 3b, al. 1, OETV, les nouveaux systèmes deviendront obligatoires en Suisse en même temps que dans l'UE.

Al. 7 : la vitesse maximale par construction permettant d'exempter les véhicules visés aux al. 5 ou 6 de l'obligation d'installer des systèmes d'assistance est abaissée de 60 km/h à 45 km/h. Cette exemption ne s'appliquera en outre pas aux systèmes de détection en marche arrière. Les systèmes de détection en marche arrière peuvent être réceptionnés individuellement selon le règlement ONU n° 158<sup>59</sup> et montés a posteriori. Voir également le ch. 1.1 du présent rapport.

Al. 8 : si des véhicules de catégorie M ou N disposent de systèmes visant à remplacer le contrôle exercé par le conducteur, ces systèmes doivent être conformes à l'art. 11, let. a, du règlement (UE) 2019/2144<sup>60</sup>. Ces exigences techniques ne délient toutefois pas le conducteur de son obligation de maîtrise du véhicule. Dans le cadre de l'actuelle révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière<sup>61</sup>, le Conseil fédéral se verra octroyer la compétence de fixer les conditions et la mesure dans lesquelles les conducteurs sont déchargés de leurs obligations de maîtrise du véhicule.

#### *Art. 104a, al. 1, 2 et 3*

Mise à jour avec un renvoi au nouveau règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale<sup>62</sup> et adaptation correspondante des champs d'application. Des tests de choc frontal complémentaires sur toute la largeur du véhicule sont exigés. Conformément à l'art. 3b, al. 1, OETV, ces adaptations deviendront obligatoires en Suisse en même temps que dans l'UE.

#### *Art. 104b, al. 1*

Mise à jour avec un renvoi au nouveau règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale<sup>63</sup> et adaptation correspondante des champs d'application (types de véhicules et poids). Un test de collision latérale avec un poteau est exigé en complément. Conformément à l'art. 3b, al. 1, OETV, ces adaptations deviendront obligatoires en Suisse en même temps que dans l'UE.

#### *Art. 105, al. 3 (nouveau)*

Les bus, camions et tracteurs à sellette devront satisfaire aux exigences du nouveau règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale<sup>64</sup> pour ce qui est de la visibilité directe depuis le siège conducteur (éliminer autant que possible les angles morts devant le véhicule et sur le côté, assurer une visibilité directe sur les usagers de la route vulnérables tels que les piétons et les cyclistes). Conformément à l'art. 3b, al. 1, OETV, ces adaptations deviendront obligatoires en Suisse en même temps que dans l'UE. Les exigences seront applicables à la réception de nouveaux types de véhicules à partir du 7 janvier 2026 et à l'importation de tous les véhicules neufs (véhicules sans preuve d'une mise en circulation réglementaire à l'étranger) à compter du 7 janvier 2029. Les mêmes dates s'appliquent aux véhicules construits en Suisse.

#### *Art. 106, al. 3*

Adaptation rédactionnelle. Le texte mentionne expressément la série d'amendements minimale requise du règlement CEE-ONU n° 44 plutôt que la formulation actuelle « règlement CEE-ONU n° 44/03 ».

#### *Art. 109a, al. 1<sup>ter</sup> (nouveau)*

Comme dans l'UE<sup>65</sup>, les feux-stop devront présenter un mode de fonctionnement spécial activé en cas de fort freinage du véhicule afin de signaler le freinage d'urgence aux usagers de la route qui le suivent.

<sup>58</sup> Voir la note de bas de page du ch. 1.1, Contexte.

<sup>59</sup> Règlement CEE-ONU n° 158, du 10 juin 2021, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs d'aide à la vision lors des manœuvres en marche arrière et des véhicules à moteur en ce qui concerne la détection par le conducteur d'usagers de la route vulnérables derrière le véhicule (Add.157).

<sup>60</sup> Voir la note de bas de page du ch. 1.1, Contexte.

<sup>61</sup> Voir la note de bas de page du ch. 1.4, Nouvelle réglementation proposée et justification.

<sup>62</sup> Voir la note de bas de page du ch. 1.1, Contexte.

<sup>63</sup> Voir la note de bas de page du ch. 1.1, Contexte.

<sup>64</sup> Voir la note de bas de page du ch. 1.1, Contexte.

<sup>65</sup> Voir la note de bas de page du ch. 1.1, Contexte.

*Art. 110, al. 1, let. i, 2, let. c et e, et 3, let. e*

Al. 1, let. i : la let. i concernant les véhicules pouvant être équipés de lampes de travail est restructurée et subdivisée en chiffres :

Ch. 1 : texte actuel ;

Ch. 2 : le terme actuel « véhicules de remorquage » est remplacé par « véhicules de dépannage ». Ce changement de terminologie permet de clarifier que l'autorisation ne concerne pas que les véhicules dont le permis de circulation indique la forme de carrosserie « véhicule de remorquage », mais également, en particulier, les véhicules d'intervention permettant de charger des véhicules en panne.

Ch. 3 : texte actuel ;

Ch. 4 : les lampes de travail seront également autorisées sur les véhicules lourds et légers conçus pour le transport de superstructures interchangeables ou de systèmes de conteneurs. Les lampes peuvent éclairer la zone de travail qu'il est nécessaire d'illuminer dans l'obscurité pour le changement de la superstructure (voir également l'art. 78, al. 5, P-OETV).

Ch. 5 : il sera également possible d'utiliser des lampes de travail pour éclairer la zone de travail nécessaire à l'attelage et au dételage d'une remorque ou d'une semi-remorque. Cette autorisation concerne les véhicules lourds et légers pour lesquels un poids remorquable est inscrit dans le permis de circulation (voir également l'art. 78, al. 5, P-OETV).

Al. 2, let. c : l'expression « un éclairage pour les panneaux de parcours et de destination » est remplacée par « des écrans éclairés ou autolumineux et non éblouissants pour l'indication des parcours et des destinations ». Cette précision linguistique permet de tenir compte de l'évolution technologique (affichage LED). En outre, ces systèmes d'affichage seront désormais autorisés pour tous les minibus et autocars et non plus pour les seuls véhicules affectés à un service de ligne (par ex. bus d'entreprises et opérateurs d'autocars privés, comme dans les pays voisins).

Al. 2, let. e : le système de la RPLP II est intégré à un nouveau système (RPLP III). Eu égard à l'introduction de la RPLP III, la prescription de l'art. 110, al. 2, let. e, OETV devient obsolète. L'appareil de saisie de l'ancien système RPLP II, qui doit être monté sur le pare-brise, n'est donc plus nécessaire, pas plus que les témoins visibles de l'extérieur (voir également la disposition transitoire de l'art. 222r, al. 3, P-OETV).

Al. 3, let. e : dans le texte italien, l'expression « veicoli e trasporti speciali » est remplacée par « veicoli e trasporti eccezionali ».

*Art. 112, al. 6*

L'expression « à titre temporaire » est supprimée. Bien qu'en vertu de l'art. 94, al. 1<sup>quinquies</sup>, P-OETV, les engins de travail et les engins supplémentaires dont le porte-à-faux avant excède quatre mètres ne peuvent toujours être installés qu'à titre provisoire, les systèmes à caméra et moniteur doivent également être obligatoires pour les véhicules spéciaux (art. 25 OETV) qui présentent un porte-à-faux supérieur à quatre mètres par construction.

