



Q494-0322

7.12.2017

Modification des exigences techniques et du contrôle en vue de l'immatriculation des véhicules routiers, et introduction d'un nouveau tachygraphe

Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)

Rapport explicatif

Synthèse

L'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers¹ (OETV) est mise en consultation, accompagnée du présent rapport. La révision partielle harmonise les prescriptions relatives à plusieurs types de véhicules avec le nouveau droit européen. Dans le sens de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR)², ces modifications contribuent à améliorer encore davantage la sécurité routière ainsi que la protection de l'environnement et évitent des entraves techniques au commerce.

Contexte

L'Union européenne a révisé les prescriptions techniques applicables aux véhicules agricoles et forestiers³. Sur la base de l'accord relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité⁴ (ARM), la Suisse s'est engagée à immatriculer également ces véhicules en Suisse. Les nouvelles règles comportent notamment des exigences accrues imposées aux systèmes de freinage et s'écartent des dispositions suisses en vigueur relatives à la construction et à l'équipement. Pour éviter les entraves techniques au commerce, l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)⁵ doit être adaptée au nouveau droit de l'UE. Les systèmes de freinage et les attelages de remorques doivent être harmonisés afin qu'à l'avenir, les véhicules suisses déjà en circulation puissent être attelés avec des véhicules de l'UE et exploités en toute sécurité.

Pour les véhicules destinés au transport de personnes et de choses telles que les automobiles, les voitures de livraison et les autocars, les prescriptions techniques européennes en matière de construction et d'équipement se sont imposées depuis longtemps. La mise en œuvre de la motion Darbellay⁶ (13.3818) exige que les cantons se fient aux documents de conformité (CoC) établis dans l'UE (par le constructeur) et que les véhicules neufs (de moins d'un an et de moins de 2000 km) soient immatriculés par voie purement administrative. Ils ne devront donc plus être présentés au service des automobiles en vue d'un contrôle d'identification (abandon de la vérification de la concordance entre le véhicule et le certificat de conformité).

Les moteurs des machines de travail doivent répondre aux prescriptions de l'UE en matière de gaz d'échappement pour les « machines et engins mobiles non destinés au trafic routier ». Ces règles ont été renforcées avec le niveau V applicable à l'immatriculation à partir de 2019 et atteignent, en ce qui concerne les valeurs limites des gaz d'échappement, un niveau similaire à la norme EURO VI pour les camions.

Tout comme les gaz d'échappement des moteurs à combustion, le bruit a lui aussi une grande influence sur l'environnement et la population. En vue de réduire le tapage nocturne et de tenir dûment compte de l'objectif de la motion Golay⁷ (17.3242 ; non encore traitée au Conseil), des mesures de réduction des émissions de bruit générées par les véhicules à feux bleus ont été mises à l'étude.

Des demandes émanant de divers groupements d'intérêts et associations professionnelles en vue d'adapter certaines dispositions ont été étudiées en interne. Elles sont intégrées dans la présente révision et mises en discussion dans le cadre de la consultation.

¹ RS 741.41

² RS 741.01

³ Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5.2.2013 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 délégué (UE) 2016/1788, JO L 277 du 13.10.2016, p. 1.

⁴ Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité, conclu le 21 juin 1999 (Accord de reconnaissance mutuelle, ARM ; RS 0.946.526.81).

⁵ RS 741.41

⁶ « Pour une admission simplifiée des véhicules à moteur et plus de sécurité routière »

⁷ « Avertisseurs à deux tons alternés pour véhicules prioritaires. Réduire les nuisances »

Contenu du projet

La plupart des articles et deux annexes de la présente révision de l'OETV concernent les prescriptions relatives à la classification ainsi qu'à la construction/l'équipement des remorques de travail et des véhicules à usage agricole. Les principaux sujets en rapport avec la technique des véhicules sont les exigences imposées aux systèmes de freinage, les dispositifs d'attelage, les prescriptions concernant la longueur des engins de travail fixés à l'avant et les charges par essieu des remorques. Certaines de ces nouveautés exigent d'ailleurs d'adapter l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR)⁸, l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC)⁹ et l'ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers (ORT)¹⁰. Les modifications concernant la classification des véhicules découlent principalement des définitions données par l'UE aux catégories de tracteurs et de remorques.

La deuxième des quatre parties de l'OETV contient les dispositions relatives au contrôle du véhicule. Les chapitres portant sur le contrôle du véhicule avant l'immatriculation et sur le contrôle subséquent sont restructurés dans le cadre des modifications visant à mettre en œuvre la motion Darbellay (13.3818), et le chapitre sur le contrôle en vue de l'immatriculation présente une nouvelle teneur.

D'autres propositions de modifications s'appuyant sur des motions individuelles concernent l'uniformisation de la classification des véhicules du service du feu et de la protection civile ainsi que l'assimilation des remorques de cirques et de forains aux remorques de travail.

Les prescriptions de l'annexe 5 en matière de gaz d'échappement applicables aux types de véhicules suisses doivent être adaptées aux nouvelles règles de l'UE, et les renvois actualisés. De ce fait, une adaptation de l'ordonnance du DETEC du 21 août 2002 relative à l'entretien et au contrôle subséquent des voitures automobiles en ce qui concerne les émissions de gaz d'échappement et de fumées¹¹ est nécessaire.

L'Union européenne a fait évoluer les prescriptions relatives au tachygraphe. La reprise des nouvelles règles en la matière et l'introduction du nouveau tachygraphe intelligent nécessitent l'adaptation de diverses ordonnances. Cela concerne notamment l'OETV, l'ORT et l'OAC. Le présent rapport ne contient que de brefs résumés à cet égard. Toutes les modifications sont décrites de façon détaillée dans le rapport explicatif « *Ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1) et autres ordonnances destinées à mettre en œuvre le règlement (UE) n° 165/2014¹² (introduction du tachygraphe intelligent)* ».

⁸ RS 741.11

⁹ RS 741.51

¹⁰ RS 741.511

¹¹ RS 741.437

¹² Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, JO L 60 du 28.2.2014, p. 1.

Sommaire

1.	Grandes lignes du projet	4
1.1.	Contexte	4
1.2.	Nouvelle réglementation demandée	4
1.2.1.	Véhicules à usage agricole et forestier	4
1.2.2.	Immatriculation simplifiée pour les véhicules importés directement de l'UE	6
1.2.3.	Prescriptions en matière d'émissions	6
1.2.4.	Classification en fonction du type de véhicule	7
1.2.5.	Autres modifications.....	8
1.2.6.	Entrée en vigueur prévue.....	8
2.	Commentaires des différentes dispositions.....	9
2.1.	Modification de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers	9
2.2.	Modification de l'ordonnance du DETEC relative à l'entretien et au contrôle subséquent des voitures automobiles en ce qui concerne les émissions de gaz d'échappement et de fumées 34	
2.3.	Modification de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière	34
2.4.	Modification de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière.....	37
2.5.	Modification de l'ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers	38
3.	Conséquences.....	40
3.1.	Conséquences pour la Confédération	40
3.1.1.	Conséquences financières.....	40
3.1.2.	Conséquences en matière de personnel	40
3.2.	Conséquences pour les cantons et les communes	40
3.3.	Conséquences pour l'économie	40
3.4.	Conséquences pour la société.....	41
3.5.	Conséquences pour l'environnement	41
4.	Aspects juridiques	42
4.1.	Base juridique	42
4.2.	Relation avec le droit européen	42

1. Grandes lignes du projet

1.1. Contexte

Pour tenir compte des progrès de la technique, de la protection de l'environnement et des nouvelles connaissances en matière de sécurité, l'OETV fait régulièrement l'objet d'adaptations aux nouvelles réalités, en tenant compte des évolutions internationales. Suite à l'accord relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité (ARM) et à l'accord sur les transports terrestres¹³ (ATT) dans les Accords bilatéraux I, l'état des prescriptions de l'Union européenne (UE) reconnues en Suisse est constamment mis à jour, et les dimensions ainsi que les poids dans le trafic transfrontalier sont harmonisés. La loi fédérale du 6 octobre 1995 sur les entraves techniques au commerce¹⁴ (LETC) requiert en outre que les exigences suisses en matière de produits soient conçues de façon à ne créer aucune entrave au transport de marchandises entre les États due à des différences dans leurs prescriptions techniques.

1.2. Nouvelle réglementation demandée

1.2.1. Véhicules à usage agricole et forestier

Avec l'adoption du nouveau règlement-cadre et des dispositions détaillées correspondantes sous la forme de règlements délégués, l'UE a entièrement révisé les prescriptions techniques applicables aux véhicules agricoles et forestiers. Celles-ci sont contraignantes dans l'UE pour les nouveaux modèles de tracteurs et de remorques depuis le 1^{er} janvier 2016, dans la mesure où une réception par type doit être délivrée. Les véhicules réceptionnés et donc conformes aux nouvelles dispositions peuvent déjà être immatriculés en Suisse depuis le 1^{er} juin 2015. Sur la base de l'ARM, les États membres de l'UE et de l'EEE acceptent également les véhicules suisses réceptionnés selon ces règles. Les véhicules à usage agricole et forestier réceptionnés selon les anciennes règles de la CE peuvent encore être immatriculés dans l'UE jusqu'au 31 décembre 2017. S'ils sont importés en Suisse d'ici à cette date, l'immatriculation restera encore possible dans notre pays sans restriction.

Dans l'UE et en Suisse, les tracteurs sont soumis à la réception par type, mais pas les remorques agricoles. L'application des prescriptions européennes est donc facultative pour ces dernières. Une autre solution consiste à appliquer des prescriptions nationales différentes. Le standard de l'UE présente cependant l'avantage que les véhicules correspondants sont acceptés dans l'ensemble de l'UE et de l'AELE. L'UE s'attend à ce que la réglementation actuelle s'impose dans les prescriptions nationales des États membres, comme ce fut le cas après l'adoption des prescriptions communautaires désormais abrogées. Les prescriptions applicables aux freins et aux attelages de remorques doivent être harmonisées si les véhicules suisses doivent rester compatibles à l'avenir avec ceux de l'UE. Cela profitera autant aux constructeurs qu'aux consommateurs suisses. Le récapitulatif ci-après montre l'évolution des prescriptions concernant le raccord de frein entre tracteurs et remorques dans l'UE et en Suisse :

¹³ Accord 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, ATT ; RS **0.740.72**).

¹⁴ RS **946.51**

Type de véhicule	État des prescriptions de l'UE	UE	CH
Tracteurs	Anciennes (directive n° 2003/37/CE ¹⁵)	1 conduite (hydraulique) et/ou 2 conduites (pneumatiques)	1 conduite (hydraulique) et/ou 2 conduites (pneumatiques)
	Nouvelles (règlement (UE) n° 167/2013 ¹⁶)	2 conduites (hydrauliques et/ou pneumatiques) à partir du 01.01.2018 et (également en option) 1 conduite (hydraulique), mais interdiction à partir du 01.01.2021	2 conduites (hydrauliques et/ou pneumatiques) à partir du 01.01.2019 et (également en option) 1 conduite (hydraulique) sans limitation dans le temps
Remorques	Anciennes (-)	Pas de prescriptions européennes spécifiques, mais différentes prescriptions nationales Jusqu'au 31.12.2017, pas d'immatriculation assurée dans toute l'UE ; après cette date, éventuellement selon les prescriptions nationales RT impossible	1 conduite (hydraulique) ou 2 conduites (pneumatiques) autorisation jusqu'au 30.04.2019 en cas d'importation/construction en CH, immatriculation possible sans limitation dans le temps après l'importation RT facultative
	Nouvelles (règlement (UE) n°167/2013)	2 conduites (hydrauliques ou pneumatiques) ou éventuellement prescriptions nationales différentes à partir du 01.01.2018, obligatoire pour garantir l'immatriculation dans toute l'UE RT nécessaire pour garantir l'immatriculation dans toute l'UE	2 conduites (hydrauliques ou pneumatiques) pas de prescriptions suisses différentes de celles de l'UE à partir du 01.05.2019, obligatoire pour l'importation/la construction en Suisse RT facultative

Les dernières prescriptions de l'UE apportent également des nouveautés concernant les poids et les dimensions. Ainsi, les essieux des remorques qui sont entraînés par l'énergie de moteurs de tracteurs pourront désormais supporter la même charge que les essieux moteurs des véhicules automobiles. La largeur des remorques de travail pourra être de 3,0 m au lieu des 2,55 m habituels. Pour que les véhicules ayant des réceptions par type reconnues selon le chap. 13 ARM puissent aussi être

¹⁵ Directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules, et abrogeant la directive 74/150/CEE, JO L 171 du 9.7.2003, p. 1 (abrogée).

¹⁶ 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 délégué (UE) 2016/1788, JO L 277 du 13.10.2016, p. 1.

immatriculés en Suisse et puissent être utilisés également dans le transport transfrontalier de marchandises, conformément à l'ATT, les prescriptions techniques de l'OETV et les règles de la circulation de l'OCR doivent être adaptées.

Les conducteurs de tracteurs agricoles doivent pouvoir bien voir la zone située derrière le tracteur, car c'est là que sont fixés la plupart des engins requis pour les travaux à effectuer. La position du siège est donc plus ou moins éloignée de l'extrémité avant du véhicule selon sa fonction. Lorsque le véhicule s'engage sur une route, la visibilité peut être entravée, ce qui est souvent compensé de nos jours par des rétroviseurs latéraux disposés le plus à l'avant possible. La grande distance par rapport à ces rétroviseurs impose cependant des limites à cette mesure de compensation, de sorte que la « distance entre l'extrémité avant du véhicule et le centre du dispositif de direction » est limitée à 4 m. La puissance des moteurs des tracteurs agricoles n'a cessé de progresser ces dernières années, si bien que les moteurs deviennent plus gros et plus longs. De même, les systèmes de traitement des gaz d'échappement tels que les filtres à particules pour diesel et les catalyseurs ont besoin de place ; la combinaison de ces éléments a tendance à allonger les capots des moteurs. S'il faut également fixer et atteler un engin de travail à l'avant du tracteur, la distance maximale autorisée de quatre mètres ne suffit plus. Diverses associations et organisations agricoles ont donc demandé d'adapter cette limitation. À titre de mesure de compensation, des « caméras de vision latérale » avec moniteurs dans la cabine de pilotage doivent être prévues.

1.2.2. Immatriculation simplifiée pour les véhicules importés directement de l'UE

Cette simplification s'applique aux véhicules neufs (ayant moins d'un an et un kilométrage inférieur à 2000 km) réceptionnés dans l'UE. En présentant le certificat de conformité européen (CoC) établi par le constructeur, il sera désormais possible d'obtenir l'immatriculation auprès des cantons uniquement par voie administrative. Une identification du véhicule ou un contrôle de fonctionnement auprès du service des automobiles ne seront plus réalisés que dans des cas exceptionnels définis. En conséquence, le possesseur du véhicule devra faire parvenir à l'autorité compétente le certificat de conformité (CoC), l'attestation d'assurance et le formulaire 13.20 A (rapport d'examen) tamponné par la douane en vue de l'immatriculation. Pour les voitures de tourisme neuves (et dans quelques années aussi pour les voitures de livraison neuves), le détenteur du véhicule devra en outre apporter la preuve du paiement de la taxe d'incitation pour les émissions de dioxyde de carbone (sanction CO₂). À cette fin, le formulaire 13.20 A et le CoC seront envoyés à l'Office fédéral des routes (OFROU) qui calculera le montant à acquitter le cas échéant et le confirmera sur le formulaire 13.20 A. La sanction CO₂ disparaîtra pour les autres types de véhicules tels que les motocycles ou les tracteurs.

Les véhicules bénéficiant d'une réception par type suisse ou d'une fiche de données suisse doivent également pouvoir profiter de l'immatriculation simplifiée (une fiche de données est établie par l'OFROU à la demande d'un importateur en guise d'attestation de la réception par type européenne reconnue en Suisse).

Par ailleurs, la possibilité pour les cantons de déléguer à des tiers le contrôle précédant l'immatriculation est élargie à tous les genres de véhicules. En outre, il doit être permis aux cantons de déléguer aussi les contrôles subséquents de modifications soumises à l'obligation de déclaration et de contrôle.

S'agissant des véhicules pour lesquels aucune réception par type suisse ou aucune fiche de données n'est établie à l'OFROU, les services des automobiles ne peuvent plus se procurer les données pertinentes pour l'immatriculation à partir du système informatique de l'OFROU, mais doivent les saisir eux-mêmes à partir des documents de conformité fournis.

1.2.3. Prescriptions en matière d'émissions

Aux côtés des normes EURO bien connues pour les véhicules routiers, il existe également dans l'UE des prescriptions concernant les gaz d'échappement des moteurs à combustion destinés aux « machines et engins mobiles non routiers » (*non-road mobile machinery ; NRMM*). Elles s'appliquent aux tracteurs, aux engins de travail et aux véhicules communaux qui ne sont pas qualifiés de véhicules routiers à proprement parler dans l'UE, puisqu'ils sont principalement utilisés en dehors de l'espace routier.

Ces prescriptions NRMM également applicables en Suisse ont été entièrement révisées par l'adoption du règlement (UE) 2016/1628¹⁷ visant à introduire le niveau V et remplacent celles de la directive 97/68/CE¹⁸ (niveaux I à IV). Le champ d'application est étendu aux moteurs de moins de 19 kW et de plus de 560 kW. Y seront désormais soumis, outre les moteurs diesel, tous les moteurs à combustion fonctionnant à l'essence ou au gaz. L'introduction d'une valeur limite rigoureuse pour le nombre de particules rendra l'utilisation de systèmes de filtres à particules incontournable pour les moteurs diesel d'une puissance comprise entre 19 et 560 kW. De même, il est prévu d'introduire un système simple de diagnostic embarqué (*on-board diagnosis, OBD*, surveillance des composants en fonctionnement qui influent sur les émissions). Désormais, le champ d'application de ces règles de l'UE couvrira également les luges à moteur (motoneiges) et certains véhicules tout terrain qui ne sont pas destinés principalement à circuler sur les routes (par ex. quads tout terrain).

En Suisse, ces exigences doivent également être reprises sans délai. C'est pourquoi elles couvriront aussi les luges à moteur, les monoaxes et les voitures à bras équipées d'un moteur. Le niveau V présente des valeurs limites aussi rigoureuses que les normes antipollution EURO VI en vigueur pour les camions.

Non seulement les prescriptions destinées à protéger la population et l'environnement contre les nuisances sonores concernent les prescriptions en matière d'émissions pour les moteurs, mais elles s'appliquent aussi partout où des améliorations significatives peuvent être apportées aux personnes concernées par des moyens appropriés. Le repos nocturne des riverains de rues fréquemment empruntées par les véhicules à feux bleus doit donc être mieux protégé par des dispositions spécifiques applicables aux avertisseurs à deux sons alternés. Telle est d'ailleurs la revendication de la motion Golay (17.3242 ; non encore traitée au Conseil). Aucune nouvelle règle en matière d'équipement ne sera cependant introduite. Si l'on prescrivait par exemple pour les nouveaux véhicules d'intervention des dispositifs de réglage du volume pour l'avertisseur à sons alternés, cette mesure ne déploierait des effets qu'avec le remplacement du parc de véhicules, ce qui prendrait beaucoup de temps. D'autre part, il serait très onéreux de modifier l'équipement des véhicules de pompiers, des véhicules sanitaires et de police déjà en circulation. L'adaptation des règles d'utilisation de l'avertisseur à deux sons alternés à l'art. 16, al. 3, OCR s'est avérée être une mesure appropriée. Cette disposition de l'OCR doit donc être complétée par des éléments ayant fait leurs preuves et qui sont contenus aujourd'hui dans une (simple) fiche technique. Il est notamment prévu d'appliquer de façon différente de jour et de nuit l'avertisseur à deux sons alternés pour les véhicules d'intervention urgente.

