



EIDGENÖSSISCHES JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE JUSTICE ET POLICE
DIPARTIMENTO FEDERALE DI GIUSTIZIA E POLIZIA

Berne, le 29 septembre 1995

Aux Départements cantonaux
compétents en matière
de circulation routière
ainsi qu'aux Services fédéraux,
associations et organisations
que cet objet intéresse

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

Ordonnance sur l'assurance des véhicules (OAV)

Ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC)

Commentaires et instructions

Mesdames et Messieurs les Conseillers d'Etat,
Mesdames, Messieurs,

1. Introduction

Le 19 juin 1995, le Conseil fédéral a édicté de nouvelles ordonnances dans le domaine des prescriptions techniques applicables aux véhicules routiers, textes qui remplacent l'ordonnance du 27 août 1969 sur la construction et l'équipement des véhicules routiers (OCE), qui était en vigueur jusqu'à présent. Il s'agit, en l'occurrence, de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV), de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les voitures automobiles de transport et leurs remorques (OETV 1), de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les tracteurs agricoles (OETV 2) et de l'ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers (ORT).

La présente circulaire contient les commentaires et instructions nécessaires pour l'application de ces dispositions.

En annexe aux présentes instructions figure une liste de toutes les décisions et instructions du Département fédéral de justice et police (DFJP), concernant l'ordonnance du 27 août 1969 sur la construction et l'équipement des véhicules routiers (OCE), qui restent encore valables sous le régime de l'OETV.

S'agissant de la reconnaissance des stations de montage, de l'installation, du contrôle et de la réparation des tachygraphes et des enregistreurs de fin de parcours, ainsi que des dispositifs limiteurs de vitesse, des instructions séparées ont été édictées le 24 août 1995.

A l'exception de l'ordonnance sur l'assurance des véhicules (OAV; cf. chiffre 4 des présentes instructions) et de l'ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC; cf. chiffre 5 des présentes instructions), les ordonnances modifiées, indiquées à l'annexe 1 de l'OETV, ne donnent lieu à aucun commentaire pour le moment; il en va d'ailleurs de même pour l'OETV 1 et pour l'OETV 2. Cette remarque s'applique aussi à l'ORT, à l'exception des dispositions concernant la dispense de la réception par type (importation directe des véhicules) qui ont également fait l'objet d'instructions séparées le 20 septembre 1995.

2. Véhicules de diplomates

S'agissant des facilités en faveur des véhicules des détenteurs bénéficiant de privilèges et d'immunités diplomatiques ou consulaires, nous vous prions de vous référer à la notice adressée le 3 juillet 1995 aux Départements cantonaux compétents en matière de circulation routière, aux services des automobiles et de contrôle des véhicules. Cette notice a pour objectif de vous fournir une information préliminaire relative aux ordonnances modifiées, ainsi qu'aux instructions sur la dispense de la réception par type.

Lors du contrôle individuel précédant l'immatriculation, il y a lieu de procéder pour les véhicules des diplomates (même si ces véhicules étaient auparavant immatriculés à l'étranger) uniquement à un contrôle du fonctionnement des dispositifs les plus importants (notamment de la direction, des freins, de l'éclairage) ainsi que des dispositifs d'attelage, quant à leur sécurité de fonctionnement.

Les feux de position orange sont admis sur les véhicules des diplomates; ces feux ne sont pas prévus selon l'annexe 5 de la Convention du 8 novembre 1968 sur la circulation routière (Convention de Vienne); selon l'article 32 de la Convention, les divers Etats peuvent toutefois admettre de tels feux.

3. OETV

Commentaires et instructions concernant les divers articles

(vu l'article 220, 1er alinéa, OETV)

Article 4

Documents en langues étrangères

Les documents reconnus pour la réception par type et pour le contrôle individuel sont mentionnés à l'article 4.

Ils doivent être disponibles en français, en allemand, en italien ou en anglais. Les documents rédigés dans une autre langue ne peuvent être reconnus que s'il existe en outre une traduction certifiée conforme dans l'une des langues précitées.