*Art. 120a, let. a*

Le renvoi entre parenthèses à l'art. 109 OETV est supprimé, étant donné que les facilités prévues à l'art. 120a, let. a, OETV s'appliqueront également, à l'avenir, aux voitures à bras équipées d'un moteur, ainsi qu'aux motocycles, aux quadricycles (légers) à moteur et aux tricycles à moteur dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 10 km/h (voir à cet égard les art. 144, al. 7, et 173, al. 3, P-OETV).

*Art. 121, titre et al. 5 (nouveau)*

Titre : le terme « carrosserie » est ajouté.

Al. 5 : adaptation au droit de l'UE (voir également le ch. 1.3). Les exigences en matière de résistance de la carrosserie (protection contre le renversement) de certains autocars sont conformes au règlement ONU n° 66<sup>66</sup>. Voir également la disposition transitoire de l'art. 222r, al. 4, P-OETV.

*Art. 123, al. 5*

Une référence au règlement ONU n° 118<sup>67</sup> est ajoutée aux exigences en matière de protection incendie des autocars. Ce règlement fixe les exigences requises en matière de résistance au feu des matériaux de l'habitacle des autocars de plus de 5 tonnes. Le droit de l'UE renvoie lui aussi au règlement ONU n° 118. Voir également la disposition transitoire de l'art. 222r, al. 5, P-OETV.

*Art. 123a, al. 1*

Adaptation rédactionnelle. Le texte mentionne expressément la série d'amendements minimale requise du règlement CEE-ONU n° 44 plutôt que la formulation actuelle « règlement CEE-ONU n° 44/03 ».

*Art. 131*

L'article est reformulé.

Le titre « Surface de charge, dispositifs de recouvrement des roues, dimensions » est remplacé par « Compartiment de transport, dispositifs de recouvrement des roues ».

Al. 1 : modification consécutive au remaniement de la systématique de classification des véhicules de travail (voir ch. 1.11 et les commentaires détaillés des art. 13 et 22 P-OETV).

Les prescriptions relatives à la carrosserie des voitures automobiles de travail sont adaptées aux diverses possibilités de conception. Les prescriptions détaillées sur les dimensions de la surface de charge prévues par l'arrêté du Conseil fédéral de 1961 seront abrogées. La conception des compartiments de transport sera soumise aux prescriptions qui s'appliqueraient en cas de classification comme voiture automobile de transport : par exemple, les exigences relatives aux autocars (art. 121 ss OETV) pour les grands véhicules de transport de troupes des sapeurs-pompiers, celles relatives aux véhicules avec citerne ou silo (art. 125 OETV) pour les véhicules pourvus de réservoirs de liquides et l'obligation d'avoir des dispositifs d'attache propres à assurer le chargement (art. 66, al. 1<sup>bis</sup>, OETV) pour les véhicules pourvus de surfaces de charge.

Al. 2 : l'al. 1 révisé ne limite plus les dimensions des compartiments, mais autorise ces derniers dans le cadre de l'usage auquel les voitures automobiles de travail sont destinées. Le texte de l'al. 2 en vigueur devient ainsi obsolète et peut être supprimé. Le texte de l'actuel al. 3 est déplacé vers l'al. 2.

L'actuel al. 4 n'est plus nécessaire. Le porte-à-faux avant des composants de véhicules ou des engins de travail est désormais régi par l'art. 94, al. 1<sup>quater</sup>. Voir les commentaires de la disposition en question.

L'actuel al. 5 n'est plus nécessaire. Le porte-à-faux avant des engins supplémentaires installés à titre provisoire est désormais régi par l'art. 94, al. 1<sup>quinquies</sup>. Voir les commentaires de la disposition en question.

*Art. 133, al. 3*

Adaptation consécutive à la modification de l'art. 131, al. 1, P-OETV. Le droit de l'UE prévoit des exigences équivalentes concernant la surface de charge des tracteurs. Un renvoi aux prescriptions de l'UE est ajouté à cette disposition. Il remplace le renvoi en chaîne aux prescriptions relatives aux voitures automobiles de travail, qui sont modifiées (art. 131, al. 1, P-OETV).

*Art. 136, al. 1<sup>er</sup>, let. c (nouvelle), et 3<sup>er</sup> (nouveau)*

Al. 1<sup>er</sup>, let. c (nouvelle) : par analogie avec le droit de l'UE, le poids des batteries de propulsion des motocycles, des quadricycles (légers) à moteur et des tricycles à moteur sera déduit du poids en ordre de marche utilisé pour la classification (voir également l'art. 7, al. 7, P-OETV).

<sup>66</sup> Voir la note de bas de page du ch. 1.13.

<sup>67</sup> Voir la note de bas de page du ch. 1.13.

Al. 3<sup>er</sup> (nouveau) : les quadricycles (légers) à moteur équipés de chenilles pourront être immatriculés avec un poids remorquable atteignant au maximum le poids à vide. Le constructeur doit délivrer une garantie pour le poids remorquable admis en cas d'utilisation des chenilles.

*Art. 141, al. 2, let. b*

La let. b est restructurée. Les ch. 1 et 2 contiennent le texte actuel.

Ch. 3 : à l'instar des voitures automobiles, les motocycles de la police et de la douane pourront disposer d'une inscription éclairée dirigée vers l'avant et vers l'arrière moyennant une autorisation de l'autorité d'immatriculation et une inscription dans le permis de circulation (pour les voitures automobiles, voir l'actuel art. 110, al. 3, let. c, OETV).

*Art. 144, al. 7*

Le renvoi aux facilités prévues à l'art. 120a est ajouté. Conformément à l'art. 120a OETV, les dispositifs d'éclairage ne doivent pas être fixés à demeure sur les voitures automobiles dont la vitesse maximale ne dépasse pas 10 km/h et ne doivent être montés que si la visibilité est mauvaise. Les clignoteurs de direction ne sont pas non plus nécessaires si les signes de la main sont clairement perceptibles. Ces facilités s'appliqueront également aux motocycles, aux quadricycles (légers) à moteur et aux tricycles à moteur dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 10 km/h (voir également l'art. 120a, let. a, P-OETV).

*Art. 145a*

Modification formelle : le poids dont il est question est précisé (le poids en ordre de marche déterminant pour la classification aux termes de l'art. 136, al. 1, OETV).

*Art. 161, al. 7 (nouveau)*

La vitesse maximale des récolteuses pourra désormais atteindre 40 km/h si elles sont équipées de systèmes de freinage conformes à la dernière norme européenne (EN 17344). Dans la plage de vitesse de 30 à 40 km/h, les exigences relatives aux systèmes de freinage fixées dans cette norme sont moins strictes que celles prévues pour les tracteurs. Cette plage de vitesse correspond à la catégorie III, tandis que celle au delà de 40 km/h relève de la catégorie IV. Étant donné que dans cette dernière, la condition selon laquelle les freins doivent être aussi sûrs et efficaces que ceux des tracteurs pouvant atteindre 40 km/h est remplie, cette catégorie sera expressément exigée. Les constructeurs sont libres d'aller au-delà des prescriptions de la norme et d'attester ensuite le respect de la catégorie IV. La preuve de la conformité de la machine en termes de sécurité est établie conformément à la directive 2006/42/CE, en principe par une déclaration de conformité du constructeur. En application du principe de «nouvelle approche»<sup>68</sup>, les autorités d'immatriculation n'auront donc en principe pas besoin de disposer des normes déterminantes. La tolérance applicable à la mesure de la vitesse maximale sera également définie en fonction de cette norme. La tolérance de mesure définie dans la norme EN 17344 sera cependant mentionnée expressément pour qu'il soit possible de contrôler la vitesse maximale par construction dans certains cas.