1.2.4. Classification en fonction du type de véhicule

Alors que les prescriptions techniques applicables à la plupart des véhicules routiers sont déjà largement harmonisées avec le droit de l'UE, la classification soit en tant que véhicule de travail (plaques de contrôle bleues) soit en tant que véhicule de transport (plaques de contrôle blanches) s'appuie sur des dispositions suisses. Le type de véhicule est déterminant pour l'assujettissement aux prescriptions techniques applicables. Celui-ci prescrit également la fréquence à laquelle les véhicules doivent être soumis à un contrôle subséquent, les catégories de permis de conduire requises, les modalités de paiement d'une éventuelle redevance sur les poids lourds, et détermine, en liaison avec les réglementations cantonales, le montant de la redevance pour l'utilisation des routes.

Les associations d'intérêts, en liaison avec les services du feu professionnels et de milice suisses, ont exprimé le souhait, auprès de l'Office fédéral des routes (OFROU), que les véhicules des services du feu soient uniformément immatriculés en tant que véhicules de travail avec des plaques de contrôle bleues. Indépendamment de la question de savoir si les véhicules sont prévus pour le transport de

¹⁷ Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 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.

¹⁸ Directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1997 sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, JO L 59 du 27.2.1998, p. 1 (abrogée).

choses ou de personnes ou s'ils effectuent réellement des travaux, les intervalles applicables aux contrôles subséquents seraient alors toujours les mêmes.

Les intervalles entre les contrôles périodiques étaient également la préoccupation de l'organisation faîtière des associations du cirque pour l'assimilation des remorques de cirques et de forains aux remorques de travail. Les remorques de transport des cirques et des forains ont comme seul but de transférer les équipements mobiles des entreprises d'un emplacement à un autre. L'importance particulière des métiers des forains et du cirque, qui apporte depuis des siècles la culture et le divertissement sur le lieu de résidence de ses visiteurs en empruntant les routes, a déjà été prise en considération au niveau du droit fédéral par la réduction de la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds : les véhicules à moteur de ces professionnels qui transportent exclusivement du matériel de forains et de cirque ou qui tractent des remorques non assujetties à la redevance payent une taxe forfaitaire ; les caravanes de forains et de cirques ainsi que les remorques de transport de choses destinées aux forains et aux cirques qui ne transportent que du matériel de forains et de cirque sont entièrement exemptées de la redevance sur le trafic des poids lourds.

1.2.5. Autres modifications

L'échange avec les autorités cantonales d'exécution, les demandes émanant du commerce et de l'industrie ainsi que les questions des citoyens donnent lieu à d'autres propositions de modifications mineures. Ces adaptations couvrant des thèmes très larges et très spécifiques ainsi que les éventuelles modifications consécutives de diverses ordonnances du droit de la circulation routière sont présentées dans les commentaires relatifs aux dispositions concernées.

1.2.6. Entrée en vigueur prévue

Les modifications doivent entrer en vigueur le 1^{er} février 2019.

Les prescriptions contenant de nouvelles exigences plus rigoureuses, qui réclament de la part des constructeurs une adaptation de la production ou l'importation à temps de véhicules commandés à l'étranger, doivent entrer en vigueur le 1^{er} mai 2019 (voir également les commentaires détaillés au chap. 2).

2. Commentaires des différentes dispositions

2.1. Modification de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers

Préambule

Diverses normes de délégation pour lesquelles il existe déjà des dispositions d'exécution dans l'OETV ne sont pas citées dans le préambule. La liste doit donc être complétée dans le préambule de l'OETV en vue d'améliorer la transparence.

Remplacement d'expressions

Al. 1 : la désignation suisse des véhicules spécialement conçus pour l'agriculture ou les métiers connexes doit être harmonisée avec celle de l'UE. Les véhicules agricoles doivent désormais être appelés « véhicules agricoles et forestiers ». Cela entraîne des adaptations dans divers articles de l'OETV et dans d'autres ordonnances du droit de la circulation routière.

Le présent rapport utilise l'expression « véhicules agricoles » pour expliquer le droit en vigueur et l'expression « véhicules agricoles et forestiers » dans le cadre des modifications prévues.

Al. 2 : dans le texte italien, la terminologie désignant les tachygraphes est harmonisée ; dans toute l'ordonnance, chaque occurrence de l'expression « odocronografo » est remplacée par « tachigrafo ».

Al. 3 : dans le texte italien, la terminologie désignant le ralentisseur est harmonisée ; dans toute l'ordonnance, chaque occurrence de l'expression « freni continui » est remplacée par « rallentatore ».

Al. 4 : dans le texte italien, le terme « attrezzi suppletivi » est remplacé par « attrezzi accessori » dans toute l'ordonnance.

Al. 5 : dans le texte italien, le terme « accessori » est remplacé par « attrezzi accessori » aux art. 27, al. 2, let. a et c, 28, let. b et c, et 110, al. 3, let. b.

Al. 6 : dans le texte italien, le terme « apparecchi di lavoro » est remplacé par « attrezzature di lavoro » aux art. 13, al. 1 et 2, let. c, 22, al. 2, let. d, 38, al. 3, 168, al. 2, 171, al. 3, ainsi qu'à l'annexe 8, et ce dans un souci d'harmonisation.

Al. 7 : dans le texte italien, le terme « attrezzi di lavoro » est remplacé par « attrezzature di lavoro » aux art. 13, al. 3, let. b, 22, al. 3, 165, al. 4, et 171, al. 2.

Al. 8 : dans le texte italien, le terme « collegamento di sicurezza » est remplacé dans toute l'ordonnance par « agganciamento di sicurezza », et ce dans un souci d'harmonisation.

Al. 9 : dans le texte italien, le terme « slitte a motore » est remplacé dans toute l'ordonnance par « motoslitte ».

Art. 7, al. 1, let. a, et 2

Al. 1, let. a : dans le texte italien, le terme « dispositivo di agganciamento per rimorchi » est remplacé par « gancio di traino ».

Al. 2 : dans le texte italien, le terme « carico del dispositivo d'appoggio e carico della sella d'appoggio » est remplacé par « carico d'appoggio o della sella ».

Art. 8, al. 1 et 2

Al. 1 : dans le texte italien, les expressions « carico del dispositivo d'appoggio » et « dispositivo di attacco (dispositivo di agganciamento per rimorchi) » sont remplacées respectivement par « carico d'appoggio » et « dispositivo di agganciamento (gancio di traino) ».

Al. 2 : dans le texte italien, les expressions « carico della sella d'appoggio » et « veicolo trattore a sella » sont remplacées respectivement par « carico della sella » et « trattore a sella ».

Art. 9, al. 5 (nouveau)

Le terme suisse de « véhicule agricole » s'accompagne de divers privilèges (permis de conduire, obligation d'immatriculation, taxes, etc.), mais aussi de la restriction de l'utilisation à des courses agricoles. L'UE fixe des prescriptions spécifiques applicables aux véhicules « agricoles et forestiers », mais n'y associe aucun aspect relatif à leur utilisation. Pour que l'immatriculation industrielle et donc l'utilisation non agricole restent possibles pour les véhicules conçus pour l'agriculture et la sylviculture, il faut que le droit suisse autorise la possibilité de déroger à la classification des véhicules selon l'UE (cf. chap. 4.2 Relation avec le droit européen).

Comme les véhicules agricoles et forestiers ne peuvent être utilisés en Suisse que pour des courses agricoles, et que contrairement à l'UE, la vitesse maximale ne peut plus dépasser 40 km/h, la définition de ces véhicules doit être conservée dans l'OETV (les véhicules d'une vitesse maximale supérieure à 40 km/h reçoivent une immatriculation industrielle). Les véhicules agricoles sont aujourd'hui définis dans la 3^e partie de l'OETV (exigences techniques ; art. 161 et 207). Les critères de classification des autres véhicules se trouvent dans la 1^{ère} partie. Pour les véhicules qui correspondent intégralement au droit de l'UE, la 3^e partie ne s'applique pas. En revanche, les critères de classification de la 1^{ère} partie s'appliquent à tous les véhicules routiers. Étant donné que la classification en tant que véhicules agricoles doit également être possible pour les tracteurs et les remorques de l'UE, il est aujourd'hui nécessaire de prévoir dans la 1^{ère} partie, parmi les critères de classification des voitures automobiles et des remorques, une référence croisée aux véhicules agricoles de la 3^e partie. Cette structure est lourde.

Dans un souci de simplification, la définition des véhicules agricoles et forestiers doit dorénavant être regroupée dans une définition générale à l'art. 9 (véhicules), dans la 1^{ère} partie de l'OETV. Il en découle des simplifications aux art. 11, 161 et 207.

Art. 11, al. 4

Voir commentaires relatifs à l'art. 9, al. 5.

Art. 12 Classification selon le droit de l'UE

L'harmonisation avec le nouveau droit européen nécessite l'intégration de diverses définitions de véhicules concernant les tracteurs et les remorques (cf. art. 20). Pour en améliorer la compréhension, cet article est donc restructuré et reformulé.

Art. 13, al. 2, let. d

Les voitures automobiles des services du feu et de la protection civile seront désormais assimilées aux voitures automobiles de travail, quel que soit leur équipement. Les missions des services du feu et de la protection civile nécessitent de plus en plus des équipements spécialisés pour répondre aux divers types d'événements. Dans ce contexte, les véhicules servent souvent de supports aux modules d'intervention requis, et ne disposent donc plus d'équipements fixes. La simplification des critères de classification vise à apporter plus de transparence et à favoriser l'exécution uniforme par les autorités d'immatriculation cantonales.

La classification dans la catégorie des machines de travail allongera notamment les intervalles entre deux contrôles périodiques obligatoires, mais assouplira également les règles de construction et d'équipement (par ex. concernant les systèmes d'aide à la conduite) pour les véhicules des services du feu et de la protection civile qui sont classifiés selon le droit en vigueur en tant que véhicules affectés au transport de choses (avec une tâche exclusive de transport comme pour les véhicules destinés au transport de pompiers ou les camions à superstructure interchangeable). Les véhicules acquis reposent cependant le plus souvent sur des châssis standard de camions ou de voitures de livraison qui répondent de toute manière aux prescriptions de l'UE relatives aux véhicules routiers. Les véhicules des services du feu et les véhicules de travail de la protection civile sont exonérés de la redevance pour l'utilisation des routes nationales (art. 4, al. 1, let. b, LVA¹⁹).

¹⁹ Loi du 19 mars 2010 sur la vignette autoroutière, RS 741.71.

Art. 20, al. 3, let. c^{bis}, d et f, et 4 (nouveau)

Let. c^{bis} : l'harmonisation avec le nouveau droit européen nécessite l'intégration de diverses définitions de remorques et de tracteurs (voir également l'art. 12). Les « remorques à timon rigide », un type de remorque qui diffère selon le mode de construction, doivent être ajoutées à l'OETV, car les remorques à timon rigide réceptionnées conformément au règlement (UE) n° 167/2013²⁰ doivent désormais également pouvoir être immatriculées en Suisse. Les remorques à essieu central déjà définies dans l'OETV sont un sous-ensemble des remorques à timon rigide, mais les premières sont soumises à des prescriptions spéciales. En règle générale, les remorques à timon rigide génèrent une charge sur le timon supérieure à celle admissible pour les remorques à essieu central. Suite à cette adaptation, le sous-ensemble des remorques à essieu central sera remplacé dans divers articles par le terme « remorque à timon rigide », qui répond à une définition plus générale (et n'y sera plus expliqué). Il s'agit des art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 et de l'annexe 7 du projet OETV ainsi que de l'art. 67 du projet OCR.

La modification garantira en outre que toutes les remorques conformes à une réception par type de l'UE au sens du chap. 13 ARM puissent être immatriculées sans restriction.

Let. d : définition de la « remorque à essieu central » : il est ajouté que les remorques à essieu central font partie des remorques à timon rigide.

Let. f : avec l'abrogation des directives d'exécution relatives à l'immatriculation des véhicules à chenilles et des traîneaux²¹, la définition des traîneaux qui y figurait disparaît (cf. commentaires des art. 61 et 77 du projet OCR au chap. 2.3 ainsi que de l'art. 72 du projet OAC au chap. 2.4). C'est pourquoi celle-ci doit être reprise dans les définitions des véhicules de l'OETV.

Al. 4 : l'affectation des timons à réglage hydraulique aux timons rigides peut également être appliquée aux remorques à essieu central.

Art. 21 Classification des remorques selon le droit de l'UE

Comme pour la classification des tracteurs (cf. commentaire de l'art. 12), il convient d'introduire les définitions des remorques agricoles et forestières de l'UE des catégories « R » pour les remorques de transport et « S » pour les remorques de travail. Afin d'améliorer la compréhension, cet article est donc restructuré et reformulé.

La notion de « remorque à essieu central » est remplacée par celle de « remorque à timon rigide ».

Pour les remorques à essieu central et à timon rigide des catégories R et S, l'UE introduit une définition de la « masse maximale techniquement admissible » différente de celle des remorques de catégorie O (annexe XXII, ch. 2.3.2., du règlement délégué (UE) 2015/208²²). Selon cette nouvelle définition, la charge du timon n'est plus incluse dans la masse maximale. Les réceptions par type, les certificats de conformité européens (CoC) et les plaquettes de constructeur fixées sur la remorque présenteront dorénavant le poids maximal garanti par le constructeur et la charge du timon comme des valeurs séparées. Cela a une incidence sur le « poids garanti » au sens de l'art. 7, al. 3, OETV, qui s'appuie sur ces indications du constructeur, ce qui doit être pris en considération pour la détermination du « poids total » (art. 7, al. 4, OETV). Le « poids total », qui inclut la charge du timon transmise au véhicule tracteur, est inscrit dans le permis de circulation suisse. Pour l'établissement des permis de circulation, il convient donc d'additionner les valeurs de la « masse maximale techniquement admissible » et de la « charge du timon au point d'attelage (S) ».

Art. 22, al. 2, let. a et c (nouveau)

Let. a : les prescriptions de l'UE pour la réception par type des véhicules agricoles et forestiers permettent d'accorder des réceptions par type à des remorques de travail (catégorie S) même si celles-ci disposent d'une capacité de chargement limitée. L'aménagement de la capacité de chargement n'est

²⁰ Voir note de bas de page au chapitre 1.2.1.

²¹ Instructions du DFJP du 14 février 1968 concernant l'immatriculation des véhicules à chenilles et des traîneaux.

²² Règlement délégué (UE) 2015/208 de la Commission du 8 décembre 2014 complétant le règlement (UE) n° 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 042 du 17.2.2015, p. 1, modifié par le règlement délégué (UE) 2016/1788, JO L 277 du 13.10.2016, p. 1.

pas défini, mais celle-ci ne peut dépasser les 2/3 du poids garanti. Le matériel entreposé dans cet espace de chargement doit être en rapport avec le travail effectué. Il peut s'agir aussi bien du résultat que du produit initial du processus de travail. Les critères de classification de l'OETV doivent être adaptées à la formulation du droit de l'UE.

Selon le droit européen en vigueur, les remorques de travail agricoles et forestières peuvent présenter de façon générale une largeur maximale de 3,0 m. Il n'est donc pas nécessaire d'adapter les dispositions du droit fédéral, puisque les remorques de travail agricoles d'une largeur maximale de 3,5 m sont déjà immatriculées comme véhicules spéciaux (art. 27, al. 1, OETV). Toutefois, lors de l'immatriculation, il n'est plus nécessaire de justifier le dépassement de la largeur de 2,55 m applicable aux remorques de transport.

Let. c : les remorques de transport de la branche foraine et du cirque occupent déjà une position à part dans le droit fédéral, puisqu'elles sont exonérées de la redevance sur le trafic des poids lourds. À la demande des détenteurs du véhicule, les remorques concernées sont qualifiées de « véhicules de forains » dans le permis de circulation, conformément aux instructions de l'Administration fédérale des douanes aux cantons concernant la redevance sur le trafic des poids lourds. Les associations d'intérêts de la branche foraine et du cirque ont demandé à l'Office fédéral des routes (OFROU) que les remorques ainsi désignées soient désormais assimilées aux remorques de travail. Cette classification doit allonger les intervalles entre les contrôles périodiques obligatoires, notamment pour les remorques d'un poids total supérieur à 3,5 t. Actuellement, cela concerne 359 remorques dans toute la Suisse.

Étant donné que les remorques de travail au sens de l'art. 3 de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL)²³ ne sont pas assujetties à l'obligation de redevance, les remorques concernées devront désormais être munies de la vignette autoroutière conformément à l'art. 3, al. 2, LVA.

L'assimilation aux remorques de travail ne doit s'appliquer qu'aux véhicules qui transportent exclusivement du matériel de cirque ou de forains. Les véhicules des cirques et des forains ne doivent cependant pas pouvoir profiter rétroactivement des exigences techniques moins rigoureuses applicables aux remorques de travail. C'est pourquoi il est prévu dans le cadre de la présente révision une disposition transitoire pour les remorques de forains circulant jusqu'ici avec des plaques de contrôle blanches, applicable jusqu'à l'entrée en vigueur de dispositions plus strictes en matière de freinage et prescrivant pour les remorques de travail les mêmes règles de construction et d'équipement que pour les remorques de transport (art. 222p, al. 1). La modification proposée doit entrer en vigueur de manière échelonnée en même temps que la révision des exigences en matière de freinage pour les remorques de travail (cf. commentaires de l'art. 201 et du ch. III du projet d'ordonnance).

Art. 29 à 34b

Dans le cadre de la mise en œuvre de la motion Darbellay (13.3818), le chapitre relatif au contrôle en vue de l'immatriculation est remanié et le chapitre relatif au contrôle subséquent est adapté en conséquence. En outre, les dispositions communes pour les contrôles en vue de l'immatriculation et les contrôles subséquents sont regroupées dans un nouveau chapitre 2a. Les modifications doivent être applicables à compter de la date d'entrée en vigueur ordinaire (cf. ch. III du projet d'ordonnance).

Art. 29 Principe

Al. 1 : adaptations rédactionnelles du texte en vigueur. La disposition stipulant que les remorques sont attelées à des véhicules tracteurs appropriés pour être contrôlées est déplacée à l'art. 34b, al. 6, du projet OETV. Le renvoi à l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC)²⁴ est abrogé, puisque l'OAC est applicable même sans ce renvoi.

Al. 2 : le contrôle en vue de l'immatriculation des cyclomoteurs n'est pas réglé dans l'OETV. Les art. 90 à 96 OAC suffisent.

Al. 3 : adaptations rédactionnelles de la disposition en vigueur.

²³ RS 641.81

²⁴ RS 741.51

Al. 4 : adaptations rédactionnelles de la disposition de l'actuel al. 5 (en vigueur).

Remarque : les dispositions des al. 2 et 4 en vigueur (jusqu'ici) sont désormais reprises à l'art. 34b du projet OETV.