Article 12, 1er alinéa, annexe 5, chiffre 211 et annexe 6, chiffre 111.1

Classification de véhicules affectés à un usage spécial

La classification selon l'article 12, 1er alinéa, ne tient pas compte des véhicules affectés à un usage spécial. C'est ainsi que, quel que soit leur poids total, même les limousines blindées, les ambulances, les voitures automobiles servant d'habitation et les voitures des pompes funèbres, par exemple, sont considérées comme des véhicules de la catégorie M₁, lorsqu'elles comptent neuf places assises au maximum, conducteur compris.

Cependant, étant donné que les véhicules de ce genre sont très souvent des dérivés de véhicules d'autres catégories, leur équipement technique est similaire. En règle générale, il est donc impossible que ces véhicules soient conformes aux dispositions sur les émissions de gaz d'échappement et le niveau sonore applicable aux véhicules de la catégorie M₁.

Dans ces circonstances, il est décidé que:

S'agissant des véhicules de la catégorie M₁ construits sur la base de véhicules d'une autre catégorie, il suffit qu'ils répondent, en ce qui concerne les émissions de gaz d'échappement, le niveau sonore et les freins, aux exigences en vigueur pour le véhicule de base.

Article 13, 2e alinéa, lettre a, et article 22, 2e alinéa, lettre a

Inscription dans le permis de circulation

Les voitures automobiles de travail et les remorques de travail permettant le chargement de la marchandise à transformer, durant le processus de travail, ne peuvent - à l'instar de toutes les voitures automobiles de travail - effectuer des

transports de choses (art. 77, 1er al., de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière; OCR).

Afin de prévenir dans la plus large mesure possible les éventuels abus et de fournir aux organes cantonaux de police un instrument de contrôle efficace, il y a lieu de faire figurer dans le permis de circulation de ces véhicules l'inscription suivante:

Chiffre 227: «Il n'est permis de transférer le véhicule qu'à vide».

Article 22, 2e alinéa, lettre a

Voir les commentaires et instructions relatifs à l'article 13, 2e alinéa, lettre a.

Article 34, 2e alinéa, lettre d, et article 53, 2e et 3e alinéas

Obligation de soumettre à un contrôle subséquent les dispositifs d'échappement de rechange

1. Selon l'article 34, 2e alinéa, le montage de dispositifs d'échappement non réceptionnés pour le type de véhicule considéré, notamment, constitue une transformation qui doit obligatoirement être notifiée à l'autorité et faire l'objet d'un contrôle. En l'occurrence, il faut apporter la preuve que les prescriptions sur les émissions de gaz d'échappement et le niveau sonore en vigueur lors de la première mise en circulation du véhicule sont toujours respectées. Les silencieux de rechange doivent être aussi efficaces que les dispositifs admis à l'origine (art. 53, 2e al.).
2. Sont réputés «réceptionnés pour le type de véhicule considéré»:
 - a. Les dispositifs d'échappement mentionnés dans la réception suisse par type du véhicule considéré;
 - b. Les dispositifs d'échappement pour lesquels il existe une réception suisse par type (réception par type pour silencieux selon l'annexe 1 ORT) pour le type de véhicule considéré;
 - c. Les dispositifs d'échappement des véhicules de la catégorie M₁ et N₁, pour lesquels il existe une réception partielle selon les annexes II et IV de la directive n° 70/157/CEE¹⁾ (art. 53, 3e al.);
 - d. Les dispositifs d'échappement des motocycles, motocycles légers, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur, pour

¹⁾ Directive 70/157/CEE du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur.

lesquels il existe une réception partielle selon les annexes II et IV de la directive n° 78/1015/CEE²⁾ (art. 53, 3e al.);

- e. Les dispositifs d'échappement des véhicules qui ont été dispensés de la réception par type, s'ils sont conformes au dispositif mentionné sur la réception partielle de la CE quant au niveau sonore et aux émissions de gaz d'échappement ou la réception générale de la CE, ou s'il peut être prouvé que le dispositif correspond à celui installé lors de la première mise en circulation.

Les dispositifs d'échappement selon les lettres b, c et d ne sont toutefois réputés «réceptionnés pour le type de véhicule» que si le véhicule dans lequel le dispositif a été installé est en tout point identique à un type de véhicule indiqué dans la réception délivrée pour le dispositif d'échappement.