L'art. 161 définit les vitesses maximales de tous les véhicules automobiles agricoles et forestiers. L'al. 1 fixe les principes relatifs aux véhicules limités à 30 km/h, y compris les chariots de travail. L'al. 2 définit les exigences spécifiques pour les tracteurs limités à 40 km/h, et l'al. 3, celles applicables à ceux dont la vitesse excède 40 km/h. Les al. 4 et 5 régissent des cas spéciaux d'immatriculation de tracteurs limités à 30 et 40 km/h, tandis que l'al. 6 concerne les monoaxes limités à 25 km/h. La nouvelle disposition spéciale pour les machines de travail pouvant atteindre 40 km/h est donc introduite sous la forme du nouvel al. 7.

*Art. 162, al. 1*

Dans le texte italien, l'expression « veicoli agricoli e forestali speciali » est remplacée par « veicoli agricoli e forestali eccezionali ».

<sup>68</sup> Voir Sécurité des produits – Aperçu ; accessible à l'adresse <https://www.seco.admin.ch> > Travail > Conditions de travail > Sécurité des produits (<https://www.seco.admin.ch/seco/fr/home/Arbeit/Arbeitsbedingungen/Produktsicherheit.html>).

#### *Art. 163, al. 1 et 2*

Al. 1 : ajout de « norme EN 17344 ». Elle est intégrée à titre de prescription technique applicable aux systèmes de freinage des véhicules automobiles agricoles et forestiers. Le respect de cette norme pourra être invoqué si le véhicule concerné est conforme au champ d'application de la norme. Cette condition ne vaut que pour les machines construites et mises en circulation conformément à la directive 2006/42/CE. La norme ne s'applique pas aux tracteurs, aux chariots à moteur et aux camions dont la vitesse a été abaissée, ni aux voitures automobiles de travail basées sur un véhicule de ce genre. Concernant les éventuels raccords pour les freins de remorque, la norme renvoie au règlement délégué (UE) 2015/68<sup>69</sup> et au règlement ONU n° 13<sup>70</sup>. La norme EN 17344 a le statut d'une norme suisse. La norme européenne a été publiée en mars 2020.

Al. 2 : l'efficacité des freins peut être contrôlée conformément à l'annexe 7 OETV, avant et après l'immatriculation. L'al. 2 mentionne donc désormais la norme EN 17344.

#### *Art. 164, titre et al. 1*

Titre : le terme « Engins complémentaires » est supprimé.

Al. 1 : le porte-à-faux avant des engins supplémentaires est désormais régi par l'art. 94, al. 1<sup>quinquies</sup>. Voir les commentaires de la disposition en question.

#### *Art. 165, al. 5*

L'art. 165 contient des dispositions spéciales relatives aux systèmes d'éclairage des véhicules automobiles agricoles et forestiers. Ces véhicules sont actuellement exemptés de l'obligation prévue à l'art. 78, al. 5, OETV de disposer d'une lampe-témoin signalant que les lampes sont allumées lorsque celles-ci sont difficilement visibles pour le conducteur. Cette exemption est abrogée afin d'éviter qu'un véhicule ne circule par erreur avec les lampes de travail allumées et ne perturbe les autres usagers de la route. Les prescriptions suisses sont ainsi harmonisées avec les prescriptions internationales.

#### *Art. 173, al. 3*

Le renvoi aux facilités prévues à l'art. 120a est ajouté. Selon l'art. 120a OETV, les dispositifs d'éclairage ne doivent pas être fixés à demeure sur les voitures automobiles dont la vitesse maximale ne dépasse pas 10 km/h : ils ne doivent être installés que si la visibilité est mauvaise. Les clignoteurs de direction ne sont pas non plus requis si les signes faits de la main peuvent être bien perçus. Ces facilités s'appliqueront également aux voitures à bras équipées d'un moteur dont la vitesse maximale ne dépasse pas 10 km/h (voir également l'art. 120a, let. a, P-OETV).

#### *Art. 187*

Al. 1 : puisque la règle selon laquelle les pneumatiques doivent être adaptés à la vitesse maximale par construction du véhicule (art. 58, al. 2, OETV) s'applique en principe également aux remorques, il convient de préciser la disposition qui prévoit que les pneumatiques des remorques doivent être adaptés à une vitesse de 100 km/h. Il est désormais spécifié que celle-ci vaut pour les remorques dont la vitesse maximale par construction est comprise entre 80 et 100 km/h.

Al. 2 : il est précisé que l'al. 2 s'applique aux véhicules dont la vitesse maximale est limitée à moins de 80 km/h. Des pneumatiques adaptés à la vitesse maximale autorisée suffiront pour les remorques dont la vitesse maximale est inférieure à 80 km/h et pour celles attelées exclusivement à des véhicules tracteurs dont la vitesse maximale est de moins de 80 km/h.

Al. 3 (nouveau) : adaptation au droit de l'UE. Les remorques des catégories O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub> devront être équipées d'un système de surveillance de la pression des pneumatiques. Conformément à l'art. 3b, al. 1, OETV, les nouveaux systèmes deviennent obligatoires en même temps que dans l'UE.

<sup>69</sup> Règlement délégué (UE) 2015/68 de la Commission du 15 octobre 2014 complétant le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions en matière de freinage des véhicules pour la réception des véhicules agricoles et forestiers, JO L 17 du 23.1.2015, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2018/828, JO L 140 du 6.6.2018, p. 5.

<sup>70</sup> Règlement CEE-ONU n° 13, du 1<sup>er</sup> juin 1970, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M, N et O en ce qui concerne le freinage ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 11, complément 18, en vigueur depuis le 30 septembre 2021 (Add.12 Rév.8 Amend.8).

*Titre précédant l'art. 189*

L'expression « et système de propulsion » est ajoutée.

*Art. 189, al. 8 (nouveau)*

Adaptation consécutive à la modification de la définition des remorques à l'art. 19, al. 1, P-OETV, qui n'exclut plus désormais les systèmes de propulsion. En vertu de l'art. 36a, al. 1, OETV, les exigences techniques du droit de l'UE peuvent être appliquées à titre d'alternative au droit suisse. Les systèmes de propulsion des remorques devront exclusivement être conformes aux éventuelles futures dispositions du droit européen. Il est renoncé à établir des dispositions nationales spécifiques, dans la mesure où de telles règles divergeant du droit de l'UE ne seraient pas judicieuses. La Suisse harmonise ses prescriptions techniques applicables aux véhicules avec celles de ses principaux partenaires commerciaux. Les systèmes de propulsion propres aux remorques resteront donc exclus dans les prescriptions techniques nationales.

*Art. 191, al. 1 et 3*

Al. 1 : mise à jour des renvois au droit de l'UE. En outre, étant donné qu'à l'avenir, l'obligation de comporter des dispositifs de protection latérale s'appliquera non plus seulement aux remorques des catégories O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub>, mais aussi aux remorques agricoles, un renvoi aux actes européens correspondants pour les véhicules agricoles est intégré à la disposition. Les champs d'application ne sont plus mentionnés, puisqu'ils figurent dans les actes de l'UE cités. Il est également renoncé à référencer les réglementations ONU applicables, car elles ressortent également des dispositions européennes.