Art. 30 Contrôle de véhicules neufs

Al. 1 : cet alinéa met en œuvre le mandat confié par la motion Darbellay (13.3818). Les véhicules neufs bénéficiant d'un certificat de conformité européen valable (CoC) doivent désormais pouvoir être immatriculés par voie administrative sans contrôle technique ni identification auprès du service des automobiles (un CoC est un document par lequel le constructeur confirme la conformité d'un véhicule individuel avec sa réception par type européenne). Les détenteurs peuvent immatriculer leurs véhicules neufs importés directement en déposant les documents valables (CoC, rapport d'expertise ou formulaire 13.20 A, attestation d'assurance) auprès de l'autorité cantonale compétente, sans que le véhicule ne doive être présenté au préalable au service des automobiles. Cette simplification peut également être obtenue pour les véhicules bénéficiant d'une réception par type ou d'une fiche de données suisse (une fiche de données suisse est établie par l'Office fédéral des routes à la demande d'un importateur à titre d'attestation de la réception par type européenne reconnue en Suisse).

Al. 2 : les conditions déterminant quand un véhicule est considéré comme neuf au sens de l'al. 1 sont énoncées : ce sont les véhicules qui n'ont encore jamais été immatriculés (ni en Suisse ni à l'étranger) ou ceux dont le kilométrage n'excède pas 2000 km et dont l'immatriculation à l'étranger ne remonte pas à plus d'un an. La notion d'« immatriculation » recouvre dans l'OETV une immatriculation ordinaire (et non provisoire). Pour les véhicules qui ne sont soumis à aucune immatriculation à l'étranger (par ex. certaines remorques agricoles et forestières), l'évaluation se fonde sur la date de mise en service. Celle-ci doit être attestée par des documents appropriés. Il en va de même pour les véhicules qui n'ont pas été utilisés sur des aires de circulation publiques (par ex. caravanes sur des places de stationnement fixes).

Al. 3 : si les documents déposés lors de l'immatriculation de véhicules sans réception par type ou sans fiche de données suscitent des doutes, l'autorité est explicitement en droit de réclamer la présentation du véhicule concerné afin de vérifier ces indications.

Al. 4 : les véhicules neufs sans réception par type, fiche de données ou certificat de conformité européen seront immatriculés après un contrôle de fonctionnement auprès du service des automobiles compétent si le respect des prescriptions peut être attesté au moyen d'autorisations, de marques ou de déclarations de conformité ou de rapports d'expertise. Il en va de même pour les véhicules de personnes bénéficiant de privilèges diplomatiques ou consulaires. Ces dispositions correspondent à l'art. 30 (actuellement) en vigueur, al. 1, let. c à f, OETV.

Al. 5 : définition du contrôle de fonctionnement (faisait jusqu'ici partie de la phrase d'introduction de l'actuel art. 30, al. 1).

Al. 6 : les requérants qui font valoir l'équivalence d'autorisations ou de marques de conformité d'États étrangers avec les prescriptions suisses sont tenus d'en apporter la preuve (actuelle dernière phrase de l'art. 30, al. 1, let. d en vigueur).

Al. 7 : le contrôle avant l'immatriculation de véhicules sans réception par type suisse, sans fiche de données suisses, sans réception par type européenne ou sans justificatif au sens de l'al. 4 est effectué comme jusqu'à présent conformément à l'art. 31 OETV en vigueur auprès du service des automobiles compétent au moyen d'un examen technique approfondi. Il s'agit notamment de vérifier si les prescriptions relatives aux émissions de gaz d'échappement et au niveau sonore sont respectées et si le véhicule offre toute sécurité pour l'usage auquel il est destiné.

Art. 31 Contrôle d'autres véhicules

Le présent article fixe la procédure de contrôle en vue de l'immatriculation des véhicules qui ne sont pas considérés comme neufs (c'est-à-dire tous les véhicules qui ne répondent pas aux critères de l'art. 30, al. 2, du projet OETV).

Al. 1 : si les véhicules qui ne sont pas considérés comme neufs possèdent une fiche de données suisse ou une réception par type suisse, il est possible de réaliser un contrôle de fonctionnement auprès du

service des automobiles en lieu et place de l'examen technique approfondi. Les véhicules de détenteurs bénéficiant de privilèges diplomatiques ou consulaires font également l'objet d'un contrôle de fonctionnement.

Al. 2 : définition du contrôle de fonctionnement (faisait jusqu'ici partie de la phrase d'introduction de l'actuel art. 30, al. 1).

Al. 3 : pour les véhicules qui ne sont pas considérés comme neufs et qui ne répondent pas aux conditions énoncées à l'al. 1, le contrôle en vue de l'immatriculation est effectué auprès du service des automobiles compétent au moyen d'un examen technique approfondi.

Art. 31a (nouveau) Systèmes et composants de véhicule qui diffèrent de la réception par type

Al. 1 : les systèmes et composants intégrés ou montés dans des véhicules et qui diffèrent de la réception par type du véhicule font l'objet d'un contrôle de fonctionnement lorsqu'il existe des autorisations, des rapports d'expertise, des marques de conformité ou des déclarations de conformité. Pour les documents émanant d'États étrangers, la preuve de l'équivalence avec les prescriptions suisses doit être apportée.

Al. 2 : les systèmes et composants intégrés ou montés dans des véhicules, qui diffèrent de la réception par type du véhicule et qui ne répondent pas aux conditions de l'al. 1 font l'objet d'un contrôle au moyen d'un examen technique approfondi.

Art. 32 Contrôle garage

Al. 1 à 3 : désormais, la possibilité pour les cantons de déléguer les contrôles (rédaction du rapport d'expertise, contrôle de fonctionnement) est étendue (à d'autres types de véhicules tels que camions et tracteurs entre autres). Comme à l'heure actuelle, cette délégation présuppose l'existence d'une réception par type ou d'une fiche de données suisse. Il incombe toujours aux cantons de déterminer quels contrôles sont délégués à quelles organisations et quelles conditions doivent être remplies à cet effet (gestion de la qualité, formations et perfectionnements, etc.). Pour les véhicules neufs (véhicules au sens de l'art. 30, al. 2, du projet OETV), aucun contrôle de fonctionnement n'est prévu en cas de contrôle garage (par analogie avec le contrôle en vue de l'immatriculation par l'autorité d'immatriculation selon l'art. 30, al. 1, du projet OETV).

Art. 33, al. 1

L'ancienne dernière phrase stipulant que les autorités d'immatriculation peuvent déléguer les contrôles subséquents périodiques est supprimée. La possibilité de délégation est désormais régie à l'art. 34a du projet OETV et ne s'applique pas seulement aux contrôles périodiques de véhicules, mais aussi aux contrôles extraordinaires.

Art. 34, al. 2, let. h, 5, 5^{bis} et 6

Al. 2 : dans le texte italien, le terme « dispositivo d'agganciamento » est remplacé par « gancio di traino ».

Al. 5 et 5^{bis} : il s'agit d'une modification purement formelle et rédactionnelle. Les moyens de contrôle à utiliser et la délégation des contrôles à des organes d'expertise reconnus sont désormais réglés à l'article 34b du projet OETV.

Al. 6 : dans le texte italien, les termes « perizie d'officina » et « dispositivi d'agganciamento » sont remplacés respectivement par « collaudi in officina » et « ganci di traino ».

Art. 34a (nouveau) Délégation des contrôles subséquents

Désormais, les cantons peuvent déléguer non seulement, comme jusqu'à présent, le contrôle subséquent périodique (art. 33), mais aussi le contrôle extraordinaire (art. 34). Comme pour la possibilité de déléguer le contrôle avant l'immatriculation (art. 32), les autorités d'immatriculation décident, le cas échéant, à qui cette compétence doit être confiée.

Art. 34b (nouveau)

Al. 1 : il s'agit du principe concernant le personnel appelé à intervenir lors de contrôles de véhicules, qui figure à l'actuel art. 29, al. 2, dans le chapitre en vigueur « Contrôle individuel précédant l'immatriculation ». La restructuration et le déplacement vers le présent alinéa clarifient sur le plan juridique le fait que la disposition s'applique également aux contrôles de véhicules après l'immatriculation (contrôles subséquents). Une exception à ce principe est introduite pour les futurs contrôles administratifs en vue de l'immatriculation, à mettre en œuvre à l'avenir selon la motion Darbellay (13.3818), pour les véhicules neufs bénéficiant d'un CoC, d'une réception par type suisse ou d'une fiche de données suisse (une fiche de données est établie par l'OFROU à la demande d'un importateur en tant qu'attestation d'une réception par type européenne). Les autorités d'immatriculation doivent elles-mêmes pouvoir décider de la qualification du personnel auquel elles font appel pour le contrôle administratif en vue de l'immatriculation. De même, les personnes habilitées par les cantons à procéder à un contrôle garage ne sont pas tenues (tout comme maintenant) de disposer d'une formation en tant qu'experts de la circulation. Les cantons sont libres de fixer les exigences en matière de qualification de ces personnes dans le cadre de leur délégation.

Al. 2 : le principe relatif à la reconnaissance mutuelle du contrôle émane de l'actuel art. 105 OAC (en vigueur jusqu'ici et dont l'abrogation est prévue). Désormais, la reconnaissance doit être valable sans réserve aussi bien pour les contrôles en vue de l'immatriculation que pour les contrôles subséquents.

Al. 3 : il s'agit là d'une modification formelle et rédactionnelle. Le présent alinéa doit désormais regrouper les dispositions des art. 31, al. 3, et 34, al. 5^{bis}, (actuellement) en vigueur.

Al. 4 : il s'agit là du texte de l'actuel art. 30, al. 2. La restructuration et le déplacement vers le présent alinéa clarifient sur le plan juridique le fait que la disposition relative aux langues des documents reconnues (appliquée déjà depuis longtemps par les services des automobiles) ne s'applique pas seulement aux contrôles en vue de l'immatriculation, mais aussi aux contrôles subséquents (par ex. pour les documents à joindre en cas de modifications apportées à un véhicule au sens de l'art. 34, al. 2).

Al. 5 : il s'agit ici du texte de l'actuel art. 29, al. 4. La restructuration et le déplacement vers le présent alinéa clarifient sur le plan juridique le fait que la disposition relative aux moyens de contrôle à utiliser s'applique non seulement aux contrôles en vue de l'immatriculation, mais aussi aux contrôles subséquents.

Al. 6 : la disposition relative au contrôle des remorques attelées à un véhicule tracteur approprié provient de l'art. 29, al. 1, (actuellement) en vigueur. Son déplacement vers le présent alinéa clarifie le fait qu'elle s'applique non seulement aux contrôles en vue de l'immatriculation, mais aussi aux contrôles subséquents.

Art. 35, al. 2, let. c

Pour le contrôle périodique de l'efficacité des filtres à particules, il convient d'autoriser une procédure destinée à mesurer le nombre de particules de suie dans les gaz d'échappement, conformément à l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair)²⁵. Cette disposition vise à éviter que les voitures automobiles soumises dans le même temps à l'OPair (machines de chantier admises à la circulation routière) ne soient obligées de réaliser une mesure de l'opacité supplémentaire à l'occasion du service antipollution. Celle-ci ne se justifierait pas sur le plan technique, puisque cette méthode de mesure n'apporte aucun avantage supplémentaire pour les moteurs dotés de filtres à particules et ne donne aucune indication complémentaire quant aux défaillances.

Art. 42, al. 1

Dans le droit harmonisé de l'UE, le constructeur du véhicule doit toujours indiquer jusqu'à quel poids maximal autorisé sur le plan technique un véhicule a le droit de circuler. Cette déclaration est qualifiée en Suisse de « garantie » selon l'art. 41, al. 5. En ajoutant les notions de « poids remorquable » et de « poids de l'ensemble » à l'art. 42, al. 1, ce principe est également appliqué aux modifications touchant au poids des remorques attelées.

²⁵ RS 814.318.142.1

La mention du cas particulier est abrogée, puisque la disposition doit également s'appliquer aux évaluations et aux attestations de conformité.

Conformément aux principes énoncés à l'art. 41, une personne physique ou morale qui modifie un véhicule (atelier de transformation) peut également délivrer la garantie en s'appuyant sur le rapport d'expertise d'un organe d'expertise suisse reconnu. La réglementation de la compétence pour évaluer la transformation du véhicule n'a cependant pas à être indiquée à l'art. 42. La disposition concernant le principe applicable à l'augmentation du poids garanti peut ainsi être simplifiée.

Art. 46, al. 3

La mesure de l'indication de la puissance du moteur des véhicules automobiles à propulsion électrique est harmonisée avec le droit de l'UE. Certains types de véhicules dans l'OETV constituent cependant des particularités suisses qui ne sont pas couvertes par les prescriptions de l'UE. Les exigences techniques et les critères de classification de concepts de véhicules tels que les fauteuils roulants motorisés, qui sont assimilés aux cyclomoteurs, ou les vélos-taxis électriques, sont donc réglementés spécifiquement dans l'OETV. Les composants de propulsion modulaires utilisés par les constructeurs, tels que les régulateurs de puissance et les moteurs, ne sont souvent pas construits dans le but exclusif d'être incorporés à des véhicules. Leur indication de puissance s'appuie donc sur des normes générales applicables aux machines. C'est la raison pour laquelle l'indication de puissance des cyclomoteurs à propulsion électrique et des vélos-taxis électriques doit également pouvoir se fonder sur des bases de mesures électrotechniques générales (indication de la puissance continue nominale ou du service type S1 selon la norme IEC 60034-1 à la place de la puissance maximale sur 30 minutes).

Art. 48, al. 5, let. e (nouveau)

L'adaptation à une évaluation de conformité ou à une attestation de conformité doit être intégrée en tant que motif de réduction de la vitesse maximale par construction après l'immatriculation. En effet, l'Office fédéral des routes (OFROU) n'établit plus de réceptions par type depuis juillet 2016 pour les modifications qui s'appuient sur des rapports d'expertise d'un organe d'expertise suisse reconnu. L'évaluation de conformité ou l'attestation de conformité sont assimilées à une « réception par type suisse ».

Art. 53, al. 3, let. h (nouveau)

Les prescriptions européennes pour la réception par type de véhicules agricoles et forestiers permettent de délivrer des réceptions par type pour les silencieux en tant qu'entités techniques distinctes. Cela équivaut à la notion de « silencieux de remplacement ». La modification proposée est donc une adaptation au nouveau droit européen.

Art. 58, al. 6, let. e (nouveau) et f (nouveau), et 8

Al. 6 : pour les pneumatiques des véhicules agricoles et des véhicules qui sont majoritairement utilisés en dehors des routes à revêtement dur, il n'existait jusqu'ici aucune prescription harmonisée au niveau international. Les modifications proposées visent à adapter les exigences requises pour ces pneumatiques au nouveau droit européen. Les modifications proposées doivent entrer en vigueur de façon échelonnée (cf. ch. III du projet d'ordonnance).

Al. 8 : la directive 92/23/CEE²⁶ a été abrogée le 1^{er} novembre 2017. Le renvoi à cette directive doit donc disparaître. Cette modification concerne également l'art. 59.

Art. 59, al. 2

Voir commentaires de l'art. 58, al. 8.

²⁶ Directive 92/23/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques, JO L 129 du 14.5.1992, p. 95 (abrogée).

Art. 62, al. 4

Il s'agit ici d'une correction touchant le texte allemand. La notion de « Höchstgeschwindigkeitstafel » n'est pas définie. La désignation correcte est « Höchstgeschwindigkeitszeichen » (disque indiquant la vitesse maximale).

Art. 65, al. 2

Dans le texte italien, les termes « freni continui » et « freni antibloccanti automatici » sont remplacés respectivement par « rallentatore » et « dispositivo antibloccaggio automatico (ABS) ».

Art. 66, al. 4

Dans le texte italien, le terme « dispositivi per agganciare i rimorchi » est remplacé par « ganci di traino ».

Art. 71a, al. 6 (nouveau)

Les déflecteurs à air et à pluie réduisent les dépôts de saletés sur les vitres latérales et permettent de les ouvrir plus facilement sans créer de courants d'air désagréables dans l'habitacle. Il convient donc de tenir compte de la demande d'autorisation de montage de déflecteurs à air sur la base d'une déclaration du constructeur. L'Allemagne l'autorise en vertu d'une « autorisation générale d'exploitation », selon ses prescriptions nationales en matière de construction et d'équipement.

Art. 78, al. 3

Les modifications prévues aux art. 109 et 164 (cf. commentaires) visent à réclamer un feu orange de danger sur les engins supplémentaires débordant vers l'avant et installés à titre provisoire. Ce feu de danger ne doit pas éblouir même si l'engin de travail se trouve dans le champ de vision direct du conducteur, et ne doit donc avoir d'effet que vers les côtés et vers l'avant. La nouvelle formulation vise donc à permettre une disposition sans scintillement vers l'arrière sur des engins supplémentaires.

Art. 80, titre et al. 4

Le titre est complété par « installations de radiocommunication ».

Al. 4 : actualisation du renvoi à l'ordonnance du 25 novembre 2015 sur les installations de communication (OIT)²⁷ et remplacement du terme « équipements de véhicules commandés par radio » par « équipements de véhicules utilisant des applications de radiocommunication ». Cette précision vise à clarifier que la disposition couvre tous les équipements de véhicules qui utilisent des applications de radiocommunication.

Art. 91, al. 1

Dans le texte italien, les termes « dispositivi per agganciare rimorchi » et « agganciamenti a sella » sont remplacés respectivement par « ganci di traino » et « ralle ».

Art. 93, al. 2

Les remorques autorisées dans l'UE avec une superstructure pour le transport de chevaux présentent parfois à l'arrière une hauteur de portes (ou de la rampe une fois relevée) de seulement 1,20 m. Pour qu'il n'existe aucune entrave technique au commerce, l'art. 93, al. 2, OETV doit être complété par la phrase : « Pour ce qui est du transport de chevaux, il est suffisant que la hauteur de la porte arrière atteigne 1,20 m ». Conformément à l'art. 160, al. 1, de l'ordonnance sur la protection des animaux (OPAn)²⁸, les chevaux doivent être attachés pendant le transport.

²⁷ RS 784.101.2

²⁸ RS 455.1

Art. 99, al. 1, 2, let. d (nouveau), 4 et 5

Le nouveau titre « Chapitre 2a Dispositifs limiteurs de vitesse, tachygraphes, enregistreurs de données » est introduit avant l'art. 99, car les dispositions qui suivent ne s'intègrent pas au « Chapitre 2 Propulsion, gaz d'échappement, transmission ».

Al. 1 et 2 : l'UE réclame pour les tracteurs dont la vitesse maximale par construction dépasse 60 km/h un dispositif limiteur de vitesse, comme pour les camions. L'obligation d'équipement doit donc également s'appliquer en Suisse pour les catégories de tracteurs T et C. Pour les tracteurs ne dépassant pas 60 km/h, les dispositions concernant les régulateurs de vitesse au sens de l'art. 48 OETV doivent continuer à s'appliquer (exception dans le nouvel al. 2, let. d).

Al. 4 : le renvoi aux prescriptions relatives au contrôle et au contrôle subséquent des dispositifs limiteurs de vitesse est adapté au nouvel art. 99a.