Le fournisseur de l'installation doit le confirmer par écrit à l'acheteur. Il ressortira clairement de cette confirmation pour quel type de véhicule (avec indication du numéro de la fiche d'homologation/de la réception par type suisse) l'installation est prévue. Pour les véhicules dispensés de l'expertise type/de la réception par type, il y a lieu d'indiquer le numéro de la réception générale CE ou de la réception partielle CE (directive n° 70/157/CEE resp. 78/1015/CEE) concernant le type de véhicule pour lequel l'installation est prévue. Ce document doit toujours être en possession du conducteur avec le permis de circulation et être présenté au organes de contrôle qui en font la demande.

Le fournisseur doit en informer l'acheteur et sur demande de l'autorité d'immatriculation, lui permettre d'avoir un droit de regard sur l'autorisation concernant le dispositif d'échappement.

- 3. Dans tous les autres cas, il y a lieu d'élucider individuellement si les prescriptions concernant le niveau sonore et les émissions de gaz d'échappement sont respectées et cela de la manière suivante:
 - a. Pour les dispositifs d'échappement totalement conformes au dispositif d'origine, sauf quant à leur identification, un mesurage du niveau sonore à l'arrêt est en général suffisant. Il n'est pas nécessaire de procéder à un mesurage supplémentaire des émissions de gaz d'échappement.
 - b. Lorsqu'il s'agit de dispositifs d'échappement qui présentent des divergences, il est nécessaire de mesurer le niveau sonore au passage du véhicule.

²⁾ Directive 78/1015/CEE du Conseil, du 23 novembre 1978, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des motocycles.

La valeur limite (valeur du niveau sonore individuel du type de véhicule plus une tolérance) doit être respectée. En outre, il y a lieu de prouver que les prescriptions sur les émissions de gaz d'échappement sont respectées, sauf si le mesurage effectué par un organe d'expertise agréé (p. ex. l'EMPA à Dübendorf ou l'Ecole d'Ingénieurs de Bienne) révèlent que la contre-pression des gaz d'échappement (annexe II, chiffre 5.3.4 de la Directive n° 70/157/CEE¹⁾), n'augmente pas de plus de 25 pour cent par rapport au dispositif d'origine.

Lorsque l'expertise a été passée avec succès, il y a lieu de faire figurer l'inscription suivante dans le permis de circulation:

Chiffre 146: Avoir avec soi la formule «Modifications autorisées».

4. Dans tous les cas, il y a lieu d'ordonner un mesurage du niveau sonore au passage du véhicule, lorsque le bruit causé par ce dernier est gênant ou désagréable. La valeur limite (valeur limite individuelle du type de véhicule plus une tolérance) doit être respectée. Lorsque l'on procède à un mesurage au passage du véhicule, il faut procéder simultanément à un nouveau mesurage à l'arrêt et - si l'on obtient un valeur divergente - inscrire cette valeur dans le permis de circulation ou dans la formule «Modifications autorisées» en tant que nouvelle valeur de référence.

Montage après coup de filtres à particules ou de catalyseurs sur des véhicules

Dans ses instructions du 7 août 1990 et du 26 novembre 1992, le DFJP a réglé la procédure à suivre pour immatriculer d'une manière simple et aussi peu bureaucratique que possible des véhicules équipés après coup de filtres à particules ou de catalyseurs. Les instructions précitées sont toujours valables, sous réserve - pour que le montage après coup reste possible - des précisions suivantes:

1. Les instructions règlent la procédure administrative à suivre lors de l'immatriculation des véhicules équipés après coup. Cependant, les facilités accordées ne signifient pas que les prescriptions concernant les émissions de gaz d'échappement ou le niveau sonore ne doivent pas être observées.
2. Les instructions concernent exclusivement le montage subséquent de catalyseurs ou de filtres à particules sur des véhicules et les modifications que cela implique. En revanche, si des modifications supplémentaires sont apportées au dispositif d'échappement ou à d'autres composants qui influent sur la composition des gaz d'échappement ou sur le niveau sonore, ou si tout le dispositif d'échappement est remplacé par un dispositif qui n'a pas été réceptionné pour le type de véhicule en question - et cela même si, à cette occasion, un catalyseur ou un filtre à particules a été monté après coup - ce ne sont pas les pré-

sentés instructions qui s'appliquent, mais les dispositions précitées concernant les silencieux d'échappement de rechange.