Al. 3 : mise à jour des renvois au droit de l'UE. En outre, étant donné qu'à l'avenir, l'obligation de comporter des dispositifs de protection arrière s'appliquera non plus seulement aux remorques des catégories O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub>, mais aussi aux remorques agricoles, un renvoi aux actes européens correspondants pour les véhicules agricoles est intégré à la disposition. Les champs d'application ne sont plus mentionnés, puisqu'ils figurent dans les actes de l'UE cités. Il est également renoncé à référencer les réglementations ONU applicables, car elles ressortent également des dispositions européennes.

*Art. 204, al. 1*

Remplacement de « la surface de charge requise » par « les compartiments de transport requis ». Modification consécutive au remaniement de la systématique de classification des véhicules de travail (voir ch. 1.11 et les explications détaillées relatives aux art. 13 et 22 P-OETV). Les exigences techniques sont adaptées aux nouvelles possibilités de catégorisation des remorques de travail. Étant donné que les possibilités de transport ne couvrent pas seulement le transport de marchandises sur des surfaces de charge, une formulation plus générale s'impose.

*Art. 208, al. 2*

Phrase introductive, et let. a et b : adaptation rédactionnelle.

*Let. c (nouvelle)* : le niveau élevée d'efficacité de freinage exigé pour la circulation routière pourra être abaissé au moyen d'un dispositif spécial lors des trajets effectués en dehors des routes. L'efficacité ne pourra toutefois pas être réduite à discrétion : en cas d'activation du dispositif, le taux de freinage du frein de service devra encore atteindre au moins 22 % (voir également l'annexe 7, ch. 313a.1, OETV). Pour éviter que la désactivation du dispositif ne soit oubliée pour la circulation sur route, celle-ci se fera automatiquement. Elle pourra par exemple être commandée via l'interruption de l'entraînement de la prise de force.

*Art. 209, al. 5*

Les prescriptions de l'UE relatives aux dispositifs de recouvrement des roues des remorques agricoles et forestières se trouvent dans deux passages différents du règlement délégué (UE) 2015/208<sup>71</sup> (annexes XXI et XXXI). Une connaissance approfondie de ce dernier est nécessaire à l'identification et à l'interprétation correcte des prescriptions déterminantes. Les prescriptions européennes offrant

<sup>71</sup> Règlement délégué (UE) 2015/208 de la Commission du 8 décembre 2014 complétant le règlement (UE) no 167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions relatives à la sécurité fonctionnelle des véhicules pour la réception des véhicules agricoles et forestiers, JO L 42 du 17.2.2015, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2018/829, JO L 140 du 06.06.2018, p. 8.

davantage de possibilités aux constructeurs des véhicules en question que la réglementation suisse en vigueur, elles seront reprises à titre d'allègement. Les dispositions seront regroupées et transposées dans l'OETV.

*Art. 210, al. 6 (nouveau)*

Adaptation consécutive à la modification de la définition des remorques à l'art. 19, al. 1, P-OETV. Jusqu'à nouvel avis, les remorques attelées à des cycles et à des cyclomoteurs ne pourront pas être équipées de leur propre système de propulsion.

Il n'existe aucune réglementation nationale ou internationale relative aux remorques pour cycles et de cyclomoteurs qui sont dotées de systèmes de propulsion et arrivent sur le marché. C'est pourquoi de nombreuses questions se posent concernant les caractéristiques techniques nécessaires à une utilisation de celles-ci en toute sécurité dans la circulation routière (poids, dimensions, freins, vitesse, etc.). La question d'une éventuelle admissibilité future des remorques motorisées pour les cycles et les cyclomoteurs sera clarifiée séparément, dans le cadre de la mise en œuvre des résultats du rapport du Conseil fédéral du 10 décembre 2021<sup>72</sup> en réponse au postulat Burkart (« 18.4291 Mobilité douce. Une vue d'ensemble est indispensable ») (voir le ch. 1.7).

*Art. 220, al. 1, 3, 4 et 5*

Al. 1 : reformulation de la délégation de compétence au DETEC pour l'édition d'ordonnances et d'instructions départementales. Au besoin, des normes subordonnées permettront de concrétiser certaines dispositions de l'OETV. Une délégation de compétence supplémentaire est prévue pour la réglementation des détails concernant les prescriptions exigeant l'octroi d'autorisations, dans l'intérêt de la sécurité juridique et d'une application homogène du droit. L'énumération des objets concrets concernés est supprimée. Des exemples de normes de délégation de ce type se trouvent dans l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (art. 97, al. 1, OCR) et dans l'ordonnance réglant l'admission à la circulation (art. 150, al. 6, OAC).

Al. 3 : selon le droit en vigueur, l'OFROU peut interdire la mise sur le marché de composants de véhicules et objets d'équipement illégaux et non soumis à la réception par type. Cette compétence sera étendue à des véhicules entiers (par ex. planches à roulettes électriques). Il sera en outre précisé que l'OFROU peut déléguer cette compétence à des organes de contrôles au sens de l'art. 20 de l'ordonnance du 19 mai 2020 sur la sécurité des produits<sup>73,74</sup>.

Al. 4 : l'OFROU se verra accorder la compétence de régler les détails en vue de la mise en œuvre de l'ordonnance (instructions de l'OFROU). Il peut par exemple s'agir des procédures à appliquer ou des moyens de contrôle utilisés. Les prescriptions de l'OFROU contribuent à l'harmonisation de la mise en œuvre, en communiquant une pratique établie à d'autres autorités à titre de norme contraignante.

Al. 5 : l'OFROU aura la compétence d'autoriser des dérogations aux prescriptions techniques dans certains cas de figure précis. La liste de ces derniers, qui est exhaustive, englobe les immatriculations limitées dans le temps et les véhicules parvenant en Suisse dans des circonstances particulières. Cette réglementation figure déjà sous cette forme dans les instructions du 27 février 2014 sur la dispense de la réception par type<sup>75</sup>. Elle devra être complétée au plus tard au moment de l'introduction contraignante des prescriptions optimisées en matière de sécurité et de systèmes d'assistance à la conduite. Autrement, les voitures de tourisme fabriquées pour le marché américain ne pourront par exemple plus être immatriculées en Suisse en cas de déménagement et devraient rester dans le pays d'origine en cas de départ.

Voir également le ch. 1.19 du présent rapport.

<sup>72</sup> Voir la note de bas de page du chiffre 1.7, sous-titre « Nouvelle réglementation proposée et justification ».

<sup>73</sup> RS 930.111

<sup>74</sup> Accessibles à l'adresse : [www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch) > Droit fédéral > Recueil systématique > Droit interne > 9 Économie - Coopération technique > 930 Industrie en général > 930.111 Ordonnance du 19 mai 2010 sur la sécurité des produits (OSPro) > Art. 20 Organes de contrôle.

<sup>75</sup> Accessibles à l'adresse : [www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch) > Public professionnel > Exécution du droit de la circulation routière > Documents concernant la circulation routière > Instructions du 27 février 2014 sur la dispense de la réception par type ; [http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2014-02-27\\_2419\\_f.pdf](http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2014-02-27_2419_f.pdf).