Al. 5 : les dispositions en vigueur pour le contrôle subséquent et la réparation des dispositifs limiteurs de vitesse et des tachygraphes figurent aujourd'hui dans des alinéas communs de l'art. 101. Elles ont été adaptées ces dernières années à l'évolution des exigences et contiennent également des prescriptions se rapportant à l'état des appareils et des installations. Pour faciliter la compréhension, il convient de subdiviser ces dispositions. Les prescriptions qui ne concernent pas directement les travaux effectués sur les dispositifs limiteurs de vitesse seront donc transférées au nouvel art. 99, al. 5.

Dans le cadre de l'introduction du tachygraphe intelligent (cf. commentaires de l'art. 101), 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 vitesse²⁹ doivent être abrogées, à l'exception de quelques dispositions qui seront reprises dans l'OETV. Puisque cette mesure supprime l'établissement d'un rapport d'expertise, la date du dernier étalonnage doit être consignée sur la plaquette d'installation.

Art. 99a (nouveau) Contrôle, contrôle subséquent et réparation des dispositifs limiteurs de vitesse

Les prescriptions relatives au contrôle, au contrôle subséquent et à la réparation des dispositifs limiteurs de vitesse sont transférées dans le nouvel art. 99a (cf. commentaires de l'art. 99, al. 5).

Art. 100, al. 1, let. a et b, 1^{bis} à 1^{quater} (nouveau) et 2

Pour le contrôle du respect des prescriptions en matière de temps de travail et de repos, on utilise actuellement des tachygraphes analogiques et numériques. Les exigences techniques requises pour les tachygraphes s'appuient sur la réglementation pertinente de l'Union européenne³⁰. Entre-temps, l'UE a fait évoluer les prescriptions concernant les tachygraphes et en a édicté de nouvelles dans le cadre du règlement (UE) n° 165/2014³¹. Une nouvelle génération de tachygraphes numériques, appelés « tachygraphes intelligents », doit être introduite en sus des tachygraphes analogiques et numériques déjà utilisés. Ceux-ci disposent notamment d'une connexion à la navigation satellite mondiale et d'une interface aux systèmes de transport intelligents, et permettent, par le biais d'une liaison radio, d'interroger des données en vue du tri lors des contrôles du trafic. Dans le même temps, les prescriptions en matière d'équipement et les définitions des générations de tachygraphes doivent être séparées dans l'OETV et structurées de façon plus transparente [voir également le rapport explicatif « Ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1) et autres ordonnances de mise en œuvre du règlement (UE) n° 165/2014 (introduction du tachygraphe numérique) »].

²⁹ 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 (http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2006-08-02_716_f.pdf)

³⁰ Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, JO L 370 du 31.12.1985, p. 8 (abrogé).

³¹ Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, JO L 60 du 28.2.2014, p. 1.

Art. 101 *Contrôle, inspection et réparation des tachygraphes*

Les prescriptions relatives à l'inspection et à la réparation des dispositifs limiteurs de vitesse et des tachygraphes doivent être dissociées (cf. commentaires des art. 99 et 99a). Les prescriptions résiduelles de l'art. 101 pour le contrôle, l'inspection et la réparation des tachygraphes doivent être complétées par des réglementations éprouvées issues des instructions (instructions du DETEC du 2 août 2006). Les instructions du DETEC deviennent donc obsolètes [voir aussi le rapport explicatif « Ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1) et autres ordonnances de mise en œuvre du règlement (UE) n° 165/2014³² (introduction du tachygraphe numérique) »].

Art. 104a, al. 5, let. b

Actualisation du renvoi entre parenthèses suite à la restructuration de l'art. 12.

Art. 105, al. 3

L'interdiction de réparer les pare-brise n'est plus opportune et doit être abrogée. Il existe aujourd'hui des procédés permettant de faire réparer les verres feuilletés par des professionnels et de les remettre quasiment dans leur état d'origine (par ex. en cas de dommages dus à des chutes de pierres). Les personnes qui réparent les pare-brise répondent du fait qu'après la réparation, la vitre est transparente, non déformante (art. 71a, al. 4, OETV) et à même de résister aux forces dues à l'emploi du véhicule (art. 66, al. 1, OETV).

Art. 106, al. 5

L'UE associe les prescriptions relatives au port d'une ceinture de sécurité dans les tracteurs à la présence d'une structure de protection contre le retournement, mais pas à la vitesse maximale par construction. Les tracteurs dont le poids sans lest n'excède pas 600 kg et ceux dont la voie de l'essieu arrière ne dépasse pas 1,15 m ne sont pas tenus, conformément aux dispositions de l'UE, de disposer d'une protection contre le retournement ni de ceintures de sécurité. L'obligation du port de la ceinture de sécurité en fonction de la vitesse doit être abrogée afin que les constructeurs de tracteurs en Suisse ne soient pas soumis à des prescriptions en matière d'équipement plus rigoureuses que dans l'UE.

Cette modification concerne par exemple les tracteurs assimilés à des quads et à des buggys, pour lesquels la vitesse maximale autorisée est de 60 km/h compte tenu des règles de la circulation routière (art. 5, al. 1, let. b, OCR). Conformément à l'art. 117, al. 2, OETV, ces véhicules portent le disque indiquant la vitesse maximale correspondante et n'ont pas le droit de circuler sur les autoroutes et les semi-autoroutes. En revanche, la modification n'est pas pertinente pour les tracteurs agricoles, puisque ceux-ci n'étaient pas du tout concernés par l'obligation mentionnée d'être équipés d'une ceinture de sécurité du fait que leur vitesse maximale de construction ne peut pas dépasser 40 km/h.

Jusqu'ici, les quads et les buggys (également appelés ATV et UTV) étaient considérés dans l'UE comme des véhicules de « catégorie L ». La catégorie L regroupait tous les concepts de véhicules apparentés aux motocycles qui étaient qualifiés en Suisse de « quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur » et immatriculés en tant que tels. Avec le rapprochement des prescriptions étendues de l'UE en matière de réception par type pour les véhicules agricoles et forestiers, les quads peuvent également être des tracteurs. Comme pour tous les tracteurs, les chauffeurs et les passagers des quads ne sont pas soumis à l'obligation de porter un casque. Il est de la responsabilité des conducteurs de quads de porter ou non un casque bien que ces tracteurs, comme les motocycles, soient pilotés « à califourchon » et ne disposent pas d'une ceinture de sécurité. Une norme de délégation fait défaut dans la LCR pour pouvoir introduire dans l'OCR l'obligation du port du casque pour les conducteurs de tracteurs. L'art. 57, al. 5, LCR habilite expressément le Conseil fédéral à prescrire des casques pour la circulation sur des deux-roues motorisés ainsi que sur des quadricycles légers à moteur, des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur, mais pas sur des tracteurs.

Art. 109, al. 6 (nouveau)

L'obligation d'équiper les engins supplémentaires installés provisoirement d'un feu orange de danger est commentée à l'art. 164. Le renvoi dans la règle de la circulation relative à l'utilisation de ces feux à

³² Voir note de bas de page au chap. 1.2.1 concernant l'art. 100, al. 1, let. a et b, 1^{bis} à 1^{quater} (nouveau) et 2

l'art. 29, al. 1, du projet OCR est complété par cette prescription d'équipement à titre de modification consécutive.

Art. 112, al. 5 et 6 (nouveau)

Al. 5 : pour améliorer la visibilité latérale des voitures automobiles dotées d'engins supplémentaires dépassant de plus de 3 m vers l'avant, ces engins doivent être équipés depuis le 1^{er} juillet 2008 de miroirs de vision latérale. Dans le cadre d'une étude, le Service de prévention des accidents dans l'agriculture (SPAA) s'est penché sur les exigences auxquelles doivent se conformer les systèmes destinés à améliorer la vision latérale. La pratique de ces dernières années a montré que les miroirs – en fonction de leur type et de la manière dont ils sont posés – ne garantissent pas l'angle de visibilité requis (miroirs plats, montage à la verticale). C'est pourquoi cette exigence doit être précisée. Pour qu'il ne soit pas nécessaire de remplacer les miroirs courbes appropriés sur des engins supplémentaires déjà équipés, il suffit alors de les installer correctement (disposition transitoire à l'art. 222p, al. 2).

Al. 6 : étant donné que, comme indiqué dans les commentaires de l'art. 164 du projet OETV, les engins agricoles supplémentaires installés provisoirement auront désormais le droit de dépasser de plus de 4,00 m vers l'avant, à compter du centre du dispositif de direction, le potentiel des systèmes à caméra et moniteur a été analysé à titre de mesure de compensation de la visibilité directe restreinte. Les exigences fonctionnelles imposées aux systèmes à caméra et moniteur, qui résultent de l'étude du SPAA, doivent être énoncées dans la nouvelle annexe 3 du projet OETV. Les systèmes doivent être homologués par les organes d'expertise énoncés à l'annexe 2 du projet ORT ou par ceux reconnus par l'OFROU conformément à l'art. 17, al. 2, ORT selon une méthode d'homologation uniforme.

À partir d'une distance de 3,00 à 4,00 m entre le centre du dispositif de direction et l'extrémité avant du véhicule, la pose de systèmes à caméra et moniteur homologués doit être autorisée à titre d'alternative aux miroirs, et être obligatoire à partir de 4,00 m. Les modifications proposées doivent entrer en vigueur de façon échelonnée (cf. ch. III du projet d'ordonnance).

Art. 118a, al. 1

Les tracteurs agricoles dont la vitesse maximale excède 30 km/h sans dépasser 40 km/h doivent être conformes aux prescriptions de l'UE. Divers renvois à des facilités doivent être supprimés dans l'OETV compte tenu du fait que le droit de l'UE connaît déjà des facilités équivalentes ou ne prévoit aucune exigence. Les modifications proposées doivent entrer en vigueur de façon échelonnée (cf. ch. III du projet d'ordonnance).

Art. 119, let. t (nouveau)

Les sièges disposés perpendiculairement au sens de la marche ne sont aujourd'hui autorisés qu'en liaison avec des places debout, et ces dernières ne le sont que dans des véhicules des transports publics. D'autres facilités relatives à la protection des passagers s'appuient sur la limitation de la vitesse maximale. C'est par exemple la raison pour laquelle, aujourd'hui déjà, il n'est pas obligatoire d'avoir un dossier sur le siège du conducteur, des ceintures de sécurité ni des appuie-têtes dans les véhicules qui ne circulent pas à plus de 30 km/h. Dans ces véhicules, l'autorisation de disposer des sièges perpendiculairement au sens de la marche influence le niveau de sécurité dans une mesure acceptable. Ainsi, les sièges disposés perpendiculairement au sens de la marche seront admis à l'avenir dans les véhicules ne circulant pas à plus de 30 km/h même si aucune place debout n'est autorisée.

Art. 123, al. 5

Le règlement n° 107 de la CEE-ONU³³ contient les prescriptions internationales applicables à l'équipement et à l'habitacle des autocars ainsi que les exigences imposées aux systèmes d'extinction. Les autocars doivent donc être conformes au règlement n° 107 de la CEE-ONU en matière de protection contre les incendies. Afin d'accorder aux constructeurs et aux importateurs un délai approprié pour s'adapter aux nouvelles prescriptions, cette disposition ne doit être introduite qu'avec l'entrée en force

³³ Règlement n° 107 de la CEE-ONU du 18 juin 1998 - Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M2 ou M3 en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction ; dernière modification par la série 06 d'amendements, complément 4, en vigueur depuis le 8 octobre 2016 (Add. 106, rév. 6, mod. 5).

de la série 06 d'amendements au règlement n° 107 de la CEE-ONU. Une disposition transitoire fixe de manière uniforme au 1^{er} septembre 2021 la date pour toutes les catégories de bus relevant du champ d'application du règlement (art. 222p, al. 5).

Art. 124, titre

Le titre ne convient plus depuis l'abrogation de l'al. 2 (en vigueur au 15.01.2017) et peut donc être supprimé puisque la « Section 3 Tracteurs à sellette » ne contient plus qu'un seul article.

Art. 127, al. 4 et 5, let. d (nouveau)

Al. 4 : les dispositifs modernes de freinage des remorques par air comprimé selon le règlement n° 13 de la CEE-ONU³⁴ et le règlement délégué (UE) 2015/68³⁵ présupposent sur le véhicule tracteur non seulement l'existence de raccords d'air comprimé, mais aussi de circuits électriques de transmission des données. L'exigence de « compatibilité » doit inclure implicitement ces connexions électriques.

Al. 5 : l'exigence relative à la couleur des raccords de freins à air comprimé en Suisse figure aujourd'hui parmi les exigences fondamentales du système. Le déplacement de cette prescription vers les exigences spécifiques applicables au mode de construction de la commande du frein à air comprimé vise à rendre cet article plus compréhensible.

Art. 129, al. 1

Le règlement délégué (UE) 2015/68³⁶ prévoit pour la réception par type des tracteurs de nouvelles prescriptions relatives aux freins, qui sont en grande partie équivalentes aux dispositions en vigueur de l'OETV relatives au freinage des voitures automobiles de travail sur le plan de leur efficacité et des normes de sécurité. Du fait que les tracteurs de l'UE, lorsqu'ils sont dotés de certaines superstructures (par ex. un appareil du service du feu ou une grue), sont considérés en Suisse comme des voitures automobiles de travail, les prescriptions relatives aux voitures automobiles de travail doivent ponctuellement être harmonisées avec les prescriptions européennes applicables aux véhicules agricoles et forestiers. Le poids déterminant pour l'équipement avec un ralentisseur doit donc être adapté à celui de l'UE et passer de 8,00 t à 12,00 t. Dans le même temps, ce n'est plus le poids total, mais le poids garanti qui doit être pris en considération. Cela évite que le poids déterminant puisse être modifié et fixé en-deçà de cette limite afin de contourner la prescription en matière d'équipement (art. 9, al. 3^{bis}, LCR). Il s'agit là d'une adaptation au nouveau droit européen.

La prescription selon laquelle le ralentisseur n'est pas obligatoire lorsque la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 45 km/h (art. 118, let. c, dernière phrase, OETV) reste malgré tout inchangée. L'UE est légèrement plus sévère sur ce point, puisque cette valeur est de 40 km/h.

Art. 131, al. 4

Contrairement aux tracteurs agricoles qui ne véhiculent des engins de travail que de manière temporaire (cf. commentaires de l'art. 164), la grande dimension à l'avant et la restriction de la visibilité latérale qui en découle sont permanentes sur les voitures automobiles de travail. Il est donc judicieux d'édicter une disposition prévoyant une limite maximale explicite pour le dépassement vers l'avant. Compte tenu des exigences étendues proposées pour les miroirs de vision latérale et de la possibilité, en guise d'alternative, d'installer des systèmes à caméra et moniteur (art. 112), l'allongement de la distance entre l'extrémité avant du véhicule et le centre du dispositif de direction à 4,00 m pour les voitures automobiles de travail est tolérable (jusqu'ici 3,50 m). La modification proposée doit entrer en vigueur de façon échelonnée (cf. ch. III du projet d'ordonnance).

³⁴ Règlement n° 13 de la CEE-ONU du 1^{er} juin 1970 – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M, N et O en ce qui concerne les freins ; modifié en dernier lieu par la série 11 d'amendements, complément 13, en vigueur depuis le 8 octobre 2015 (add. 12, rév. 8, mod. 3).

³⁵ 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 017 du 23.1.2015, p. 1, modifié par le règlement délégué (UE) 2016/1788, JO L 277 du 13.10.2016, p. 1.

³⁶ Voir note de bas de page au chap. 2.1 concernant l'art. 127, al. 4

Art. 134, al. 1

Conformément à la législation européenne, les remorques agricoles équipées de rotules de traction ne peuvent pas dépasser une charge du timon de 4,00 t sur le véhicule tracteur (art. 184 OETV). Cette charge du timon est comptabilisée comme charge utile. Cela vaut également pour l'immatriculation de remorques conçues pour l'agriculture avec des plaques de contrôle blanches (immatriculation industrielle). Si le véhicule tracteur est un tracteur industriel et qu'il dispose d'une surface de chargement, la charge utile est aujourd'hui limitée à 3,00 t, de sorte qu'il n'est pas possible d'exploiter pleinement la charge du timon de 4,00 t ni la capacité de transport de la remorque. La limitation de la charge du timon n'est pas le but de cette prescription. C'est la raison pour laquelle la charge utile autorisée doit être relevée à 4,00 t. Il est également demandé aux participants à la consultation s'il ne faudrait pas même, dans l'avenir, renoncer à limiter la charge utile des tracteurs industriels. Une telle mesure permettrait de tenir compte du souhait des constructeurs nationaux de tracteurs industriels ainsi que des besoins du marché. Une suppression complète de la limitation de la charge utile porterait par contre préjudice aux transporteurs routiers, dans la mesure où les tracteurs industriels doivent satisfaire des exigences moindres.

Art. 161 Vitesse maximale, classification

Al. 1 : les prescriptions suisses applicables aux véhicules agricoles doivent être simplifiées et les critères de classification doivent être regroupés à l'art. 9 (cf. commentaire de l'art. 9).

Aujourd'hui, les véhicules agricoles d'une puissance nominale correspondant au plus petit rapport de démultiplication ne doivent pas dépasser 6 km/h. Cette prescription vise à ce qu'un véhicule qui sert à gérer une exploitation agricole puisse fournir des prestations de traction suffisantes et/ou se déplacer en dehors des routes à revêtement dur. Par contre, les engins utilisés dans les exploitations agricoles ne doivent pas obligatoirement être tout terrain (par exemple mélangeuses, chariots élévateurs, chargeurs télescopiques). Le développement des systèmes de propulsion modernes aboutit en outre à des modèles de moteurs/boîtes de vitesses (par ex. moteur électrique avec réduction fixe de boîte de vitesses) qui ne peuvent pas satisfaire à ce critère. Il n'est possible de tenir compte des modifications des caractéristiques des véhicules et des exigences posées aux véhicules agricoles et forestiers que par une formulation neutre au sujet de la technologie ou, comme proposé, par l'abrogation de la disposition.

Al. 2 à 4 : d'autres modifications concernent l'harmonisation avec le nouveau droit européen et la reprise intégrale des catégories de tracteurs de l'UE dans l'OETV. La tolérance de mesure fait partie intégrante des prescriptions de l'UE ; elle n'a pas à être spécifiée dans l'OETV pour les tracteurs dont la vitesse est limitée à 40 km/h, puisque ceux-ci doivent intégralement respecter ces prescriptions. Par ailleurs, la directive cadre abrogée doit être remplacée par le règlement cadre en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2016.

Al. 5 et 6 : les al. 5 (jusqu'ici 4) et 6 (jusqu'ici 2) doivent être repris tels quels à l'exception de la nouvelle désignation (agricoles et forestiers).

Les véhicules combinés ne doivent pas être repris de la teneur actuelle de l'OETV, car ils n'ont plus d'importance aujourd'hui. La possibilité de changer de genre de véhicule existe à l'art. 11, al. 3, OETV (en liaison avec l'inscription au ch. 166 dans le permis de circulation). La définition doit donc être supprimée.

Art. 163 Freins

En raison des nombreuses modifications et afin d'améliorer la transparence, cet article a une nouvelle teneur.