3. Lorsqu'un filtre à particules ou un catalyseur a été monté après coup, il y a lieu d'ordonner un mesurage du niveau sonore au passage du véhicule si le bruit causé par ledit véhicule est gênant ou désagréable. La valeur limite déterminante lors de la première immatriculation doit être respectée.

Article 35. 4e alinéa

Valeurs indicatives pour le service antipollution

Par la voie d'une ordonnance départementale du 22 décembre 1993, le DFJP a réglé les détails de l'entretien et du contrôle subséquent des voitures automobiles en ce qui concerne les émissions de gaz d'échappement et de fumées. Le contenu et la présentation de la fiche d'entretien du système antipollution y sont décrits. C'est ainsi que, pour les véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé, il y a notamment lieu d'inscrire sur la fiche d'entretien les valeurs de référence fournies par le constructeur du véhicule. Lorsque certaines d'entre elles ou toutes font défaut, il est possible d'inscrire sur le document les valeurs indicatives indiquées au chiffre 2.3.

S'agissant de la classification par groupes, les nouvelles prescriptions sur les émissions de gaz d'échappement figurant à l'annexe 5 de l'OETV ne correspondent plus aux dispositions en vigueur jusqu'à présent (ordonnance du 22 octobre 1986 sur les émissions de gaz d'échappement des voitures automobiles légères; OEV 1).

S'agissant des véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé qui sont à la fois soumis aux nouvelles prescriptions sur les émissions de gaz d'échappement, dispensés de la réception par type et pour lesquels les indications du constructeur ne sont pas disponibles, il a donc été décidé que les valeurs indicatives suivantes font foi et qu'elles peuvent être inscrites sur la fiche d'entretien du système antipollution:

1. Pour les véhicules de la catégorie M₁ dont le poids total n'excède pas 2,50 t et pour les véhicules de la catégorie M₂ ou N₁ dont la poids à vide n'excède pas 1225 kg, il y a lieu d'appliquer les valeurs indicatives suivantes:

$CO \leq 0,5 \text{ \% vol}$, $HC \leq 100 \text{ ppm}$, $CO_2 \geq 12,0 \text{ \% vol}$.

2. Pour tous les autres véhicules, il y a lieu d'appliquer les valeurs indicatives suivantes:

$CO \leq 1,0 \text{ \% vol}$, $HC \leq 200 \text{ ppm}$, $CO_2 \geq 12,0 \text{ \% vol}$.

Article 39, 2e alinéa

Calcul du poids / Inscription dans le permis de circulation

Selon les dispositions de l'OETV, il n'est plus nécessaire de procéder à un calcul du poids, même lorsqu'il s'agit de véhicules automobiles. Dans ce cas, il y a lieu d'inscrire dans le permis de circulation, sous le chiffre 243, les charges maximales autorisées par essieu.

Article 40

Conditions à respecter par les semi-remorques à essieux relevables pour effectuer le mouvement giratoire

Les instructions du DFJP du 2 mai 1994 précisent que, s'agissant des semi-remorques à essieu relevable, les conditions à satisfaire pour effectuer le mouvement giratoires doivent être respectées, que l'essieu soit en position relevée ou abaissée. Ainsi, on devrait avoir la garantie que les conditions à satisfaire pour effectuer le mouvement giratoire (art. 12, 4e al., OCE ou, désormais, art. 40, 1er al., OETV) sont respectées en tout temps. Cependant, il s'est avéré que, s'agissant des semi-remorques dont le premier essieu est relevable, ces conditions n'étaient souvent pas respectées par les véhicules non chargés (essieu relevé).

Il existe actuellement des ensembles de véhicules dont le premier essieu relevable peut être abaissé, au besoin, à partir de la cabine du conducteur, de sorte que les conditions à satisfaire pour effectuer le mouvement giratoire sont de nouveau respectées. Il est possible d'admettre à la circulation les ensembles de véhicules de ce genre si l'on a la garantie que les remorques en question ne sont attelées qu'à des véhicules tracteurs permettant d'abaisser en tout temps l'essieu depuis la cabine du conducteur.

Il y a lieu de faire figurer l'inscription suivante dans le permis de circulation de la semi-remorque:

Chiffre 221: «Ne peut être attelée qu'à des véhicules tracteurs qui permettent d'abaisser l'essieu relevable pendant le trajet.»