*Art. 222r* Dispositions transitoires relatives à la présente modification de l'OETV

Al. 1 : la production des cartes de tachygraphes intelligents de version 2 (GEN2 V2) doit être lancée avant l'entrée en vigueur de l'obligation d'en équiper les véhicules neufs. Les nouvelles prescriptions seront mises en vigueur avant que l'obligation d'équipement en question ne devienne effective, afin de créer la base légale nécessaire en temps voulu. La disposition transitoire prévue dans la première phrase permettra donc de continuer d'utiliser les tachygraphes prescrits actuellement (GEN2 V1) pendant une période déterminée même après la reprise des prescriptions de l'UE (voir l'art. 100, qui fait référence à l'annexe 2 P-OETV).

La disposition relative à l'obligation d'équipement pour les véhicules effectuant des transports internationaux dans l'UE indiquera expressément les dates de 2025 déterminantes à cet égard. Dès lors, l'obligation d'équipement qui avait été intégrée à l'art. 222p, al. 2, OETV avec la modification de cette dernière du 21 novembre 2018 et qui exigeait la présence d'un tachygraphe GEN2 V1 à partir du 15 juin 2034, devient obsolète.

En revanche, la disposition transitoire formulée à l'art. 222p, al. 1, OETV reste valable. Concernant l'application des délais de mise en vigueur des réglementations internationales, l'OETV se fonde en principe sur la date de l'importation ou de la construction du véhicule en Suisse (art. 3b, al. 1, OETV). L'immatriculation demeure ensuite possible à tout moment, même si les prescriptions internationales en matière d'équipement ont évolué depuis date de l'importation. Il faut déroger à ce principe pour le tachygraphe ; sinon, des conducteurs effectuant des transports internationaux risqueraient de devoir expliquer aux autorités d'exécution étrangères pourquoi un véhicule mis en circulation pour la première fois après le 20 août 2023 est encore équipé de l'ancien tachygraphe intelligent. C'est pourquoi les véhicules utilisés pour les transports internationaux devront être munis du nouveau tachygraphe intelligent (GEN2 V2, voir aussi le ch. 1.10) s'ils sont immatriculés à partir du 21 août 2023.

Al. 2 : le renouvellement du système de perception de la RPLP (RPLP III) rend caduc l'appareil de saisie fixé dans le véhicule et doté de feux orange dirigés vers l'avant. Malgré la modification des bases juridiques, ce type d'appareil restera admis sur les véhicules pendant la phase de transition. De même, les supports de fixation correspondants pourront rester installés sur le pare-brise, car leur retrait risquerait de fissurer ce dernier. Il s'agit de deux barres fines qui n'entravent pas la vision directe.

Al. 3 : les véhicules sans réception générale UE déjà construits ou importés en Suisse selon l'ancien droit à la date de mise en vigueur de la révision pourront être immatriculés pour la première fois sans preuve de la résistance de leur carrosserie au sens de l'art. 121, al. 5, P-OETV.

Al. 4 : les véhicules déjà construits ou importés en Suisse sans réception générale UE à la date de mise en vigueur de la révision pourront être immatriculés pour la première fois sans la preuve relative à la protection incendie au sens du règlement ONU n° 118.

Ch. II, annexes 2, 5, 8 et 9

Annexe 2

L'annexe 2 présente les versions des prescriptions techniques internationales applicables aux véhicules (en matière de construction et d'équipement) qui sont déterminantes pour la Suisse. Elle vaut non seulement pour les dispositions de l'OETV qui renvoient directement au droit de l'UE, mais aussi pour les ordonnances OETV 1<sup>76</sup>, OETV 2<sup>77</sup> et OETV 3<sup>78</sup>, qui régissent les exigences techniques applicables aux véhicules entièrement conformes au droit de l'UE. L'annexe 2 sera adaptée aux évolutions des réglementations internationales (droit de l'UE et règlements de l'ONU).

Annexe 5

Ch. 213 : l'expression « dont le poids total n'excède pas 12 t » est remplacée par « dont le poids total est compris entre 0,8 et 12 t ». La réglementation spéciale nationale figurant au ch. 213 et prévoyant que les moteurs des véhicules dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h et dont le poids total

<sup>76</sup> Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les voitures automobiles de transport et leurs remorques (OETV 1 ; RS 741.412).

<sup>77</sup> Ordonnance du 16 novembre 2016 concernant les exigences techniques requises pour les tracteurs et leurs remorques (OETV 2 ; RS 741.413).

<sup>78</sup> Ordonnance du 16 novembre 2016 concernant la reconnaissance des réceptions UE et les exigences techniques requises pour les motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur, tricycles à moteur ainsi que pour les cyclomoteurs (OETV 3 ; RS 741.414).

n'excède pas 12 tonnes doivent seulement respecter les prescriptions en matière de gaz d'échappement fixées pour les moteurs de travail dans le règlement (UE) 2016/1628<sup>79</sup>, a été introduite avec la révision de l'OETV du 21 novembre 2018 ; elle est en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 2019. Le ch. 213 est destiné aux constructeurs suisses de véhicules communaux, qui doivent pouvoir se procurer séparément les moteurs à monter dans leurs véhicules. Cela est devenu pratiquement impossible pour les moteurs de camions conformes à la norme sur les gaz d'échappement Euro VI, car ils ne fonctionnent correctement que lorsqu'ils forment un système complet avec le véhicule auquel ils sont destinés. Seuls les moteurs de travail sont disponibles sans restriction sur le marché comme unités séparées. Certes, le règlement (UE) 2016/1628 a introduit une nouvelle norme sur les gaz d'échappement relativement stricte pour les moteurs puissants, dite phase V. Cependant, la réglementation spéciale nationale figurant au ch. 213 permettrait d'appliquer éventuellement les prescriptions sur les gaz d'échappement applicables aux tronçonneuses selon le règlement (UE) 2016/1628 aux véhicules ayant une vitesse maximale limitée et un faible poids tels que les cyclomoteurs, les motocycles légers ou les quadricycles légers à moteur. Cela engendrerait une nette détérioration en matière de gaz d'échappement par rapport aux prescriptions sur les gaz d'échappement applicables d'ordinaire à ces véhicules. Ces véhicules dont le poids maximal autorisé est limité seront donc exclus du champ d'application du ch. 213 : la réglementation spéciale ne pourra plus être appliquée aux véhicules d'un poids total inférieur à 800 kg et, partant, aux cyclomoteurs, aux motocycles légers ou aux quadricycles légers à moteur.

#### Annexe 8

Ch. 11 : mise à jour des renvois au droit de l'UE.

#### Annexe 9

Ch. 222 : dans le texte italien, « sedile », « autocarri » et « furgoncini » sont remplacés respectivement par « seduta », « autobus » et « minibus ».

Ch. 241.3 : dans le texte italien, « autocarri » est remplacé par « autobus ».

Ch. 25 : le poids de référence pour l'établissement du nombre de places passagers dans les voitures de tourisme et les voitures de livraison sera adapté au droit de l'UE (68 kg à la place de 75 kg dans le droit actuel).

#### Ch. III

L'ORT est adaptée en raison de la modification de l'art. 82, al. 1<sup>bis</sup>, P-OETV : la dérogation à l'obligation d'obtenir une réception par type pour les systèmes d'avertissement acoustique ayant été supprimée de l'art. 82, al. 1<sup>bis</sup>, OETV, elle figurera désormais à l'annexe 1, ch. 2.2, ORT (voir également les commentaires de l'art. 82, al. 1<sup>bis</sup>, P-OETV).