Al. 1 : il s'agit ici d'une adaptation au nouveau droit européen. Le renvoi existant à la directive 76/432/CEE³⁷ doit être actualisé. Toutefois, de nouvelles prescriptions de l'UE, plus rigoureuses, s'appliqueront automatiquement dès le 1^{er} janvier 2018 aux tracteurs nouvellement importés ou

³⁷ Directive 76/432/CEE du Conseil du 6 avril 1976 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au freinage des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, JO L 122 du 8.5.1976, p. 1 (abrogée).

construits en Suisse. En effet, conformément à l'art. 3a, al. 1, OETV, c'est toujours la version la plus récente indiquée à l'annexe 2 qui est applicable pour les prescriptions internationales.

Al. 2 : repris de la version en vigueur.

Al. 3 : texte modifié de l'al. 4 de la version en vigueur. Pour les tracteurs dont la vitesse est limitée à 30 km/h sans frein de remorque, le poids remorquable maximal autorisé doit être de 8,00 t (contre 6,00 t aujourd'hui). Les valeurs de poids remorquable des tracteurs seront ainsi alignées sur les prescriptions de l'UE pour les remorques avec freinage par inertie (cf. commentaires de l'art. 208). De même, le poids remorquable pour les remorques non freinées est harmonisé avec le droit de l'UE, car le respect des prescriptions de freinage de l'UE exigé à l'al. 1 autorise à cet égard 3,50 t au maximum. Les autorités d'immatriculation inscrivent les valeurs admissibles dans le permis de circulation en tant que poids remorquable différencié.

Al. 4 : dans l'UE, il sera interdit aux constructeurs, à partir de 2021, d'équiper les tracteurs dès leur sortie d'usine d'un raccord hydraulique à une conduite. Jusqu'à cette date, ce type de raccord sera autorisé, en plus d'au moins un raccord hydraulique ou pneumatique à double conduite. En Suisse, le raccord doit rester autorisé sans limitation dans le temps en tant qu'équipement supplémentaire si un système à double conduite de l'UE est déjà installé. Cela signifie que le système de freinage à une conduite restera autorisé en tant que commande de freinage supplémentaire sur le tracteur, mais pas en tant que commande de freinage unique sur la remorque, comme c'est le cas aujourd'hui. L'objectif est de pouvoir continuer à garantir à l'avenir la disponibilité de véhicules tracteurs appropriés et adaptés à l'exploitation des remorques existantes.

Al. 5 : le réglage de la pression (plage de freinage) du système de freinage suisse à une conduite, en vigueur depuis le 1^{er} février 1994, et celui du système de freinage de l'UE à double conduite ont des plages de tolérance qui ne concordent que partiellement, mais la forme des raccords est identique. L'accouplement d'une remorque dotée d'un frein à une conduite à un raccord à double conduite peut entraîner une quasi-défaillance dangereuse du frein de la remorque en cas de forte divergence dans les réglages de pression. Les commandes de freinage de l'UE qui sont dans la plage de freinage suisse (chevauchement des plages de tolérance) et les commandes de freinage qui reconnaissent que seule une conduite est accouplée et qui adaptent automatiquement la pression à la plage de freinage suisse peuvent offrir le même niveau de sécurité qu'un raccord séparé. Elles doivent donc être indiquées comme une possibilité d'équipement alternative.

Le frein de remorque pneumatique selon le système suisse (commande de freinage par baisse de pression dans la conduite de commande) est techniquement dépassé et n'a plus qu'une importance mineure (actuel al. 6). Pour réduire la diversité des systèmes et améliorer ainsi la possibilité d'échanger les véhicules tracteurs et les remorques, ce système de freinage doit cesser d'être produit pour les véhicules neufs.

Art. 164, al. 1 et 3, let. c

Al. 1 : sans engin supplémentaire, les nouveaux tracteurs performants sont déjà très longs si l'on mesure la distance entre le centre du dispositif de direction et l'extrémité avant du véhicule. Du fait que le conducteur est assis très en retrait, il bénéficie d'une visibilité limitée sur le côté lorsque le véhicule débouche sur une route perpendiculaire. Les engins de travail installés généralement à l'avant du véhicule agricole (par ex. faucheuses ou hacheuses) dépassent de plus en plus souvent les dimensions autorisées de 4,00 m vers l'avant. Les trajets routiers interdits aujourd'hui sous cette forme doivent donc être légalisés par des mesures d'accompagnement appropriées et les dimensions à l'avant ne doivent plus être limitées.

Parmi ce genre de mesures d'accompagnement figure l'installation de systèmes performants à caméra et moniteur (cf. commentaires de l'art. 112). Par ailleurs, un feu orange de danger installé sur l'engin supplémentaire, bien visible latéralement et vers l'avant, doit attirer l'attention sur la particularité de ces véhicules. Mais ce feu de danger ne doit être enclenché que si le contexte l'exige, comme par exemple avant les intersections et dans les virages à droite serrés (art. 29, al. 1, LCR). Les dispositions déjà en vigueur pour l'installation de marquages visibles s'appliqueront à titre complémentaire.

Même si la distance entre le centre du dispositif de direction et l'extrémité avant du véhicule pour les engins supplémentaires agricoles ne doit plus être limitée à l'avenir par un chiffre cité dans l'ordonnance, il existe des facteurs techniques qui ont un effet limitatif. Ainsi, les engins supplémentaires dépassant largement vers l'avant génèrent une force d'appui qui ne doit pas dépasser ce qu'autorise la capacité de charge de l'essieu avant, des pneumatiques et de la structure du châssis du tracteur. Les modifications proposées doivent entrer en vigueur de façon échelonnée (cf. ch. III du projet d'ordonnance).

Al. 3, let. c : dans le texte français, le terme « organe de contrôle » est remplacé par « organe d'expertise ». Il s'agit de la traduction utilisée systématiquement dans l'ensemble de l'OETV pour la notion allemande de « Prüfstelle ».

Art. 166 (abrogé)

L'article portant le titre « Autres exigences » contient différentes prescriptions qui sont déjà réglées par d'autres articles de l'OETV (al. 1 à l'art. 112, al. 1 ; al. 5 à l'art. 117, al. 1 ; al. 7 à l'art. 114, al. 1). Les facilités en fonction de la vitesse maximale sont également applicables aux tracteurs, puisqu'elles figurent au titre deuxième (voitures automobiles) (al. 6). Par ailleurs, le renvoi à l'art. 58, al. 5, OCR est superflu à l'al. 3, puisque cette disposition s'applique même sans mention dans l'OETV.

Avec l'abrogation de l'al. 4, l'art. 91 OETV s'applique en ce qui concerne les exigences imposées au dispositif d'attelage. Cet article exige déjà que les dispositifs d'attelage soient conformes au droit international harmonisé. L'art. 119, let. r, OETV concernant les marques d'identification obligatoires demeure applicable avec la modification proposée. Dans le règlement délégué (UE) 2015/208³⁸, le droit de l'UE prévoit désormais la possibilité d'atteler directement certaines remorques d'une vitesse maximale par construction de 40 km/h à l'attelage trois points au moyen de branchements spéciaux. Cette prescription s'applique également en Suisse sur la base du renvoi au droit de l'UE figurant à l'art. 91.

La modification proposée doit entrer en vigueur de façon échelonnée (cf. ch. III du projet d'ordonnance).

Art. 168, al. 3

Pour les monoaxes dont la vitesse maximale peut dépasser les 15 km/h, la prescription actuelle veut que la réduction de boîte de vitesses puisse être modifiée afin de mettre en œuvre l'objectif déjà prescrit à l'art. 54 OETV consistant à garantir une circulation lente et une possibilité de démarrage en côte. Les prescriptions de l'art. 54 relatives à l'efficacité suffisent ; les prescriptions en matière de construction figurant aujourd'hui à l'art. 168, al. 3 (au moins deux vitesses ou une boîte à fonctionnement continu) sont superflues. Pour que d'autres systèmes de propulsion (par ex. propulsion électrique) à réduction fixe de boîte de vitesses ne soient pas désavantagés, les prescriptions en matière de construction doivent être supprimées de l'art. 168, al. 3.

Art. 178, al. 5

Les cyclomoteurs à assistance électrique au pédalage agissant même au-delà de 30 km/h et jusqu'à 45 km/h (communément appelés vélos électriques rapides) doivent satisfaire aujourd'hui aux exigences de freinage des motocycles légers rapides qui vont également jusqu'à 45 km/h (actuel art. 179, al. 6). Il convient d'exiger pour les vélos électriques rapides un meilleur freinage que pour les autres cyclomoteurs, car seules les prescriptions de freinage des vélos sont applicables à ces derniers. Or, la procédure de contrôle à appliquer pour les freins des motocycles légers est lourde. Ces contrôles ne peuvent être réalisés que par un organe d'expertise spécialement mis en place à cette fin, avec des coûts correspondants. Cela a l'effet d'une entrave à l'immatriculation pour les véhicules individuels directement importés pour un usage personnel, qui ne disposent souvent pas d'une telle homologation des freins. De même, la lourdeur de la procédure de contrôle du freinage paraît disproportionnée lors de la transformation d'un vélo individuel en vélo électrique avec assistance au pédalage au-delà de 30 km/h ou de la construction de prototypes de tels véhicules.

³⁸ Voir note de bas de page au chap. 2.1 concernant l'art. 21.

C'est la raison pour laquelle il est prévu à l'avenir de permettre d'appliquer aux vélos électriques rapides la même procédure de contrôle des freins que pour les autres cyclomoteurs (procédure de contrôle selon le ch. 3 de l'annexe 7, voir également la proposition de modification relative à l'abrogation de l'art. 179, al. 6). Cependant, des valeurs de décélération minimale comparables doivent continuer à s'appliquer comme pour les motocycles légers aussi rapides (nouveau ch. 316 de l'annexe 7, voir proposition de modification correspondante plus loin dans le présent document). Les contrôles de freins qui sont réalisés de manière entièrement conforme aux exigences applicables aux motocycles légers continueront bien entendu d'être reconnus (nouvelle deuxième phrase proposée pour l'al. 5).

Art. 179, al. 6 (abrogé)

L'efficacité et la procédure de contrôle des freins des cyclomoteurs avec assistance au pédalage agissant même au-delà de 30 km/h sont désormais réglées à l'art. 178, al. 5 et à l'annexe 7, ch. 316. Voir commentaires de la modification de l'art. 178, al. 5.

Art. 183, al. 1, let. b à d et 2, let. a^{bis} (nouveau)

Al. 1 : le terme « remorque à essieu central » est remplacé par « remorque à timon rigide ».

Al. 2 : la nouvelle législation européenne prévoit une charge par essieu de 11,5 t pour les essieux entraînés des remorques de catégories R et S. Les essieux entraînés servent à améliorer l'adhérence des pneus sur le terrain. Le véhicule tracteur fournit l'énergie motrice (par ex. à l'aide d'une prise de force). Selon les prescriptions suisses en vigueur dans l'OETV et l'OCR, la charge par essieu des essieux entraînés des voitures automobiles ne peut pas dépasser 11,5 t, mais ces prescriptions ne sont pas applicables aux remorques. La valeur maximale admissible aujourd'hui est donc de 10,0 t. Pour les remorques de l'UE à essieux entraînés, la charge par essieu et donc aussi la charge utile ne peuvent pas être entièrement utilisées en Suisse, ce qui doit être modifié.

Les valeurs maximales pour les charges par essieu sont également formulées comme règle de la circulation. Voir commentaires de l'art. 67, al. 2, du projet OCR au chap. 2.2 (Modification de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière).

Art. 184, al. 1 et 2

Al. 1 : la modification proposée, qui permet une harmonisation avec la nouvelle législation européenne, introduit la remorque à timon rigide (cf. commentaires de l'art. 20). Étant donné que les « remorques à timon rigide » incluent toutes les remorques possédant un timon qui ne pivote pas verticalement, la définition doit apparaître dans le premier alinéa. La grande charge du timon représente une caractéristique de construction de ce type de remorques.

Al. 2 : en Suisse et dans l'UE, les remorques à essieu central ne doivent pas générer de charge du timon plus élevée que 1 t ou 10 % du poids garanti. Sinon, il ne s'agit pas de remorques à essieu central, mais de remorques à timon rigide. La prescription existante en matière de construction pour la remorque à essieu central est déplacée à l'al. 2.

Art. 189, al. 4 et 6

Al. 4 : dans le texte italien, le terme « dispositivo d'agganciamento di sicurezza » est remplacé par « agganciamento di sicurezza ».

Al. 6 : pour les remorques autres que celles de la catégorie O de l'UE, il est renvoyé aux dispositions concernant les remorques de travail. Certains renvois peuvent disparaître à cet endroit en raison de la simplification des prescriptions concernant les remorques de travail. Voir commentaires de l'art. 201. La modification proposée doit entrer en vigueur de façon échelonnée (cf. ch. III du projet d'ordonnance).

Art. 195, al. 1 (abrogé), 1^{bis}, 1^{ter} (nouveau) et 2

Al. 1 : depuis la révision partielle du 16 novembre 2016, en vigueur depuis le 15 janvier 2017 (RO 2016 5133), l'art. 24 ne contient plus d'exigences techniques concernant les dispositifs d'attelage des semi-remorques. Sans ce renvoi au dispositif d'attelage des semi-remorques, les exigences générales visées à l'art. 91 s'appliquent.

Al. 1^{bis} : les dispositifs d'attelage de remorques destinés à tracter d'autres remorques doivent répondre, sur le plan fonctionnel comme sur le plan technique, aux mêmes exigences que celles imposées aux véhicules tracteurs. Sans renvoi explicite, les exigences générales visées à l'art. 91 s'appliquent, mais uniquement pour le dispositif d'attelage avant. La possibilité de pivoter exigée aujourd'hui découle de la conformité à « l'état de la technique » demandée à l'art. 91, tel qu'il est notamment décrit dans le règlement délégué (UE) 2015/208³⁹.

Al. 1^{er} : l'exclusion de la sellette d'attelage et du pivot central est une modification consécutive à la reprise intégrale des catégories de remorques de l'UE dans l'OETV. La caractéristique de construction émanant de la définition légale de l'UE constitue une prescription de construction, raison pour laquelle elle est reprise dans les exigences techniques.

Al. 2 : le terme « remorque à timon rigide » est complété et la locution « à l'exception des essieux remorqués servant au transport de matériaux longs » est supprimée, du fait que les remorques servant au transport de matériaux longs ne constituent ni des remorques à essieu central ni des remorques à timon rigide.

Art. 201 Freins

Al. 1 : l'UE a édicté des prescriptions améliorées pour les systèmes de freinage des remorques de travail et des remorques de transport agricoles et forestières (catégories S et R). En dehors de l'utilisation agricole, l'UE ne connaît cependant plus d'autres prescriptions que celles applicables aux remorques de transport (catégories O). En revanche, pour les remorques de travail, il n'existe aucun droit européen harmonisé. La norme de sécurité des prescriptions de l'UE pour les remorques de travail agricoles et forestières est supérieure à celle des prescriptions suisses actuellement en vigueur pour les remorques de travail. Du fait que les prescriptions de l'UE régissent, avec les remorques de la catégorie S (cf. commentaires à l'art. 21), également les remorques de travail et tiennent spécifiquement compte des particularités de ces véhicules, elles peuvent aussi être appliquées aux remorques de travail en dehors de l'agriculture. L'harmonisation permet de simplifier les prescriptions de l'OETV.

Les freins à air comprimé des véhicules agricoles et forestiers de l'UE (règlement (UE) n° 167/2013⁴⁰ et règlement délégué (UE) 2015/68⁴¹) sont compatibles avec les raccords de frein des véhicules tracteurs avec commande de freins de l'UE selon la norme applicable aux camions (règlement n° 13 de la CEE-ONU⁴²). Les remorques peuvent ainsi être attelées sans difficulté à des camions. La modification proposée permet désormais aussi d'installer des dispositifs de freinage hydraulique à double conduite sur les remorques de travail. Cela garantirait que les tracteurs rapides de l'UE – qui peuvent être équipés d'un dispositif de freinage hydraulique et/ou pneumatique à double conduite – puissent être immatriculés sans autre adaptation en vue de tracter des remorques de travail non agricoles.

Al. 2 : étant donné que la procédure de contrôle doit également se fonder sur les prescriptions internationales en raison du renvoi général concernant les exigences de freinage à l'al. 1, seule l'efficacité peut désormais être contrôlée, selon les prescriptions suisses (par ex. à l'occasion du contrôle périodique du véhicule).

Al. 3 : le règlement délégué (UE) 2015/68 (cf. al. 1) contient des prescriptions en matière de freinage pour les remorques à timon rigide, les remorques à essieu central et les remorques normales à sellette. Comme les remorques de travail peuvent également être des semi-remorques, il faut préciser à l'al. 3 les exigences applicables.

Les modifications proposées doivent entrer en vigueur de façon échelonnée (cf. ch. III du projet d'ordonnance).

Art. 202 (abrogé)

Grâce au renvoi aux prescriptions de l'UE, il est désormais possible de se passer des prescriptions suisses en matière de freinage (cf. commentaires à l'art. 201). Le frein de remorque pneumatique selon

³⁹ Voir note de bas de page au chap. 2.1 concernant l'art. 21.

⁴⁰ Voir note de bas de page au chap. 1.2.1.

⁴¹ Voir note de bas de page au chap. 2.1 concernant l'art. 127, al. 4.

⁴² Voir note de bas de page au chap. 2.1 concernant l'art. 127, al. 4.

le système suisse – commande du freinage par baisse de pression dans la conduite – est techniquement dépassé et n'a plus qu'une importance secondaire. Il en va de même pour le modèle constitué uniquement d'une conduite (jusqu'à 5,00 t). Pour réduire la diversité des systèmes et donc améliorer l'interchangeabilité des véhicules tracteurs et des remorques, ces systèmes de freinage ne doivent plus être produits pour les véhicules neufs. La modification proposée doit entrer en vigueur de façon échelonnée (cf. ch. III du projet d'ordonnance).

Art. 203, al. 1 et 2 (abrogé) : dispositif d'attelage de sécurité

Grâce au renvoi aux prescriptions de l'UE, il est désormais possible de se passer des prescriptions suisses en matière de freinage (cf. commentaires de l'art. 201). Les modifications proposées doivent entrer en vigueur de façon échelonnée (cf. ch. III du projet d'ordonnance).

Art. 205, al. 3, 4 et 4^{bis} (abrogé)

Al. 3 : les exigences imposées aux freins de service des remorques attelées à des chariots à moteur et de travail correspondent déjà aujourd'hui dans une large mesure à celles des remorques agricoles d'une vitesse maximale de 30 km/h. Les prescriptions de l'UE exigent même pour des vitesses ne dépassant pas 30 km/h des systèmes de freinage à double conduite reliés au véhicule tracteur et une efficacité du frein de service adaptée au poids effectif sous la forme d'un réglage manuel ou automatique du freinage en fonction de la charge. Cette prescription vise à tenir compte de l'augmentation des poids de transport et des grandes différences qui en découlent entre poids à vide et poids total. L'harmonisation de ces prescriptions avec la nouvelle législation européenne vise à simplifier les dispositions de l'OETV et à supprimer les entraves techniques au commerce.

Al. 4 : la limite de poids des remorques de travail sans frein de service doit être portée de 3,0 t à 3,5 t, mais être ramenée de 3,0 t à 1,5 t pour les remorques de transport. Pour les remorques dotées d'un dispositif de freinage par inertie, le poids garanti maximal était jusqu'ici de 6,0 t. Dorénavant, il doit pouvoir atteindre 8,0 t. Ces indications se rapportent chaque fois au poids transmis par les essieux sans charge du timon.