Immatriculation de semi-remorques extensibles

Par les instructions du DFJP du 21 décembre 1990, il a été établi que les semi-remorques extensibles jusqu'à une longueur de 18,00 m devaient être immatriculées en tant que remorques spéciales (plaque de contrôle brune). Cette exigence a entraîné des difficultés d'application.

C'est pourquoi il a été décidé que les semi-remorques extensibles qui répondent à toutes les prescriptions applicables en position raccourcie (longueur totale de l'ensemble, conditions à respecter pour effectuer le mouvement giratoire, etc.) devaient pouvoir être immatriculées avec des plaques de contrôle blanches.

Lorsque toutes les prescriptions ne sont pas respectées lors d'un transport (transport de longs matériaux), il est toujours nécessaire d'obtenir une autorisation spéciale selon l'article 78 OCR. Il faut alors faire figurer l'inscription suivante dans le permis de circulation:

Chiffre 126: «Autorisation spéciale nécessaire si la longueur totale de l'ensemble dépasse 16,50 m».

Article 53, 2e et 3e alinéas

Cf. les commentaires et instructions relatifs à l'article 34, 2e alinéa, lettre d.

Article 58, 4e alinéa

Evaluation de la profondeur du profil des pneumatiques

Jusqu'à présent, on se référait souvent à différents critères pour évaluer le degré d'usure des pneumatiques.

Afin de rendre la pratique uniforme, il a été décidé que le mesurage de la profondeur du profil devait se faire dans les rainures munies d'indicateurs d'usure. Lorsque les indicateurs d'usure font défaut, il y a lieu de procéder de manière analogue, autrement dit en effectuant le mesurage dans les rainures principales; lors de l'évaluation de la profondeur du profil, il ne faut tenir compte que des rehaussements en forme d'entretoises et des renforcements du socle de la bande de roulement. Quant aux pneumatiques présentant une usure excessivement irrégulière, ils peuvent donner être contestés indépendamment de ces critères.

Article 67, 1er et 2e alinéas, article 222, 5e alinéa, et annexe 8, chiffre 11

Critères d'admission des pare-buffles

En cas de collision, la configuration de la partie avant du véhicule est d'une importance déterminante. Lorsqu'ils conçoivent de nouveaux véhicules, les constructeurs veillent donc particulièrement à ce que ceux-ci présentent des qualités optimales quant à la protection des occupants et quant à l'atténuation de la gravité des lésions subies par d'autres personnes impliquées dans l'accident. Aussi est-il d'autant plus préoccupant que, depuis quelque temps, un nombre croissant de véhicules (notamment des véhicules tout terrain) soient équipés après coup, à l'avant, de ce qu'il est convenu d'appeler des pare-buffles, dispositifs qui présentent un risque considérable pour les autres usagers de la route en cas d'accident.

Dans les dispositions de l'OETV, il est expressément précisé que les pare-buffles de ce genre ne sont autorisés que s'ils ne présentent pas de risque de blessures supplémentaire en cas de collision, notamment avec des piétons ou des usagers de deux-roues. Selon l'article 222, 5e alinéa, OETV, cette exigence s'applique, à partir du 1er octobre 1995, aux véhicules mis en circulation pour la première fois et, à partir du 1er avril 1996, à tous les véhicules déjà en circulation. Il en va de même lorsque le véhicule équipé d'un pare-buffles a été expertisé selon les prescriptions en vigueur jusqu'à présent ou que ledit pare-buffles a fait l'objet d'une inscription sur la fiche d'homologation.

Il s'agit d'appliquer des critères sévères pour évaluer le degré de risque que présentent les pare-buffles. On ne saurait en effet établir une comparaison avec des composants utiles ou nécessaires; au contraire, il convient d'examiner dans chaque cas d'espèce si un véhicule équipé d'un tel dispositif risque de provoquer des lésions plus graves chez des tiers, en cas de collision, que le même véhicule dépourvu d'un pare-buffles.