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

#### *Remplacement d'expressions*

Dans le texte italien, à des fins d'harmonisation terminologique, les remplacements ci-après sont effectués : « veicoli speciali » est remplacé par « veicoli eccezionali », « veicoli e trasporti speciali » et

<sup>79</sup> Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE, JO L 252 du 16.9.2016, p. 53 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2021/1068, JO L 230 du 30.06.2021, p. 1.

« veicoli speciali e trasporti speciali » par « veicoli e trasporti eccezionali », « rimorchi speciali » par « rimorchi eccezionali » et « per la loro costruzione » par « per costruzione ».

*Art. 3, al. 2*

Dans le texte italien, à des fins d'harmonisation terminologique et de reformulation, « torpedoni » est remplacé par « autobus ».

*Art. 3a, al. 3*

Dans le texte italien, « furgoncini » est remplacé par « minibus ».

*Art. 58, al. 2*

Dans le texte italien, « trasporti speciali » est remplacé par « trasporti eccezionali ».

*Art. 67, al. 2, let. b, ch. 1*

Modification consécutive au relèvement à 40 km/h (à la place de 30 km/h) de la vitesse maximale par construction des récolteuses agricoles et forestières (ch. 1.13). La vitesse maximale de 40 km/h ne sera autorisée que si la charge réglementaire par essieu entraîné de 11,5 t est respectée. Pour cette raison, la limitation à 30 km/h de la vitesse maximale par construction sera ajoutée au ch. 1 indiquant la charge par essieu maximale (14 t) des récolteuses agricoles et forestières munies de pneumatiques larges (voir également l'art. 95, al. 2, let. b, ch. 1, P-OETV).

*Art. 77, titre et al. 1*

Adaptation subséquente à la révision des art. 13 et 22 P-OETV (véhicules de travail).

Dans le titre, « Voitures automobiles de travail » est remplacé par « Véhicules de travail ».

Al. 1 : les éléments ci-après sont ajoutés aux marchandises pouvant être transportées exceptionnellement : « matières consommables », « un véhicule destiné aux déplacements du personnel de service » et « marchandises mécaniquement transformées ou utilisées durant le processus de travail ». Cette modification vise à permettre le transport de matériaux du processus de travail et celui d'un véhicule pour le personnel de service (mise en œuvre de la Mo. 18.3078 Nantermod transmise par le Parlement). Il sera permis de transporter des matériaux du processus de travail pour autant qu'il s'agisse d'une marchandise spécifique au processus de travail de la machine concernée. Le déplacement de charges ne constitue pas un processus de traitement en ce sens, en particulier lorsque l'engin de levage est équipé de divers dispositifs de levage lui permettant de déplacer différents types de marchandises (par ex. grue ou porteur d'engins avec système adaptable pour fourche à palette, pince, crochet). Les autres adaptations apportées au texte sont purement rédactionnelles.

*Art. 78, al. 3*

Les cantons souhaitent ne plus avoir à envoyer des copies de leurs autorisations pour des transports spéciaux à l'OFROU et aux cantons concernés par des courses intercantionales. La possibilité d'accéder à l'application en ligne pour les autorisations spéciales suffit. Les copies n'apportant aucune valeur ajoutée, il est possible d'y renoncer.

*Art. 80, al. 1, let. d (nouvelle)*

Modification résultant de la motion 18.3078 (Nantermod). Voir également le ch. 1.12 et l'art. 77, al. 1, P-OCR et l'art. 13, al. 1, P-OETV.

Les exceptions aux poids maximaux admis pouvant être accordées par les autorités d'exécution seront étendues. Ainsi, il sera possible de transporter, avec un véhicule de travail, un véhicule automobile destiné aux déplacements du personnel de service, pour autant que le véhicule de travail doive être utilisé en mode stationnaire pour l'exécution du travail et, partant, qu'il ne puisse plus être conduit au cours de ce dernier. Les grues mentionnées dans la motion sont généralement des véhicules présentant des poids exceptionnels. Si les véhicules destinés au déplacement du personnel de service n'étaient pas cités comme motif de dérogation, leur poids ne pourrait pas être admis en plus, puisqu'il n'est pas directement lié à l'usage auquel le véhicule de travail est destiné. Compte tenu du poids total déjà important du véhicule tracteur, le supplément de poids sera mentionné explicitement et limité au

nécessaire. Il pourra atteindre 2000 kg au plus, par ex. pour une remorque transportant un véhicule automobile prêt à être utilisé.

Art. 90, al. 4

La disposition prévoyant qu'une copie de chaque autorisation cantonale pour l'emploi industriel d'un véhicule agricole et forestier sera remise à l'assureur du véhicule ainsi qu'à l'OFROU sera abrogée. En effet, les cantons souhaitent ne plus avoir à se soumettre à cette obligation. Les copies des autorisations sont très peu utilisées aujourd'hui et ne présentent donc plus d'intérêt.

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

#### *Remplacement d'expressions*

Dans le texte italien, à des fins de correction ou d'harmonisation terminologique, « veicoli speciali », « trasporti speciali », « cabina del conducente » et « torpedone » sont remplacés respectivement par « veicoli eccezionali », « trasporti eccezionali », « cabina di guida » et « autobus ».

#### *Art. 3, al. 2 : sous-catégorie B1*

Les deux modifications ci-après seront apportées à la sous-catégorie B1 :

1. Elle inclura dorénavant tous les quadricycles à moteur ;
2. Le poids à vide des tricycles à moteur sera augmenté.

Dans le cadre de la procédure de consultation relative à la révision des prescriptions relatives au permis de conduire (2017), le Conseil fédéral avait proposé d'inclure dans la catégorie B1 tous les quadricycles à moteur (indépendamment de leur poids à vide), comme au sein de l'UE. Il avait en outre suggéré que les conducteurs de tricycles à moteur obtiennent la sous-catégorie A1 (puissance limitée à 15 kW) ou la catégorie A (puissance supérieure à 15 kW). La majorité des participants à la consultation s'est prononcée en faveur de ces innovations.

Le Conseil fédéral a adopté une partie de la révision des prescriptions relatives au permis de conduire le 14 décembre 2018 dans le cadre d'un premier paquet de mise en œuvre<sup>80</sup>. En raison de la révision de l'OETV, la modification ci-après s'impose maintenant parallèlement à la mise en œuvre de la proposition de 2017 relative aux quadricycles à moteur : le poids à vide des tricycles à moteur sera porté de 550 kg à 670 kg. Ce relèvement permet de tenir compte du fait qu'à l'avenir, le poids de la batterie des véhicules électriques sera inclus dans leur poids à vide (voir les art. 7, al. 7, et 136 al. 1<sup>er</sup>, let. c, P-OETV).

La classification des tricycles à moteur dans la sous-catégorie A1 ou la catégorie A se fera probablement dans le cadre d'un prochain paquet de mise en œuvre de la révision des prescriptions relatives au permis de conduire.

#### *Art. 4, al. 3, catégorie spéciale G, et al. 5, let. e*

Al. 3 : adaptation consécutive à la modification de l'art. 161, al. 7, P-OETV. Voir également le ch. 1.13 « Vitesse maximale de 40 km/h pour les voitures automobiles de travail agricoles et forestières ».