Al. 4^{bis} : la référence au droit de l'UE à l'al. 3 couvre également les exigences posées au frein de stationnement. Le renvoi à l'art. 203 peut donc disparaître.

Les modifications proposées doivent entrer en vigueur de façon échelonnée (cf. ch. III du projet d'ordonnance).

Art. 207, al. 1 et 6

Le titre précédant l'art. 207 est adapté à la notion de véhicules « agricoles et forestiers ».

Al. 1 : la disposition en vigueur définit les remorques agricoles en renvoyant à l'art. 86 OCR. Elle différencie en outre les remorques d'une vitesse maximale de 30 km/h et celles dont la vitesse dépasse 30 km/h sans excéder 40 km/h et signale que ces dernières doivent obligatoirement être immatriculées.

La définition des véhicules agricoles est regroupée dans une définition générale à l'art. 9 et n'a plus besoin de figurer ici (cf. commentaires de l'art. 9). Il est en outre possible de supprimer le passage selon lequel les remorques ne peuvent circuler à 40 km/h que si elles remplissent les exigences requises, car le fait que des exigences différentes soient applicables en fonction de la vitesse maximale par construction correspond à la systématique générale de l'OETV. L'obligation d'immatriculation est réglée quant à elle à l'art. 72, al. 1, let. c, ch. 1 de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC) et n'a pas besoin d'être mentionnée.

Al. 6 : la directive-cadre abrogée doit être remplacée par le règlement-cadre en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2016.

Art. 208, al. 1 et 1^{bis}

Al. 1 : les dispositifs d'attelage de sécurité sont des dispositifs qui entrent en action lors d'une séparation inopinée du dispositif d'attelage en guidant la remorque ou en activant son frein de service. S'agissant des freins et des dispositifs d'attelage de sécurité, les exigences techniques de l'UE doivent désormais s'appliquer à toutes les remorques agricoles et forestières ayant une vitesse maximale autorisée de

40 km/h. La modification de l'al. 1^{bis} contribue à l'harmonisation avec la nouvelle législation européenne et permet de désenchevêtrer les prescriptions suisses. À cela s'ajoutent des adaptations consécutives découlant des suppressions opérées à l'art. 203 et des modifications apportées à l'art. 205.

Al. 1^{bis} : pour les exigences en matière de freinage, il convient de renvoyer directement au règlement de l'UE en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2016.

Répercussions pour les remorques dont la vitesse n'excède pas 30 km/h (al. 1) :

La limite de poids des remorques de travail sans frein de service serait relevée de 3,0 t à 3,5 t. En revanche, pour les remorques de transport, elle serait réduite de 3,0 t à 1,5 t. Pour les remorques dotées d'un dispositif de freinage par inertie, le poids garanti est jusqu'ici au maximum de 6,0 t et pourrait à l'avenir aller jusqu'à 8,0 t. Ces indications se rapportent à chaque fois au poids transmis par les essieux sans charge du timon.

Répercussions pour les remorques dont la vitesse dépasse 30 km/h sans excéder 40 km/h (al. 1^{bis}) :

La limite de poids des remorques sans frein de service s'élèverait toujours à 0,75 t. Pour les remorques dotées d'un dispositif de freinage par inertie, le poids garanti jusqu'ici est au maximum de 3,5 t ; si toutes les roues de la remorque sont freinées, il pourrait aller à l'avenir jusqu'à 8,0 t. Ces indications se rapportent à chaque fois au poids transmis par les essieux sans charge du timon.

Les modifications proposées doivent entrer en vigueur de façon échelonnée (cf. ch. III du projet d'ordonnance).

Art. 209, titre et al. 4 (abrogé)

Les exigences posées au dispositif d'attelage de remorques s'adressent aussi aux remorques agricoles selon les dispositions générales de l'art. 91. Celui-ci exige déjà que les dispositifs d'attelage soient conformes au droit international harmonisé. Comme l'exigence de l'art. 209, al. 4 (l'anneau du timon ne doit pas pouvoir tourner) existe également dans le règlement délégué (UE) 2015/208⁴³, cet alinéa peut être abrogé.

Le titre est adapté aux points encore réglés par l'art. 209.

Art. 219, al. 2, phrase introductive et let. b, et 3, phrase introductive

Al. 2 : dans le texte italien, la locution « a meno che sia » figurant dans la phrase introductive est remplacée par « a meno che non sia » et, à la let. b, l'expression « dispositivi di agganciamento dei rimorchi e dei semirimorchi » est remplacée par « ganci traino e ralle ».

Al. 3 : dans le texte italien, l'expression « collaudi » figurant dans la phrase introductive est remplacée par « collaudi in officina ».

Art. 222f, al. 6

L'expression « classe N₁ » dans le texte français n'est pas correcte ; il faut utiliser l'expression « catégorie N₁ ».

Art. 222p (nouveau) Dispositions transitoires

Al. 1 : disposition transitoire pour les remorques de cirques et de forains, voir commentaires de l'art. 22, al. 2, let. c.

Al. 2 : disposition transitoire pour les miroirs de vision latérale sur des engins supplémentaires déjà équipés, voir commentaires de l'art. 112, al. 5.

Al. 3 : le fait d'introduire le « tachygraphe intelligent » en même temps que dans l'UE (cf. art. 100) nécessite diverses dispositions transitoires concernant l'obligation de s'équiper d'un tachygraphe. Les prescriptions modifiées doivent entrer en vigueur sans délai et les « tachygraphes intelligents » doivent ainsi déjà pouvoir être installés sur une base volontaire. À partir du 15 juin 2019, les nouvelles prescriptions en matière d'équipement deviendront alors obligatoires pour les nouveaux véhicules à immatriculer [voir aussi le rapport explicatif « Ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1) et autres

⁴³ Voir note de bas de page au chap. 2.1 concernant l'art. 21.

ordonnances relatives à la mise en œuvre du règlement (UE) n° 165/2014⁴⁴ (introduction du tachygraphe intelligent) »].

Al. 4 : à compter du 15 juin 2034, l'obligation de s'équiper d'un tachygraphe au sens de l'al. 3 devra également s'appliquer aux anciens véhicules encore en circulation effectuant des trajets à l'étranger [voir également le rapport explicatif « Ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1) et autres ordonnances relatives à la mise en œuvre du règlement (UE) n° 165/2014 (introduction du tachygraphe intelligent) »].

Al. 5 : disposition transitoire concernant la protection contre les incendies dans les autocars selon le règlement n° 107 de la CEE-ONU⁴⁵, voir commentaires de l'art. 123, al. 5.

Annexe 2

L'annexe 2 présente l'état des prescriptions internationales contraignantes en Suisse concernant la technique des véhicules. L'état de l'annexe 2 est déterminant pour les dispositions de l'OETV qui renvoient directement au droit de l'UE, mais aussi pour les ordonnances OETV 1⁴⁶ et OETV 2⁴⁷, qui régissent, conformément à l'ARM, les exigences techniques requises pour les véhicules qui correspondent intégralement au droit de l'UE (OETV 3⁴⁸ uniquement unilatéralement, car sans lien avec l'ARM). C'est la raison pour laquelle la reconnaissance mutuelle des réceptions par type des voitures de tourisme, des camions, des autocars et des tracteurs ainsi que leurs remorques est conditionnée à l'adaptation régulière des prescriptions légales de la Suisse au droit en vigueur dans l'UE (annexe 1, chap. 12, section V, ch. 3 et chap. 13, section V, ch. 2, ARM).

Annexe 3 Exigences imposées aux systèmes à caméra et moniteur

Voir commentaires de l'art. 112.

Annexe 5

Ch. 111, 112, 121, 211a, 211a.1, 211b, 211b.1, 213 et 216, et ordonnance du DETEC relative à l'entretien et au contrôle subséquent des voitures automobiles en ce qui concerne les émissions de gaz d'échappement et de fumées

Diverses adaptations découlent de l'actualisation des références aux nouvelles exigences concernant les prescriptions en matière de gaz d'échappement de l'UE pour les machines et engins mobiles selon le règlement (UE) 2016/1628 (NRMM). La directive 97/68/CE⁴⁹ a été abrogée au 1^{er} janvier 2017, mais continue à s'appliquer à l'immatriculation de véhicules jusqu'au 1^{er} janvier 2019, de sorte que la mention de la directive 97/68/CE reste nécessaire. Les actualisations de renvois concernent les ch. 111, 112, 121, 211a et 211b.

Les prescriptions internationales n'exigent plus de mesures des fumées pour certains types de véhicules à moteur diesel (par ex. voitures automobiles de travail, tracteurs), ce qui implique des modifications dans l'ordonnance du DETEC relative à l'entretien et au contrôle subséquent des voitures automobiles en ce qui concerne les émissions de gaz d'échappement et de fumées⁵⁰. Voir à cet égard les commentaires au chap. 2.2 (Modification de l'ordonnance du DETEC relative à l'entretien et au contrôle subséquent des voitures automobiles en ce qui concerne les émissions de gaz d'échappement et de fumées).

Des adaptations au nouveau champ d'application du règlement (UE) 2016/1628⁵¹ (NRMM) sont effectuées aux ch. 211a.1 et 211b.1

⁴⁴ Voir note de bas de page au chap. 1.2.1 concernant l'art. 100, al. 1, let. a et b, 1^{bis} à 1^{quater} (nouveau) et 2.

⁴⁵ Voir note de bas de page au chap. 2.1 concernant l'art. 123, al. 5.

⁴⁶ RS 741.412

⁴⁷ RS 741.413

⁴⁸ RS 741.414

⁴⁹ Voir note de bas de page au chap. 1.2.3.

⁵⁰ RS 741.437

⁵¹ Voir note de bas de page au chap. 1.2.3.

Ch. 212a (nouveau) : aucune prescription concernant les gaz d'échappement ne s'appliquait jusqu'ici aux luges à moteur (aussi appelées motoneiges). Celles-ci seront également soumises à ces dispositions conformément au nouveau champ d'application du règlement (UE) 2016/1628.

En raison de l'extension du champ d'application du règlement (UE) 2016/1628 aux moteurs d'une puissance inférieure à 19 kW, ces prescriptions peuvent désormais aussi être appliquées aux monoaxes et aux voitures à bras équipées d'un moteur. Vérifications faites auprès de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), ces véhicules sont également soumis, en vertu des dispositions de l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair), aux exigences du règlement (UE) 2016/1628 lorsqu'ils sont utilisés en dehors des aires de circulation publiques.

Les modifications proposées doivent entrer en vigueur de façon échelonnée (cf. ch. III du projet d'ordonnance).

Ch. 213 (nouveau) : tous les véhicules à moteur dont le poids total ne dépasse pas 7,50 t et dont la vitesse maximale n'excède pas 45 km/h doivent désormais aussi pouvoir être immatriculés avec des moteurs de niveau V conformément au règlement (UE) 2016/1628. Cela vaut même dans le cas où ils seraient soumis à d'autres prescriptions concernant les gaz d'échappement en tant que véhicules des catégories M, N ou L. Cela concerne notamment les véhicules tout terrain et les véhicules côte à côte régis par le règlement (UE) 2016/1628, qui sont principalement construits pour le tout terrain et ne sont utilisés sur les routes qu'à titre secondaire. En Suisse, ceux-ci ne peuvent quasiment pas être utilisés sans immatriculation. En raison de leurs caractéristiques techniques, ils entrent en règle générale dans la catégorie des véhicules L et devraient par conséquent satisfaire aux prescriptions en matière de gaz d'échappement, mais sont parfois également autorisés en tant que tracteurs dans l'UE. Pour que ces véhicules construits exclusivement pour servir en tout terrain et qui sont par exemple fabriqués aux États-Unis puissent malgré tout être immatriculés lorsqu'ils satisfont au niveau V, il serait utile de pouvoir les immatriculer avec les facilités correspondantes de l'OETV et les utiliser au moins à 45 km/h.

Chiffre 216 : la liste des dispositions qui s'appliquent également aux véhicules exemptés de l'obligation de réception par type est élargie avec l'ajout du nouveau ch. 213.

Ann. 6, ch. 111.2, 111.31, 221, 37, pt. 9 et 10, et 42, introduction

Ch. 111.2 : le renvoi au droit de l'UE est actualisé.

Ch. 111.31 : l'expression « propulsion électrique » dans le texte français doit être complétée, car elle ne correspond pas aux versions allemande et italienne ; il faut parler de « propulsion purement électrique ».

Ch. 221 : les exigences concernant le compte-tours sont adaptées à la nouvelle législation européenne (compte-tours de classe 2,0 au lieu de 2,5 jusqu'à présent).

Ch. 37, pt. 9 et 10 : les valeurs limites pour les tracteurs sont harmonisées à la nouvelle législation européenne.

Ch. 42, introduction : le renvoi au droit de l'UE est actualisé.

Les modifications proposées doivent entrer en vigueur de façon échelonnée (cf. ch. III du projet d'ordonnance).

Annexe 7

Certaines adaptations ponctuelles découlent de l'actualisation des références aux nouvelles exigences de freinage de l'UE pour les véhicules agricoles et forestiers selon le règlement (UE) 2015/68⁵². Les actualisations de renvoi concernent les ch. 16 et 18. Les modifications proposées doivent entrer en vigueur dans une large mesure de façon échelonnée (cf. ch. III du projet d'ordonnance).

Ch. 11 :

Selon le règlement délégué (UE) 2015/68, l'exigence d'efficacité se rapporte à la distance de freinage et/ou à la décélération moyenne totale. La seule prescription internationale en matière de freinage qui

⁵² Voir note de bas de page au chap. 2.1 concernant l'art. 127, al. 4.

se rapportait jusqu'ici à la décélération moyenne, à savoir la directive 76/432/CEE⁵³ pour les tracteurs, est abrogée depuis le 1^{er} janvier 2016.

L'introduction de symboles vise à améliorer la compréhension des tableaux de l'annexe 7 en les rendant plus faciles à structurer.

Ch. 12 :

Pour les freins entièrement protégés, aucune mesure n'est définie dans les prescriptions de contrôle actuellement en vigueur. La définition et la valeur correspondent à celles énoncées dans le règlement délégué (UE) 2015/68, annexe II, ch. 2.2.1.1.2.

Ch. 13 :

L'ancienne formulation sans distinction entre les véhicules ne peut plus être adaptée à l'ensemble des catégories de véhicules. Les anciennes valeurs ne correspondent exactement à aucune des catégories de véhicules concernées. La procédure et les valeurs correspondent aux prescriptions harmonisées au niveau international :

- Règlement n° 13 de la CEE-ONU⁵⁴, annexe 4, ch. 1.5.1.1.
- Règlement n° 13-H de la CEE-ONU⁵⁵, annexe 3, ch. 1.5.1.1.
- Règlement délégué (UE) 2015/68, annexe II, ch. 2.3.1.1.
- Règlement délégué (UE) n°3/2014⁵⁶, annexe III et règlement n° 78 de la CEE-ONU⁵⁷, annexe 3, ch. 7.3

Ch. 14 :

Les tracteurs de l'UE dont le poids total est supérieur à 12 t et dont la vitesse maximale par construction excède 40 km/h doivent être équipés d'un ralentisseur. Il en va de même pour les tracteurs industriels au sens de l'OETV dont le poids total est supérieur à 3,5 t et dont la vitesse maximale excède 45 km/h.

Non seulement les camions cités jusqu'à maintenant, mais aussi les semi-remorques peuvent tracter des remorques O₄ et doivent subir le contrôle de type IIA. L'appellation « véhicules de catégorie N₃ » couvre ces deux genres de véhicules.

Ch. 151 et 153 :

Le règlement n°13 de la CEE-ONU et le règlement délégué (UE) 2015/68 prévoient des procédures différentes pour déterminer le laps de temps entre le moment où l'on appuie sur la pédale de frein et celui où le frein atteint son efficacité maximale. Il est prévu une mesure sur le banc d'essai de freinage, une mesure sans rotation des roues et sans effets dynamiques (compression des mâchoires de freins) et une mesure durant un essai sur route. La proposition de modification couvre les exigences du règlement n° 13 de la CEE-ONU, annexe 4, ch. 4.1.1 à 4.1.3 et du règlement délégué (UE) 2015/68, annexe II, ch. 3.3.1.1 à 3.3.1.4. Sans le complément apporté au ch. 151, dont la version actuelle ne prévoit pas la méthode de mesure sans rotation des roues, il existerait une contradiction avec le ch. 153.

Ch. 16 :

Les exigences en matière de contrôle sont complétées par celles applicables aux tracteurs agricoles.

Ch. 17 :

Le « contrôle dynamique » des remorques à freins à inertie consiste en un « essai sur route pour évaluer le comportement général du véhicule au freinage », tel que demandé à l'annexe 12, ch. 9.5.3, du

⁵³ Directive 76/432/CEE du Conseil du 6 avril 1976 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au freinage des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, JO L 122 du 8.5.1976, p. 1 (abrogée).

⁵⁴ Voir note de bas de page au chap. 2.1 concernant l'art. 127, al. 4.

⁵⁵ Règlement n° 13-H de la CEE-ONU du 11 mai 1998 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne le freinage; modifié en dernier lieu par le complément 16, en vigueur dès le 15 juin 2015 (add. 12H, rév. 3, amend. 1).

⁵⁶ Règlement délégué (UE) n° 3/2014 de la Commission du 24 octobre 2013 complétant le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences de sécurité fonctionnelles aux fins de la réception des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, JO L 007 du 10.1.2014, p. 1, modifié par le règlement délégué (UE) 2016/1824, JO L 279 du 15.10.2016, p. 1.

⁵⁷ Règlement n° 78 de la CEE-ONU du 15 octobre 1988, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules de la catégorie L en ce qui concerne le freinage; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, complément 2, en vigueur dès le 8 octobre 2015 (add. 77, rév. 1, amend. 2).

règlement n° 13 de la CEE-ONU et à l'annexe VIII, ch. 10.5.3, du règlement délégué (UE) 2015/68 pour les véhicules agricoles et forestiers. La signification du « contrôle dynamique » doit être expliquée plus clairement.

Ch. 18 :

Les exigences en matière de contrôle sont complétées par celles applicables aux tracteurs agricoles.

Ch. 21, titre, ch. 211, 212, 213.1, let. b et c, et 214 :

Les catégories T et C sont intégrées à la procédure de contrôle concernant les véhicules des catégories M et N. Les nouvelles prescriptions de l'UE pour les tracteurs exigent, outre le frein de service, un frein auxiliaire, un frein de stationnement et un effet de freinage résiduel en cas de défaillance partielle du frein de service. Les procédures de contrôle sont comparables à celles des voitures de tourisme selon le règlement n° 13-H de la CEE-ONU et des véhicules utilitaires selon le règlement n° 13 de la CEE-ONU. De ce fait, le regroupement des prescriptions applicables aux tracteurs avec celles applicables aux automobiles et aux camions s'impose.

Ch. 22, titre et 221 :

Les catégories R et S sont intégrées à la procédure de contrôle concernant les véhicules de catégorie O. Les nouvelles prescriptions de l'UE pour les remorques agricoles et forestières présentent les mêmes procédures de contrôle que celles concernant les remorques attelées à des voitures de tourisme et à des camions dans le règlement n° 13 de la CEE-ONU. De même, pour les remorques dont la vitesse maximale excède 30 km/h, l'efficacité demandée est identique que ce soit dans le règlement délégué (UE) 2015/68 ou dans le règlement de la CEE-ONU. De ce fait, le regroupement des prescriptions en matière de contrôle applicables aux remorques attelées à des voitures automobiles s'impose.