Lorsqu'il n'existe pas de rapport d'expertise établi selon une méthode de test reconnue par l'Office fédéral de la police (OFP), attestant clairement l'absence de risque, les pare-buffles doivent en tout cas (même lorsqu'il existe une réception par type de la CE) satisfaire au moins aux exigences suivantes:

1. Dans les zones qui peuvent entrer en contact avec des personnes en cas d'accident, ils ne doivent être constitués que de profils ronds et ne présenter aucun angle ni arête (risque de blessures des usagers de la route non protégés).
2. Ils ne doivent pas se situer plus haut que le bord supérieur avant du capot (influence du déroulement dynamique des accidents) et ils ne doivent pas dépasser sur les côtés du véhicule (disposition relative à la largeur des véhicules, selon l'article 38, 1er alinéa, OETV). Lorsqu'il n'est pas possible de déterminer exactement le bord supérieur des capots arrondis, les pare-buffles ne doivent pas dépasser le prolongement du capot.
3. La distance entre le pare-buffles et la carrosserie et d'autres composants du véhiculé ne doit nulle part excéder 8 cm (risque d'intrusion des extrémités d'un corps humain).
4. Les pare-buffles ne doivent pas dépasser du pare-choc (sans les butoirs du pare-choc et autres éléments similaires) de plus du diamètre du profil (risque de pénétration en cas de collision latérale).
5. Les angles de visibilité prescrits pour l'éclairage et les clignoteurs de direction doivent être respectés, même lorsque le pare-buffles est monté. Il n'est pas

permis de fixer des grillages ou des «bagues» devant l'éclairage et/ou les clignoteurs de direction, à moins qu'ils aient déjà été pris en considération lors de l'expertise des dispositifs d'éclairage et/ou des clignoteurs de direction.

Ces exigences minimales s'appliquent aux pare-buffles métalliques ou en matière synthétique dure. Peu importe, à cet égard, que le pare-buffle soit revêtu d'un matériau mou ou que ses angles soient protégés. L'expérience a démontré que les revêtements de ce genre ne sont pas très durables et qu'ils cèdent, en cas de collision, sans offrir une protection efficace. Lorsqu'il s'agit de pare-buffles en matière synthétique dure, il faut en outre prouver que le matériau ne provoque pas des éclats en cas de rupture.

Hormis l'appréciation des risques généraux qu'ils présentent, les pare-buffles en matière souple ne doivent faire l'objet d'une expertise que pour vérifier si les exigences énoncées aux points 3 et 5 sont respectées.

En cas de doute, il est possible de demander que l'évaluation soit effectuée, aux frais du détenteur du véhicule, par une institution spécialisée indépendante telle que, par exemple, le Groupe de travail pour la mécanique des accidents de l'Université et de l'École polytechnique fédérale de Zurich (adresse: Prof. Dr Felix Walz, Institut für Rechtsmedizin/Arbeitsgruppe für Unfallmechanik, Winterthurerstrasse 190 / Bau 52, 8057 Zürich).

Evaluation d'autres composants dangereux de véhicules et du chargement (porte-charge arrière)

L'évaluation des composants de véhicules, porte-charge arrière et installations similaires qui présentent des dangers, de même que celle des dispositifs visant à protéger les engins de travail (treuils, etc.) peut se faire en appliquant, par analogie, les critères énoncés pour les pare-buffles.

Article 71, 2e alinéa

Dispositifs de sécurité supplémentaires pour les portes dont les charnières sont placées à l'arrière

Le texte des dispositions relatives à la butée des portes a été modifié. Les portes dont les charnières sont placées à l'arrière sont aussi admises s'il existe un dispositif de sécurité supplémentaire automatique empêchant une ouverture involontaire pendant la marche.

Lors de l'évaluation de ces dispositifs de sécurité supplémentaires, il faut veiller à obtenir la garantie que l'ouverture de la porte de l'intérieur reste possible en cas d'arrêt du véhicule, même après un accident, par exemple.

Article 78, 3e alinéa, article 110, 3e alinéa, lettre a, et article 141, 2e alinéa, lettre a

Prescriptions relatives à l'expertise des projecteurs bleus

Les projecteurs bleus sont des feux bleus qui, contrairement au gyrophares, ne sont pas visibles de toutes les directions, mais d'une seule. A l'avenir, ils sont admis sur certains véhicules du service du feu, de la police et du service de santé (motocycles, motocycles légers, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur ainsi que voitures automobiles dont la hauteur atteint au moins 2,50 m).