Selon le droit en vigueur, seuls les tracteurs peuvent présenter une vitesse maximale dépassant 30 km/h pour être classés dans la catégorie des véhicules agricoles et forestiers (art. 9, al. 5, OETV). Les véhicules spéciaux visés à l'actuel art. 4, al. 3, OAC (« G ») et qui ne sont pas en même temps des tracteurs ont donc une vitesse maximale de 30 km/h (par ex. les chariots de travail ou les chariots à moteur munis de pneumatiques larges). Cette limitation sera maintenue, mais sera désormais mentionnée de manière explicite, car des véhicules classés dans la catégorie des voitures automobiles de travail agricoles et forestières pourront aussi présenter une vitesse maximale dépassant 30 km/h (art. 161, al. 7, P-OETV). Sans la limitation explicite à 30 km/h pour les véhicules spéciaux proposée, des voitures automobiles de travail agricoles et forestières présentant une vitesse maximale de 40 km/h et une largeur hors normes pourraient être conduites avec l'autorisation de conduire de la catégorie G40, mais pas celles présentant une vitesse maximale de 40 km/h et une largeur de 2,55 m.

<sup>80</sup> RO 2019 191

Al. 5 : l'autorisation de tracter des remorques avec les véhicules automobiles de la sous-catégorie B1 (actuelle) n'était jusqu'à présent pas mentionnée explicitement, même si elle s'appliquait sans autre. Cette autorisation s'appliquera donc également à la nouvelle sous-catégorie B1 et sera expressément mentionnée. Les participants à la procédure de consultation concernant la révision des prescriptions relatives au permis de conduire ont accepté cette proposition.

*Art. 72, al. 1, let. c, phrase introductive et ch. 2, et let. m (nouvelle)*

Let. c, phrase introductive : dans le texte italien, « rimorchi speciali » est remplacé par « rimorchi eccezionali ».

Let. c, ch. 2 : dans le texte italien, « per la loro costruzione » est remplacé par « per costruzione ».

Let. m : les chariots de travail d'une vitesse maximale par construction de 6 km/h pourront circuler sans plaque de contrôle et sans permis de circulation. La disposition s'inspire de celle régissant les machines de chantier utilisées sur des chantiers où la circulation n'est toutefois pas complètement exclue (art. 72, al. 1, let. d).

Elle pourrait par exemple concerner, outre les plates-formes élévatrices, les mini pelles ou les engins pourvus d'un siège tels que les tondeuses à gazon, les machines de nettoyage ou les machines de marquage. Ces véhicules se reconnaissent par le disque indiquant leur vitesse maximale.

*Art. 85, al. 2*

Dans le texte italien, « rimorchi speciali » est remplacé par « rimorchi eccezionali ».

*Annexe 4, appendice : description des catégories, sous-catégories et catégories spéciales de permis de conduire :*

*Sous-catégorie B1*

Adaptation résultant de la nouvelle définition de la sous-catégorie B1 (voir les commentaires de l'art. 3, al. 2).

*Annexe 12, ch. V : sous-catégorie B1*

Les exigences relatives au véhicule servant aux examens seront adaptées à la nouvelle sous-catégorie B1 (voir les commentaires de l'art. 3, al. 2).

#### **4.4 Ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules (OAV)**

*Art. 9, al. 6*

Dans le texte italien, « furgoncino » est remplacé par « minibus ».

*Art. 22, al. 2, let. d, et 3*

Al. 2, let. d : dans le texte italien, « veicoli speciali » est remplacé par « veicoli eccezionali ».

Al. 3 : dans le texte italien, « veicoli speciali » est remplacé par « veicoli eccezionali ».

*Titre précédant l'art. 38*

Le titre « Voitures à bras équipées d'un moteur, monoaxes, cyclomoteurs légers, fauteuils roulants » sera complété pour devenir « Voitures à bras équipées d'un moteur, monoaxes, cyclomoteurs légers, fauteuils roulants et chariots de travail dont la vitesse n'excède pas 6 km/h ».

*Art. 38, al. 1, let. a et e (nouvelle)*

Let. a : dans le texte français, « voitures à bras » est remplacé par le terme plus précis de « voitures à bras équipées d'un moteur », qui figure actuellement dans les autres versions linguistiques en vigueur.

Let. e (nouvelle) : modification liée à l'abrogation de l'obligation d'immatriculer les chariots de travail dont la vitesse n'excède pas 6 km/h (voir l'art. 72, al. 1, let. m, P-OAC). Les détenteurs desdits chariots ne sont pas tenus d'être en mesure de produire une attestation d'assurance valable.

*Art. 151d, al. 10*

Dans le texte italien, « furgoncino » est remplacé par « minibus ».

## **5 Conséquences**

### **5.1 Conséquences financières, conséquences sur l'état du personnel et autres conséquences pour la Confédération**

Le projet peut être mis en œuvre au moyen des ressources humaines disponibles.

La nouvelle systématique de classification des voitures automobiles de travail (ch. 1.11) pourrait réduire de 0,3 à 2,8 pour mille<sup>81</sup> les recettes de la redevance sur le trafic des poids lourds par rapport aux recettes totales. Un petit nombre (environ 50 à 300) des véhicules de transport actuels pourraient devenir des véhicules de travail privilégiés. Les chiffres effectifs dépendent fortement du nombre de véhicules dont la charge utile et remorquable sera abaissée de manière ciblée en-dessous du seuil déterminant. Autrement, les mesures proposées n'auront pas de conséquences notables pour la Confédération.

Les poids effectifs augmenteront du fait du transport de voitures de tourisme par des voitures automobiles de travail (ch. 1.12). Cependant, les charges par essieu ne pourront pas excéder 12 t même pour les voitures automobiles de travail déjà immatriculées comme véhicules exceptionnels en raison de leur poids. Il ne faut donc pas s'attendre à des conséquences négatives sur l'usure des routes nationales.

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

Pour ce qui est de l'usure des routes en raison du transport de voitures de tourisme par des voitures automobiles de travail (ch. 1.12), le constat dressé au ch. 5.1 pour la Confédération s'applique également ici : puisque les charges par essieu resteront limitées à 12 tonnes, il ne faut pas s'attendre à des conséquences négatives.

La libéralisation en matière de contrôle subséquent officiel pour certaines jantes non homologuées par le constructeur (ch. 1.18) aura pour effet de réduire la charge de travail des autorités cantonales.

L'exemption de l'obligation d'immatriculation pour les chariots de travail dont la vitesse n'excède pas 6 km/h (ch. 1.15) entraînera une légère diminution de la charge de travail des autorités cantonales d'immatriculation. Par contre, le travail de contrôle de la police de la circulation pourrait augmenter légèrement.

L'augmentation de la longueur autorisée pour les engins auxiliaires des tracteurs industriels facilitera légèrement la tâche des communes (ch. 1.16), qui pourront utiliser ceux-ci pour des travaux d'entretien dans l'espace public, comme demandé par la Conférence des ingénieurs cantonaux. Comme pour les tracteurs agricoles, des caméras de vision latérale assurent la sécurité nécessaire.

Il n'y a pas lieu de s'attendre à d'autres conséquences.

### **5.3 Conséquences sociales et environnementales**

L'harmonisation des dispositions suisses avec le nouveau droit de l'UE aura pour effet d'améliorer la sécurité routière. En particulier, la reprise des prescriptions relatives à l'obligation d'équiper les véhicules des nouveaux éléments de sécurité et systèmes d'assistance UE (ch. 1.1) pourrait réduire nettement le nombre d'accidents de la route graves.