Ch. 24 (abrogé) :

Les prescriptions en matière de contrôle pour les tracteurs agricoles doivent être transférées dans les procédures de contrôle des véhicules des catégories M et N, d'où l'abrogation du ch. 24 (cf. commentaire du ch. 21).

Ch. 311.4 :

Comme pour les véhicules qui doivent se conformer aux prescriptions internationales (ch. 1), les procédures de contrôle supplémentaires pour la mesure du temps de réponse doivent également pouvoir être appliquées aux véhicules relevant du ch. 3 (cf. commentaires du chiffre 15).

Ch. 312.1 et 312.2 :

Les prescriptions en matière d'efficacité doivent être adaptées à celles du droit international harmonisé. Tant le règlement n° 13 de la CEE-ONU pour la catégorie N que le règlement (UE) 2015/68 pour les catégories T et C (au-delà de 30 km/h) exigent l'application des nouvelles valeurs de décélération plus élevées. De même, les voitures automobiles de travail pour lesquels aucune prescription de l'UE n'est directement applicable ainsi que les tracteurs industriels qui ne sont pas construits selon les prescriptions internationales doivent donc avoir des freins aussi efficaces que les camions et les semi-remorques.

Ch. 313.1 et 313.2 : Les prescriptions en matière d'efficacité doivent être adaptées à celles du droit international harmonisé. De même, le règlement (EU) 2015/68 pour les catégories T et C exige ces valeurs de décélération jusqu'à 30 km/h.

Ch. 314.11, 314.12, 314.2 et 314.5 :

Les prescriptions en matière d'efficacité pour les remorques de travail, les remorques dont la vitesse n'excède pas 30 km/h et les remorques agricoles doivent être adaptées à celles du droit international harmonisé. De même, le règlement (UE) 2015/68 (catégories R et S) et le règlement n° 13 de la CEE-ONU (catégorie O) exigent l'application des nouvelles valeurs de décélération plus élevées. Du fait de la classification des remorques de transport comme remorques de travail (cf. commentaires de l'art. 22, al. 2, let. a et c), les exigences en matière d'efficacité des freins ne sont pas revues à la baisse.

Ch. 315 :

Le titre est adapté – en dehors des cycles, les valeurs de décélération indiquées ne s'appliqueront dorénavant plus qu'aux cyclomoteurs dont la vitesse n'excède pas 30 km/h (voir commentaires du ch. 316).

Ch. 316 :

La procédure de contrôle pour les freins des cyclomoteurs dotés d'une assistance au pédalage agissant également au-delà de 30 km/h doit désormais se fonder sur l'annexe 7, ch. 3, conformément aux modifications proposées de l'art. 178, al. 5, et 179, al. 6. C'est la raison pour laquelle le ch. 316 fixe des valeurs de décélération minimale adaptées à ces véhicules plus rapides (voir commentaires relatifs à la modification de l'art. 178, al. 5).

Ch. 32 :

À l'instar du règlement n° 13 de la CEE-ONU, le règlement (UE) 2015/68 exige que deux critères soient vérifiés lors du contrôle du freinage à chaud (annexe II, ch. 2.3.3.3) : diminution de l'efficacité mesurée par rapport à l'exigence minimale, d'une part, et par rapport à l'efficacité à froid, d'autre part. Les freins qui sont très efficaces à court terme, mais s'affaiblissent très vite quand on les actionne durablement sont tout aussi indésirables que ceux dont l'efficacité est faible de façon générale. Avec la modification proposée, le contrôle de l'efficacité de freinage à chaud selon les prescriptions suisses devient pleinement compatible avec celui du droit international harmonisé.

Ch. 411, 411.1, 412 et 412.1; ch. 421, 422.3, 422.4, 423.1 et 424.2 :

Les véhicules équipés de freins à air comprimé dont le système de freinage répond aux prescriptions internationales, mais pour lesquels il n'existe aucune réception partielle internationale ni aucune évaluation de la conformité ou attestation de conformité d'un organe d'expertise suisse reconnu, peuvent être contrôlés par les autorités d'immatriculation selon un schéma donné. Cette possibilité de contrôle a notamment de l'importance pour les constructeurs de remorques suisses qui produisent chaque année seulement un petit nombre d'unités ou des véhicules spéciaux. Le système de freinage à air comprimé installé pourra désormais se fonder non plus seulement sur le règlement n° 13 de la CEE-ONU, mais aussi sur le règlement délégué (UE) 2015/68.

Ch. 51 :

Dans le texte italien, le terme « controllo funzionale » est remplacé par « controllo di funzionamento ».

Annexe 8, ch. 25

Les déflecteurs à air sur les fenêtres (cf. commentaires de l'art. 71a, al. 6) sont fabriqués dans un plastique transparent de quelques millimètres d'épaisseur. Les arêtes ne peuvent pas être arrondies avec le rayon de courbure de 2,5 mm exigé jusqu'ici, en raison de la faible épaisseur du matériau. Une bordure arrondie plus épaisse ne serait pas compatible avec l'exigence de transparence sans distorsion.

Les arêtes vives qui représentent un danger de blessure supplémentaire en cas de collision sont formellement interdites par l'art. 67, al. 1. Cette disposition suffit aussi pour les déflecteurs à air. Quant aux arêtes des déflecteurs à air et à pluie dirigées vers l'arrière, celles-ci ne représentent pas de danger de blessure supplémentaire si les rayons des bords sont inférieurs à 2,5 mm. L'annexe 8, ch. 25, doit donc être supprimée.

Ann. 10

Ch. 22 :

La dernière phrase du ch. 22 est biffée dans le texte français. Elle n'a aucun sens et ne figure ni dans le texte allemand ni dans le texte italien.

Ch. 321 et 325 :

Les renvois à l'art. 12, al. 2 restructuré sont actualisés. Il est en outre précisé au ch. 325 qu'il s'agit des véhicules tout terrain des catégories M et N.

2.2. Modification de l'ordonnance du DETEC relative à l'entretien et au contrôle subséquent des voitures automobiles en ce qui concerne les émissions de gaz d'échappement et de fumées

Ch. 3.3.5

Les prescriptions internationales ne réclament plus de mesure de fumées pour certains types de véhicules à moteur diesel (par ex. voitures automobiles de travail, tracteurs). La base pour la détermination de la valeur indicative déterminante pour la réalisation du service antipollution et la mesure de l'opacité fait donc défaut. À titre d'adaptation aux prescriptions internationales harmonisées relatives aux gaz d'échappement, il convient donc de fixer cette valeur au ch. 3.3.5.

2.3. Modification de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière

Préambule

Reprise de l'art. 30, al. 1, LCR dans le préambule (norme de délégation selon laquelle le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions pour le transport de personnes sur des places non autorisées).

Remplacement d'une expression

La notion de « agricole et forestier » est introduite pour les véhicules (voir également les commentaires au début du chap. 2.1, « Remplacement d'une expression »).

Art. 3, al. 4, phrase introductive, let. a et b

Dans le texte italien, le terme « odocronografo » est remplacé par « tachigrafo » dans un souci d'harmonisation.

Art. 3b

La différenciation actuelle selon laquelle les personnes circulant sur des cyclomoteurs classiques (vitesse maximale par construction de 30 km/h au max.) doivent porter un casque de moto, alors que les personnes circulant sur des vélos électriques rapides (vitesse maximale par construction de 20 km/h au max., assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h) doivent simplement porter un casque de vélo repose sur une pesée des intérêts approfondie où une importance plus grande a été accordée à l'aspect de la promotion de la mobilité électrique. L'obligation de porter un casque de moto rendrait l'utilisation de vélos électriques rapides peu attrayante. Cette différenciation est de plus en plus remise en question parce qu'elle ne se justifie pas si on la considère uniquement sous l'angle de la sécurité routière. C'est pourquoi, à l'avenir, il devra aussi suffire de porter un casque de vélo sur les cyclomoteurs classiques. Les exceptions au titre de l'al. 2, selon lesquelles notamment les personnes circulant sur des cyclomoteurs légers (par ex. vélos électriques lents) sont dispensées de l'obligation de porter le casque, seront bien sûr maintenues.

Art 16, al. 3 et 4

Les actuelles instructions concernant l'équipement des véhicules de feux bleus et d'avertisseurs à deux sons alternés⁵⁸ contiennent également une notice d'utilisation. Les principaux éléments de cette fiche technique doivent désormais être intégrés dans l'ordonnance. Cela concerne d'une part le principe selon lequel les signaux d'alarme particuliers n'ont le droit d'être utilisés que lorsque la course a été ordonnée par la centrale d'intervention, étant entendu que la police et la douane sont exemptées de ce principe. D'autre part, l'avertisseur à deux sons alternés ne peut être utilisé de nuit en même temps que les feux bleus que dans les situations où le conducteur du véhicule déroge notablement aux règles de circulation ou sollicite un droit de priorité particulier. Dans les autres cas, il suffit, dans l'intérêt de la protection contre le bruit, de continuer à n'utiliser que les feux bleus lors des courses d'urgence de nuit.

⁵⁸ Instructions du DETEC du 6 juin 2005 concernant l'équipement des véhicules de feux bleus et d'avertisseurs à deux sons alternés (y compris notice d'utilisation).

Art. 29, al. 1

Le renvoi à l'OETV est complété. Voir commentaires de l'art. 109, al. 6, OETV au chap. 2.1.

Art. 58, al. 1

Dans le texte italien, le terme « attrezzi » est remplacé par « attrezzatura di lavoro » dans un souci d'uniformisation terminologique dans l'ordonnance et avec l'OETV.

Art. 61, al. 4

L'énumération des courses pour lesquelles les cantons peuvent autoriser le transport de personnes est complétée par « les courses avec des véhicules à chenilles ». Les véhicules à chenilles ont une grande importance dans les régions de sports d'hiver ; le plus souvent, ils sont immatriculés comme des voitures automobiles de travail (dameuses) ou des chariots à moteur (véhicules affectés au transport de marchandises). Selon l'OETV, ces véhicules ne sont pas prévus pour le transport de personnes (art. 13, al. 1 et art. 11, al. 2, let. g, OETV) et l'inscription de places supplémentaires autorisées dans le permis de circulation est donc exclue. Cette délimitation claire dans l'OETV doit continuer à exister. Mais comme il existe malgré tout un besoin d'utiliser les véhicules à chenilles pour le transport de personnes dans les régions de ski, les cantons pourraient l'autoriser dans des cas d'espèce en s'appuyant sur les directives d'exécution relatives à l'immatriculation des véhicules à chenilles et des remorques à luge⁵⁹. Cette modification vise à intégrer dans le droit des ordonnances une pratique déjà établie. À bien des égards, les directives d'exécution susmentionnées ne correspondent plus aux besoins actuels et sont rendues obsolètes par ces modifications et d'autres de l'OCR et de l'OAC et doivent être abrogées. Voir aussi les commentaires des art. 77 OCR et 72 OAC au chap. 2.4 (Modification de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière).

Le membre de phrase « d'exercices hors service de sociétés militaires » est remplacé par « de courses s'inscrivant dans le cadre de manifestations privées avec des véhicules militaires qui n'ont pas été autorisées par le DDPS et ne sont pas de son ressort ». Il s'agit d'une précision. Les manifestations et exercices (activités) officiels et hors service autorisés par le DDPS sont intégralement soumis aux dispositions de l'ordonnance du 11 février 2004 sur la circulation militaire (OCM)⁶⁰, qui régissent sans ambiguïté, de manière claire et exhaustive le transport de personnes sur des véhicules militaires. Des autorisations au sens de l'art. 61, al. 4, OCR ne sont requises que pour les courses avec des véhicules militaires d'associations privées dans le cadre de manifestations non militaires.

L'énumération des courses pour lesquelles les cantons peuvent autoriser le transport de personnes est complétée par « de chasse ». Pour accéder à des zones de chasse, les chasses au grand gibier et les battues nécessitent notamment des transports de personnes qui ne peuvent avoir lieu aujourd'hui que sur les places autorisées, pour des raisons de sécurité. Avec la modification proposée, les cantons auront la possibilité d'autoriser ces transports de personnes sur les surfaces de chargement des véhicules affectés au de transport de marchandises, moyennant certaines conditions. Les participants à une chasse pourraient ainsi être transportés directement sur la surface de chargement ou sur des banquettes fixées sur celle-ci. À titre de mesure de sécurité, les autorités cantonales pourraient définir les trajets à suivre ou exiger par exemple que l'on utilise des banquettes à dossiers solidement arrimés afin de prévenir les chutes.

Les cantons contrôlent les conditions préalables à l'exploitation et à l'immatriculation lors de la délivrance de l'autorisation exceptionnelle dans chaque cas d'espèce, restreignent l'utilisation et imposent en cas de besoin des contraintes de sécurité. Ces délégations de compétence présentent un rapport étroit avec les prescriptions sur la construction et l'équipement et doivent donc entrer en vigueur en même temps que la révision partielle de l'OETV.

Art. 67, al. 1, let. f à h, al. 2, let. a et b, ch. 4 et al. 4

Al. 1, let. f à h : selon les prescriptions de l'UE, les « remorques à timon rigide » peuvent également être réceptionnées dans le cadre des prescriptions de réception par type pour les véhicules agricoles et

⁵⁹ Instructions du DFJP du 14 février 1968 relatives à l'immatriculation de véhicules à chenilles et de luges remorquées

⁶⁰ RS 510.710

forestiers. Les remorques à timon rigide, qui incluent également les remorques à essieu central, présentent des points communs avec les semi-remorques du point de vue de la construction et doivent donc être assimilées à celles-ci sur le plan des charges par essieu admissibles. La modification est pertinente pour le transport transfrontalier de marchandises – principalement dans le secteur agricole – et intervient donc de façon coordonnée avec la révision de l'OETV.

Voir aussi les commentaires de l'art. 20, al. 3, OETV au chap. 2.1.

Al. 2, let. a : dans le texte italien, le terme « asse semplice » est remplacé par « asse singolo » (par analogie avec l'art. 95, al. 2, OETV)

Al. 2, let. b, ch. 4 : le nouveau droit européen prévoit pour les essieux entraînés de remorques agricoles et forestières une charge par essieu de 11,5 t au max. Les essieux entraînés servent à améliorer l'adhérence des pneumatiques en tout terrain. L'énergie de propulsion est obtenue par le véhicule tracteur (par exemple à l'aide d'une prise de force). Pour les essieux entraînés de voitures automobiles, la charge par essieu ne doit pas dépasser 11,5 t ; pour les remorques, ces prescriptions ne sont cependant pas applicables selon le droit suisse. Le relèvement proposé de la charge par essieu ne vaut que pour les remorques qui sont prévues en particulier pour servir en tout terrain et donc, comme dans la réglementation de l'UE, pour l'agriculture et la sylviculture (catégories R et S).

Voir aussi les commentaires de l'art. 183, al. 2, OETV au chap. 2.1.

Al. 4 : pour les véhicules et les combinaisons de véhicules pouvant rouler à plus de 40 km/h, un quart du poids effectif (poids du véhicule y compris son chargement) doit reposer sur les essieux entraînés. Ces 25 % sont également appelés « poids minimal d'adhérence ». Pour les véhicules plus lents, il n'existe pas d'exigence minimale explicite, mais dans tous les cas, les véhicules auxquels des remorques peuvent être accrochées doivent pouvoir démarrer en toute sécurité même dans les montées. Cette prescription technique s'applique aussi aux véhicules agricoles et aux autres véhicules qui ne peuvent plus rouler à plus de 40 km/h. Pour ces véhicules aussi, une part déterminante du poids de la combinaison totale du véhicule doit donc reposer sur le véhicule tracteur. Des mesures d'essai dans les montées de 15 % (réalisées par le centre de compétences de la Confédération pour la recherche agricole, Agroscope) ont montré que cette part doit être d'au moins 22 % pour les tracteurs. Pour un poids de l'ensemble de 40 t, le tracteur avec la charge du timon de la première remorque doit donc peser au moins 8800 kg.

Avec le relèvement de la vitesse de circulation autorisée (de 30 km/h à 40 km/h en 1998) et des poids totaux autorisés (de 28 t à 40 t en 2005) et les mutations structurelles constantes, les prestations de transport avec des véhicules agricoles ont augmenté. Le guidage latéral et la stabilité du véhicule tracteur ont une grande importance, surtout pour les tracteurs à deux remorques. Les rapports de masses entre le véhicule tracteur et la remorque sont des critères importants à cet égard. Alors que le poids d'adhérence peut facilement être constaté sur la balance de manière fiable, pour les contrôles routiers, la police ne dispose pratiquement pas de rampes appropriées pour des essais de démarrage.

L'introduction d'un poids minimal d'adhérence pour les combinaisons de véhicules pouvant rouler à plus de 25 km/h, mais sans dépasser 40 km/h, vise à améliorer la sécurité routière et à faciliter l'exécution des dispositions sur la capacité de démarrage. Compte tenu de la faible vitesse de circulation et des mesures d'essai mentionnées réalisées par Agroscope, il est possible de recourir, pour ces combinaisons de véhicules, aux exigences minimales pour la capacité de démarrage et de n'exiger que 22 % de poids d'adhérence au lieu de 25 %.

En concluant l'accord sur les transports terrestres, la Suisse s'est engagée à adopter des prescriptions équivalentes (art. 52, al. 6 ATT) dans les domaines couverts par l'ATT. La systématique de la directive 96/53/CE⁶¹ (énoncée à l'annexe 1, section 3 ATT) ne fait pas de distinction entre les essieux entraînés de véhicules tracteurs et les remorques, et autorise déjà des charges par essieu plus élevées. S'agissant du poids d'adhérence, la directive 96/53/CE prescrit le respect de 25 %, mais uniquement dans le trafic transfrontalier. Pour le trafic intérieur, des dérogations à cette prescription sont

⁶¹ Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international, JO L 235 du 17.9.1996, p. 59, modifiée par la directive 2002/7/CE, JO L 67 du 9.3.2002, p. 47.

explicitement prévues (art. 4, al. 2, let. a et annexe I, ch. 4.1 de la directive). Les adaptations effectuées à l'al. 2, let. b, ch. 4 et à l'al. 4 OCR sont donc compatibles avec l'accord sur les transports terrestres.

Art. 68, al. 3, 86, al. 1, phrase d'introduction, 88, phrase d'introduction et art. 89

La notion de « agricole et forestier » est introduite pour les véhicules cités (voir aussi commentaires au début du chap. 2.1, « remplacement d'une expression »).

Art. 77, al. 3

Le libellé de la disposition en vigueur autorise le remorquage de traîneaux uniquement par des tracteurs, des voitures automobiles ayant toutes les roues motrices ou des luges à moteur. Le remplacement proposé de la notion de « traîneau à moteur » par la notion de « véhicule à chenilles » vise à autoriser par principe le remorquage de traîneaux par tous les véhicules à chenilles, lesquels ont une grande importance dans les régions de sports d'hiver. La notion de véhicule à chenilles inclut les quadricycles à moteur équipés de chenilles (quads) et les monoaxes. Ces derniers sont conduits par une personne circulant à pied ou se trouvant sur la remorque. Les monoaxes à chenilles et remorques sont considérés, comme les autres véhicules à chenilles, comme des véhicules spéciaux (art. 26 OETV) et ne peuvent circuler qu'avec une autorisation écrite du canton (art. 78 OCR). Voir commentaires de l'art. 61 OCR.