A l'instar de tous les autres dispositifs d'éclairage obligatoires et facultatifs, les projecteurs bleus doivent obligatoirement faire l'objet d'une réception par type. Comme il n'existe encore aucune prescription européenne quant à leur expertise, il y a lieu d'appliquer, par analogie, le règlement ECE n° 65 pour expertiser les projecteurs bleus.

Article 91, 2e alinéa

Valeur D/Charge remorquable autorisée

La valeur D est définie comme étant la force de comparaison théorique pour la force exercée sur le timon, entre le véhicule tracteur et la remorque. Il n'est pas possible de déduire directement de la valeur D la charge remorquable autorisée. La valeur D donne simplement une indication quant aux forces exercées sur le dispositif d'attelage.

Si l'on ne connaît que la valeur D d'un dispositif d'attelage, il y a lieu de vérifier si le dispositif convient pour le poids total garanti du véhicule tracteur et de la remorque en se fondant sur une des formules figurant ci-après.

Pour les dispositifs d'attelage qui ne se prêtent pas pour transmettre les forces d'appui exercées sur le timon (p. ex. de remorques normales à deux ou plus de deux essieux), on applique la formule

$$D = g \times \frac{T \times R}{T + R} \text{ (kN)}$$

Pour les dispositifs d'attelage mécaniques qui conviennent aux remorques à essieu central, on applique la formule:

$$D_c = g \times \frac{T \times C}{T + C} \text{ (kN)}$$

Pour les sellettes d'attelage des tracteurs à sellette et des véhicules comparables, on applique la formule:

$$D = g \times \frac{0,6 \times T \times R}{T + R - U} \text{ (kN)}$$

- D = Valeur D des ensembles de véhicules comprenant une remorque normale ou une semi-remorque, en kilonewtons;
- D_C = Valeur D des ensembles de véhicules comprenant des remorques à essieu central, en kilonewtons;
- T = Poids garanti du véhicule tracteur - tracteurs à sellette compris -, en tonnes; le cas échéant, y compris la charge du timon d'une remorque à essieu central;
- R = Poids garanti, en tonnes, de la remorque dont le dispositif d'attelage peut pivoter librement dans le sens vertical, ou de la semi-remorque;
- C = Somme des charges par essieu, en tonnes, de la remorque à essieu central chargée jusqu'au poids techniquement autorisé;
- U = Charge sur la sellette du tracteur, en tonnes;
- g = Accélération de la pesanteur (correspondant à 9,81 m/s²).

Lorsqu'il s'agit de dispositifs d'attelage normalisés qui ne disposent que d'une marque de réception internationale assortie d'un numéro de réception, il est possible de tirer de la directive 94/20/CE³⁾ les données nécessaires (valeur D et charge maximale autorisée sur le timon), ainsi que les dimensions normalisées des dispositifs d'attelage.

Article 95, 2e alinéa

Cf. les commentaires et instructions relatifs à l'article 39, 2e alinéa.

Article 104, 2e alinéa

Précisions apportées aux dispositions concernant les dispositifs de protection latérale

A l'occasion de la modification du 22 décembre 1993 de l'ordonnance du 27 août 1969 sur la construction et l'équipement des véhicules routiers, les dispositifs de protection latérale selon la directive 89/297/CEE⁴⁾ ont été déclarés obligatoires à partir du 1er octobre 1994, après un délai transitoire approprié.

³⁾ Directive 94/20/CE du Parlement européen et du Conseil, du 30 mai 1994, relative aux dispositifs d'attelage mécaniques des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi qu'à la fixation à ces véhicules.

⁴⁾ Directive 89/297/CEE du Conseil, du 13 avril 1989, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la protection latérale (gardes latérales), de certains véhicules à moteur et de leurs remorques.

1. Dans la directive 89/297/CEE⁴, il est précisé que le dispositif de protection latérale dans le sens longitudinal ne doit pas présenter un espace libre de plus de 25 mm de long (ch. 2.2), que le bord avant ne doit pas se trouver à plus de 300 mm en arrière de la partie la plus à l'arrière de la roue située immédiatement devant le dispositif (ch. 2.4.1.1) et le bord arrière de la protection arrière pas à plus de 300 mm en avant de la partie la plus avant du pneumatique de la roue située immédiatement derrière la protection (ch. 2.5).