L'abandon de l'étiquette d'avertissement sur les pneus d'hiver non adaptés à la vitesse maximale du véhicule dans le trafic intérieur (ch. 1.9) est peu susceptible de se répercuter négativement sur la sécurité routière. L'obligation de disposer, sur les voitures automobiles, de pneus d'hiver adaptés à la vitesse

<sup>81</sup> Source : <https://www.bazg.admin.ch> > Documentation > Formulaire, notices et publications > Publications ayant trait à l'OFDF > [Faits et chiffres de l'AFD en 2021](#).

maximale de celles-ci vaut jusqu'à 160 km/h. Or la vitesse maximale générale est limitée à 120 km/h en Suisse.

La libéralisation en matière de contrôle subséquent officiel pour les jantes non homologuées par le constructeur (ch. 1.18) concerne uniquement les variations de déport qui se situent dans les limites de dimension prévues par le constructeur. La responsabilité des garages sera renforcée dans une mesure raisonnable, et la sécurité routière ne devrait pas être affectée.

L'assouplissement des exigences relatives au contrôle en cas de montage d'un système de propulsion électrique sur des véhicules anciens ou à la possibilité d'installer un moteur à allumage commandé répondant à la norme Euro 2 (ch. 1.17) améliorera les émissions des véhicules concernés.

L'augmentation de la longueur autorisée pour les engins auxiliaires des tracteurs industriels (ch. 1.16) sera compensée par l'obligation de monter, à l'avant desdits engins, des caméras de vision latérale (caméras permettant au conducteur de voir la chaussée transversale dans les carrefours).

La possibilité d'abaisser le niveau d'efficacité de freinage des remorques de travail lorsqu'elles sont utilisées en dehors des routes (ch. 1.14) permet de prévenir les freinages excessifs et, partant, les accidents de travail. Des mesures de sécurité techniques garantissent que l'efficacité de freinage soit ensuite relevée pour les trajets sur la route.

#### **5.4 Conséquences économiques**

La reprise des exigences de l'UE relatives aux systèmes d'automatisation (ch. 1.4) apportera une sécurité juridique dans un domaine porteur d'avenir, ouvrant la possibilité à la réalisation d'investissements dans des projets innovants.

La reprise des prescriptions européennes relatives à l'obligation d'équiper les véhicules des nouveaux éléments de sécurité et systèmes d'assistance de l'UE (ch. 1.1) touchera les commerçants d'automobiles indépendants qui se sont spécialisés dans l'importation direction de véhicules non destinés au marché européen. En effet, les véhicules destinés à des marchés tiers ne disposent pas des systèmes exigés. Les importations directes de véhicules que des constructeurs du monde entier ont conçus pour le marché européen demeureront possibles comme jusqu'ici (par ex. importations directes de divers pays de l'UE).

L'introduction de la dernière version du tachygraphe européen (ch. 1.10) facilitera les transports transfrontaliers dans les États de l'UE. Toutefois, le remplacement d'appareils afin d'assurer la conformité au droit de l'UE engendrera des frais pour les entreprises de transports. Les véhicules employés uniquement en Suisse n'auront pas à être équipés du nouveau tachygraphe.

Le remaniement de la systématique de classification des véhicules de travail (ch. 1.11) entraînera des allègements pour les branches concernées. Les véhicules de travail jouissent de certains privilèges, car ils n'effectuent pas de transports à proprement parler, mais parviennent au lieu d'affectation comme engins de travail pouvant être conduits. Ainsi, ils ne sont par exemple pas soumis à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) ni aux prescriptions relatives à la durée travail et du repos, et bénéficient de privilèges fiscaux selon les réglementations cantonales.

La possibilité d'atteindre, comme dans d'autres pays européens, une vitesse de 40 km/h avec les machines de travail agricoles équipées de freins adéquats (ch. 1.13) améliorera les processus de travail dans l'agriculture. Les machines de travail pourront passer d'un lieu de travail à un autre aussi rapidement que les tracteurs, ce qui réduira les périodes improductives consacrées aux déplacements. Cet allègement favorisera le remplacement des machines anciennes équipées de freins moins performants et de propulsions plus polluantes.

L'abrogation de l'obligation, pour les fabricants de pneumatiques, de délivrer une étiquette d'avertissement pour les pneus d'hiver non adaptés à la vitesse maximale du véhicule (ch. 1.9) permettra de réduire légèrement les coûts dans ce secteur.

De même, la possibilité de transporter des voitures de tourisme avec des voitures automobiles de travail (ch. 1.12) permettra de réaliser de faibles économies dans le secteur concerné. En cas de stationnement du véhicule de travail au même endroit pendant plusieurs jours, il ne sera plus nécessaire d'utiliser

un véhicule séparé pour les déplacements du personnel de service jusqu'au lieu de travail et depuis celui-ci.

L'exemption de l'obligation d'immatriculation pour 40 km/h les chariots de travail dont la vitesse n'excède pas 6 km/h (ch. 1.15) réduira les tracasseries engendrées pour les commerçants et les détenteurs de véhicules par les contrôles de véhicules en vue de l'immatriculation. Les économies de coûts concerneront en particulier les plates-formes élévatrices qui se meuvent au pas, utilisées par exemple pour le nettoyage et l'entretien de bâtiments et d'ouvrages d'art.

La libéralisation en matière de contrôle subséquent officiel pour certaines jantes non homologuées par le constructeur (ch. 1.18) donnera lieu à une réduction des coûts pour les détenteurs qui montent des jantes de ce type.

L'assouplissement des exigences relatives au contrôle en cas de montage d'un système de propulsion électrique sur des véhicules anciens ou à la possibilité d'installer un moteur à allumage commandé répondant à la norme Euro 2 (ch. 1.17) créera les conditions qui permettront à l'industrie d'installer des unités de propulsion modernes à des frais raisonnables.

Le remaniement des normes de délégation dans l'OETV (ch. 1.19) permettra aux autorités fédérales de réagir avec davantage de flexibilité et de rapidité à l'évolution des besoins en matière de technique des véhicules. La diminution du temps consacré aux tâches administratives lors de l'introduction d'innovations techniques permettra d'éviter des coûts pour l'économie. Cet élément est important par exemple pour les innovations techniques visant la décarbonisation de la circulation routière.

## **6 Aspects juridiques**

La révision en question s'inscrit dans le cadre fixé au Conseil fédéral par la LCR.

### **6.1 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse**

Les modifications proposées sont compatibles avec les engagements internationaux de la Suisse.

Elles n'engendrent pas d'entraves techniques au commerce avec ses principaux partenaires en la matière. La compatibilité avec le droit de l'UE et les règlements de l'ONU est garantie. La révision n'est contraire ni aux accords bilatéraux entre la Suisse et l'UE (ATT<sup>82</sup> et ARM<sup>83</sup>), ni aux règlements techniques relatifs aux véhicules de l'accord ONU du 20 mars 1958<sup>84</sup>.

<sup>82</sup> Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route, conclu le 21 juin 1999 (accord sur les transports terrestres) ; RS **0.740.72**.

<sup>83</sup> Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité ; RS **0.946.526.81**.

<sup>84</sup> Accord des Nations Unies du 20 mars 1958 concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements ; RS **0.741.411**.