2.4. Modification de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière

Remplacement d'expressions

Al. 1 : la notion de « agricole et forestier » est introduite pour les véhicules (voir aussi commentaires au début du chap. 2.1, « remplacement d'expressions »).

Al. 2 : dans le texte italien, le terme « odocronografo » est remplacé par « tachigrafo » dans tout l'acte, et ce dans un souci d'harmonisation.

Art. 3, al. 3

La notion de « agricole et forestier » est introduite pour les véhicules. Mais elle n'est pas introduite pour l'utilisation des véhicules lors des « courses agricoles ».

Art. 4, al. 3

La notion de « agricole et forestier » est introduite pour les véhicules. Mais elle n'est pas introduite pour l'utilisation des véhicules lors des « courses agricoles ».

Art. 71, al. 1^{bis}

Dans le cadre de la révision des prescriptions des art. 29 à 32 du projet OETV (contrôle destiné à déterminer si un véhicule à immatriculer répond aux prescriptions sur la construction et l'équipement), un renvoi à l'OETV doit être inséré dans l'OAC.

Art 72, al. 1, let. c, ch. 5 (nouveau)

Conformément à l'art. 10, al. 1 LCR, les véhicules automobiles et leurs remorques ne peuvent être mis en circulation qu'avec un permis de circulation et des plaques de contrôle. Le Conseil fédéral peut cependant, dans le droit des ordonnances, excepter notamment de ce principe les véhicules qui sont rarement utilisés sur la voie publique (art. 25, al. 1, let. a, LCR). Conformément aux instructions du DFJP du 14 février 1968 dont l'abrogation est prévue, le permis de circulation et la plaque de contrôle ne sont pas requis pour les traîneaux. Afin qu'il soit possible de renoncer à la délivrance du permis de circulation et de la plaque de contrôle pour les traîneaux même après l'abrogation des directives d'exécution, le ch. 5 « traîneaux » doit être ajouté à l'énumération des exceptions (remorques ne nécessitant pas de permis de circulation ni de plaques de contrôle). Voir commentaires de l'art. 20 OETV au chap. 2.1 ainsi que des art. 61 et 77 OCR au chap. 2.3.

Art. 75, al. 1 et 2

Al. 1 : le texte en vigueur est simplifié sur le plan rédactionnel et le superflu est supprimé.

Al. 2 : en raison du contrôle administratif en vue de l'immatriculation pour les véhicules neufs conformément à l'art. 30, al. 1, du projet OETV, prévu dans le cadre de la mise en œuvre de la motion Darbellay (13.3818), la réglementation en vigueur a dû être révisée. Pour les véhicules sans réception par type suisse ou sans fiche de données suisse, le rapport d'expertise (formulaire 13.20 A) est rempli par les autorités d'immatriculation sans que des conditions ne soient imposées. Les anciennes conditions (importation individuelle, importation pour usage privé) sont supprimées et les cantons sont libres de décider dans quels cas ils ont recours à des experts de la circulation ou à d'autres personnels pour remplir le rapport d'expertise.

Art. 105

L'art. 105 OAC sera supprimé. Une définition de l'expertise individuelle n'est pas nécessaire. La reconnaissance mutuelle des expertises de véhicules est désormais réglée à l'art. 34b du projet OETV.

Art 120, al. 2

Comme il n'est plus prévu, à l'avenir, d'exiger de rapport d'expertise pour l'installation et le contrôle subséquent régulier des tachygraphes, ce document ne pourra pas non plus être réclamé en cas de changement de canton [voir également le rapport explicatif « *Ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1) et autres ordonnances relatives à la mise en œuvre du règlement (UE) n°165/2014⁶² (introduction du « tachygraphe intelligent »)* »].

2.5. Modification de l'ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers

Remplacement d'expressions

Al. 1 : la notion de « agricole et forestier » est introduite pour les véhicules (voir aussi commentaires au début du chap. 2.1, « remplacement d'expressions »).

Al. 2 : dans le texte italien, le terme « servizio d'esame » est remplacé par « organo di controllo » dans tout l'acte, et ce dans un souci d'harmonisation avec l'OETV.

Al. 3 : dans le texte italien, le terme « odocronografo » est remplacé par « tachigrafo » dans tout l'acte, et ce dans un souci d'harmonisation.

Al. 4 : dans le texte italien, le terme « appendice » est remplacé par « allegato » dans tout l'acte, et ce dans un souci d'harmonisation avec la terminologie usuelle.

Art. 2, let. m et n

Dans le texte italien, le terme « servizio » est remplacé par « organo » (version abrégée de « organo di controllo »).

Art. 18 al. 1

Le renvoi à l'annexe 2 ORT est adapté à la nouvelle teneur de l'annexe (les sous-chiffres disparaissent).

Ann. 1, ch. 2.1

Feux orientables des véhicules du service du feu, de la police, du service d'ambulances et de la douane: le renvoi à l'OETV est actualisé (art. 110, al. 3, let. a, ch. 5, OETV).

Ann. 1, ch. 2.3

Dans la liste des systèmes de véhicules et composants de véhicules soumis à l'obligation de réception par type pour lesquels des homologations internationales peuvent être reconnues et délivrées, les tachygraphes et leurs composants sont également indiqués séparément. Le « tachygraphe intelligent »

⁶² Voir note de bas de page au chap. 1.2.1 concernant l'art. 100, let. a et b, al. 1, 1^{bis} à 1^{quater} (nouveau) et 2

et les modules externes y afférents doivent désormais être intégrés à cette liste [voir aussi le rapport explicatif « *Ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1) et autres ordonnances relatives à la mise en œuvre du règlement (UE) n°165/2014*⁶³ (introduction du « tachygraphe intelligent ») »].

Ann. 2

La liste des organes d'expertise reconnus est mise à jour. L'annexe 2 est remaniée sans sous-chiffres.

⁶³ Voir note de bas de page au chap. 1.2.1 concernant l'art. 100, let. a et b, al. 1, 1^{bis} à 1^{quater} (nouveau) et 2

3. Conséquences

3.1. Conséquences pour la Confédération

3.1.1. Conséquences financières

Les importateurs pourront choisir à l'avenir d'immatriculer les véhicules bénéficiant d'une réception par type européenne (comme jusqu'ici) avec des fiches de données de l'OFROU ou (désormais) directement avec un CoC conformément à la motion Darbellay (13.3818). La mise en œuvre de la motion Darbellay devrait donc avoir pour effet de faire diminuer le nombre de fiches de données établies par l'OFROU et donc aussi les recettes qui en découlent.

L'expérience montre que les modifications des prescriptions techniques des véhicules n'ont aucune conséquence financière pour la Confédération.

3.1.2. Conséquences en matière de personnel

La mise en œuvre de la motion Darbellay devrait avoir pour effet que les importateurs feront établir moins de fiches de données par l'Office fédéral des routes (OFROU) pour l'attestation d'une réception par type européenne. En revanche, le nombre de véhicules qui devront être expertisés individuellement eu égard à la sanction CO₂ augmentera (parce qu'ils sont immatriculés sans fiche de données). Globalement, cela devrait générer un surcroît de travail pour l'OFROU, qui devra être assumé par le personnel existant et entraînera donc un allongement des délais de traitement.

3.2. Conséquences pour les cantons et les communes

Pour les véhicules bénéficiant d'une réception par type suisse ou d'une fiche de données suisse établie sur la base de la réception par type européenne, les données déterminantes pour l'immatriculation sont recensées par l'OFROU et sauvegardées dans une banque de données fédérale. Lors de l'immatriculation de tels véhicules, les cantons reprennent les indications déterminantes venant de cette banque de données et complètent les données individuelles (détenteur, numéro de châssis du véhicule, numéro de matricule). Cette procédure subsistera. Compte tenu du mandat parlementaire émanant de la motion Darbellay (13.3818), il faut toutefois proposer, en guise d'alternative, une procédure d'immatriculation simplifiée. La charge administrative des services des automobiles sera sensiblement plus lourde pour chaque véhicule immatriculé dans le cadre de la nouvelle procédure. Ils ne pourront plus reprendre électroniquement les données pertinentes pour l'immatriculation depuis la banque de données de l'OFROU, mais devront les saisir à partir des documents joints. De même, l'abandon du contrôle d'identification n'entraînera aucun allègement de la charge de travail, puisque les autorités d'immatriculation devront désormais contrôler les documents (étrangers). L'ampleur du surcroît de travail à venir dépendra du comportement des importateurs, car ceux-ci pourront désormais choisir entre deux procédures d'immatriculation. Si, comme annoncé, les gros importateurs continuent à opter pour la procédure d'immatriculation via l'OFROU, plus coûteuse pour eux, mais sensiblement plus rapide pour un grand nombre d'unités par type de véhicule, le surcroît de travail des cantons sera moindre.

Indépendamment des contrôles au passage de la frontière, l'exécution du droit de la circulation routière incombe aux cantons. Les autorités d'exécution doivent donc préparer les nouvelles prescriptions et former le personnel à celles-ci. Cependant, l'harmonisation avec les prescriptions internationales en matière de technique des véhicules supprime des prescriptions suisses qui s'en écartent, ce qui réduit la diversité des réglementations applicables.

Les tâches d'exécution incombant aux communes ne sont pas touchées par les modifications proposées.

3.3. Conséquences pour l'économie

Pour l'immatriculation de véhicules à l'aide du certificat de conformité (CoC), les véhicules ne seront plus identifiés. Cela signifie que les autorités d'immatriculation ne pourront plus vérifier si le CoC déposé concorde avec le véhicule ou si le véhicule présente des caractéristiques qui s'en écartent (par ex. dimensions et poids, nombre de places assises, attelage de remorques, roues). Les données des véhicules, issues du CoC et recopiées par les cantons, seront chargées dans la banque de données du canton d'immatriculation, puis dans la banque de données centrale de l'OFROU. Le risque pour la qualité des données augmentera avec la procédure d'immatriculation prévue par la motion Darbellay

(13.3818). La qualité des données a aussi une incidence indirecte pour les destinataires des données (offices de la statistique, autorités fiscales, assurances, polices, etc.). Ce risque pour la qualité des données ne pourra diminuer que lorsque l'on disposera d'une banque de données contenant les données des CoC, avec laquelle les autorités d'immatriculation cantonales pourront vérifier les données des papiers et les reprendre par voie électronique pour établir les permis de circulation. Certes, l'Association européenne des autorités d'enregistrement des données des véhicules et des conducteurs a lancé en 2011 un projet de transmission électronique des données des CoC. Pour autant, aucune date concrète ne se dessine en vue de l'introduction d'un cadre juridique pour les données électroniques des CoC dans l'UE. C'est pourquoi l'OFROU envisage un projet national visant à récupérer au minimum les données CoC des véhicules destinés au marché suisse auprès des constructeurs, et ce par voie électronique, afin de les mettre à disposition des autorités d'immatriculation dans une banque de données. Cela ne sera cependant pas possible avant fin 2020 au plus tôt.

Étant donné que diverses caractéristiques d'équipement telles que les systèmes de sécurité ne sont pas énumérées dans le CoC, l'autorité d'immatriculation ne peut pas contrôler si le véhicule répond encore intégralement aux prescriptions en vigueur au moment de son immatriculation. Parfois, les insuffisances d'équipement dues à une modification des prescriptions ne peuvent être repérées que des années plus tard, lors du premier contrôle périodique. Les personnes concernées (détenteur du véhicule, concessionnaire ou importateur) peuvent être appelées à en répondre, ce qui peut donner lieu à des prétentions en réparation.

Le rapprochement des prescriptions techniques suisses avec celles de l'UE et de la CEE-ONU supprime des entraves techniques au commerce. Les milieux commerciaux, les constructeurs et les clients doivent se familiariser avec les nouvelles prescriptions selon leur niveau, mais profitent en échange d'un plus grand choix de produits et de marchés plus vastes.

3.4. Conséquences pour la société

La plupart des modifications proposées contribuent directement ou indirectement à améliorer encore la sécurité routière et la protection de l'environnement. La reprise des nouvelles prescriptions du droit de l'UE et des réglementations de la CEE-ONU, en particulier les prescriptions en matière de freinage pour les véhicules agricoles et forestiers, a un effet essentiellement préventif en termes d'accidents. L'intégration ciblée dans le droit suisse des nouvelles prescriptions européennes concernant les gaz d'échappement pour les machines et engins mobiles ainsi que pour les tracteurs réduit les émissions de polluants ayant un effet local, tels que les oxydes d'azote et les particules de suie.

Les facilités nouvellement introduites sont conçues pour éviter toute mise en danger supplémentaire des populations et de l'environnement. Les dispositions modifiées ne devraient donc avoir aucune conséquence négative sur la société.

3.5. Conséquences pour l'environnement

La Suisse reprend du droit international harmonisé les dispositions techniques qui se rapportent à la protection de l'environnement. Ainsi, les constructeurs et les acheteurs suisses peuvent compter sur des solutions techniques éprouvées et étudiées de manière approfondie dans leur efficacité globale. Les nouvelles prescriptions concernant les émissions des véhicules de travail et des véhicules agricoles, qui contiennent également des exigences en matière de durabilité et d'efficacité en conditions réelles d'utilisation, peuvent aboutir à de nettes améliorations dans le domaine de la protection de l'environnement. La simplification de la procédure d'immatriculation et l'extension de l'offre qui va de pair avec l'harmonisation des prescriptions favorisent en outre le remplacement de technologies anciennes par des véhicules plus efficaces et plus propres.

4. Aspects juridiques

4.1. Base juridique

Les modifications de l'ordonnance sont conformes au droit supérieur. Elles s'appuient sur les dispositions légales suivantes :

- la modification de l'OETV s'appuie sur les art. 8, 9, al. 1^{bis} et 2, 13, al. 2, 20, 25 ainsi que 106, al. 1 et 10 LCR ;
- la modification de l'ordonnance du DETEC relative à l'entretien et au contrôle subséquent des voitures automobiles en ce qui concerne les émissions de gaz d'échappement et de fumées s'appuie sur l'art. 8 LCR en relation avec l'art. 220, al. 1, let. b, OETV ;
- la modification de l'OCR s'appuie sur les art. 9, al. 1^{bis}, 2 et 3, 20 ainsi que 41, al. 4, LCR ;
- la modification de l'OAC s'appuie sur l'art. 25, al. 1, let. a, LCR ;
- la modification de l'ORT s'appuie sur l'art. 12, al. 1, LCR.

La loi fédérale sur les entraves techniques au commerce (LETC) exige que les prescriptions techniques de la Suisse soient harmonisées avec celles des principaux partenaires commerciaux de la Suisse. Les adaptations autonomes à la nouvelle législation européenne sont donc conformes aux bases légales.

4.2. Relation avec le droit européen

Les modifications proposées garantissent que les prescriptions suisses en matière de construction et d'équipement des véhicules routiers demeurent compatibles avec les conventions internationales existantes se rapportant à la circulation routière.

Dans le cadre des Accords bilatéraux I, la Suisse s'est engagée par l'ARM conclu avec l'UE à harmoniser ses prescriptions concernant les voitures automobiles et les tracteurs avec celles de l'UE. L'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les voitures automobiles de transport et leurs remorques⁶⁴ (OETV 1) et l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les tracteurs et leurs remorques⁶⁵ (OETV 2) contiennent le droit en vigueur en Suisse et le droit équivalent à celui de l'UE concernant ces véhicules. Elles doivent constamment être tenues à jour. S'agissant de l'état des prescriptions internationales en vigueur, l'OETV 1, l'OETV 2 et l'OETV 3⁶⁶ (qui n'est pas pertinente pour l'ARM) se rapportent à l'annexe 2 de l'OETV. Les versions des réglementations internationales contraignantes en Suisse et indiquées à l'annexe 2 OETV sont donc actualisées en conformité avec l'ARM.

Pour la plupart des catégories de tracteurs, le droit de l'UE prévoit une obligation de réception par type, de sorte que l'application des nouvelles prescriptions techniques pour les véhicules agricoles et forestiers est contraignante comme pour les véhicules relevant de l'OETV 2 en Suisse. Pour des nombres d'unités limités, les États membres peuvent cependant délivrer ce que l'on appelle des réceptions par type nationales de petites séries. Les prescriptions applicables à ces réceptions par type de petites séries peuvent s'écarter des exigences européennes, mais doivent avoir un effet équivalent. Pour certains tracteurs spéciaux et pour toutes les remorques agricoles, la réception par type et donc l'application des prescriptions de l'UE sont facultatives dans l'UE, et les États membres peuvent continuer à appliquer des prescriptions nationales différentes.

Pour l'immatriculation en Suisse, il est possible de choisir entre l'application des prescriptions techniques de l'UE et celles de l'OETV. Mais les prescriptions différentes de l'OETV ne sont pertinentes et compatibles avec la LETC que dans la mesure où elles apportent des avantages clairs à l'économie suisse et ne sont pas préjudiciables à la sécurité routière et à la protection de l'environnement. Sinon, elles seront abrogées et remplacées par des renvois au droit de l'UE. L'harmonisation intégrale dans le cadre de l'OETV 2 permettra la mise en œuvre de l'ARM. Les prescriptions complémentaires de l'OETV

⁶⁴ RS 741.412

⁶⁵ RS 741.413

⁶⁶ RS 741.414

axées sur les besoins spécifiques de l'agriculture suisse tiennent compte de l'application partiellement facultative des prescriptions de l'EU et des petites séries nationales.

Les distinctions entre les véhicules, déterminantes en Suisse pour l'immatriculation, doivent être conçues de manière à ce que toutes les catégories de véhicules de l'UE concernées par l'ARM soient attribuées à un genre de véhicule suisse et puissent être immatriculées en conséquence. Toutefois, en Suisse, la classification suit parfois un schéma différent de celui de l'UE. Le droit suisse impose à certains genres de véhicules des contraintes, des allègements ou des redevances qui n'ont pas leur origine dans le droit de la circulation routière ou qui sont également réglés différemment dans les États membres de l'UE (par ex. âge minimum, impôt sur les véhicules automobiles, redevance sur le trafic des poids lourds, intervalles entre les contrôles subséquents). Ainsi, la notion suisse de « véhicule agricole » est associée à des prescriptions d'utilisation et à des privilèges qui créent, conformément à la loi sur l'agriculture⁶⁷, des conditions cadres particulièrement favorables pour le secteur du transport agricole. Pour les véhicules agricoles et forestiers au sens de la définition de l'UE, en revanche, l'utilisation doit rester possible même en dehors de l'agriculture, par exemple pour les travaux communaux.

En lien également avec les Accords bilatéraux I, la Suisse s'est engagée, en concluant l'accord sur les transports terrestres, à édicter des prescriptions équivalentes dans les domaines couverts par l'ATT (art. 52, al. 6, ATT). Les prescriptions suisses relatives aux charges admissibles par essieu doivent donc être harmonisées avec la directive 96/53/CE⁶⁸ (indiquée à l'annexe 1, section 3, ATT).

⁶⁷ Loi du 29 avril 1998 sur l'agriculture (LAgr ; RS 910.1).

⁶⁸ Voir note de bas de page au chap. 2.1 concernant l'art. 67, al. 4.