Des points obscurs sont toutefois apparus à la suite de la mise en application de cette disposition, notamment en ce qui concerne les essieux conçus comme essieux doubles ou essieux triples. Lorsqu'il s'agit de groupes d'essieux de ce genre, il peut arriver que la distance entre l'arête arrière du pneu avant et l'arête avant du pneu arrière soit telle qu'un dispositif de protection latérale est nécessaire; mais comme celui-ci est à ce point étroit, il ne saurait assurer la protection souhaitée.

Afin d'uniformiser la pratique en matière d'admission à la circulation et de l'harmoniser avec les réglementations correspondantes en vigueur dans les pays voisins, il a été décidé que:

Le montage d'un dispositif de protection latérale n'est pas nécessaire, si la longueur totale qu'il devrait atteindre était alors inférieure à 300 mm.

2. Dans la directive 89/297/CEE⁴, le montage de dispositifs de protection sur les remorques à essieu central n'est pas réglementé d'une manière exhaustive. C'est ainsi, notamment, qu'il manque des dispositions concernant le montage de dispositifs de protection latérale en avant des remorques à essieu central.

Afin d'uniformiser la pratique en matière d'admission des véhicules - dans le but de l'harmoniser également aux réglementations correspondantes en vigueur dans les pays voisins - il a été décidé que:

Sur les remorques à essieu central, le bord avant des dispositifs de protection latérale situés en avant des essieux doit se trouver à la hauteur de l'extrémité antérieure de la carrosserie. Quant aux autres aspects des dispositifs de protection latérale, il sont régis par les dispositions de la directive 89/297/CEE⁴. Il y a notamment lieu d'observer les prescriptions concernant la configuration de l'arête antérieure (ch. 2.4.2) et les espaces de l'arête arrière des dispositifs de protection latérale (ch. 2.5).

Article 110, 3e alinéa, lettre a

Cf. les commentaires et instructions relatifs à l'article 78, 3e alinéa.

Article 141, 2e alinéa, lettre a

Cf. les commentaires et instructions relatifs à l'article 78, 3e alinéa.

Article 144, 1er alinéa

Commentaires concernant l'utilisation de chaînes de fermeture sur les véhicules usagés

Lors de leur première immatriculation, tous les motocycles, motocycles légers, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur, de même que les luges à moteur, doivent être équipés d'un dispositif antivol efficace et non dangereux durant la marche du véhicule.

Sur les motocycles et les motocycles légers, un verrouillage de la direction est généralement prévu comme dispositif antivol. Mais, en cas de défektivité, il n'est pas possible de le remplacer, ou alors seulement au prix de travaux très coûteux. Souvent, il faudrait même remplacer tout le cadre.

C'est la raison pour laquelle il suffit qu'il existe un câble ou une chaîne de fermeture sur les véhicules en circulation de toutes les catégories précitées.

Article 220, 1er alinéa, lettre a

Maintien de la reconnaissance des expertises SAE et DOT

Le DFJP règle les détails concernant l'application de l'OETV, notamment en ce qui concerne la reconnaissance des réceptions internationales et étrangères.

On continue à reconnaître les réceptions américaines dans les domaines suivants:

1. Dispositifs d'éclairage, catadioptrés et clignoteurs de direction. Pour pouvoir être agréés, ils doivent porter une marque d'identification SAE ou DOT et être conformes aux prescriptions de l'OETV concernant la disposition, la couleur et le branchement.
2. Les ceintures de sécurité et leurs points d'ancrage.
Pour pouvoir être agréés, ils doivent avoir fait l'objet d'une expertise selon une norme américaine. De plus, les ceintures de sécurité doivent être munies d'une marque d'identification appropriée. Des modèles des marques de ce genre sont reproduits dans les instructions du 19 janvier 1973 concernant la reconnaissance des ceintures de sécurité expertisées et marquées selon les prescriptions américaines.

Article 222, 5e alinéa

Cf. les commentaires et instructions relatifs à l'article 67, 1er et 2e alinéas.

Annexe 5, chiffre 211

Cf. les commentaires et instructions relatifs à l'article 12, 1er alinéa.

Annexe 6, chiffre 111.1

Cf. les commentaires et instructions relatifs à l'article 12, 1er alinéa.

Annexe 8, chiffre 11

Cf. les commentaires et instructions relatifs à l'article 67, 1er et 2e alinéas.

4. OAV

Article 9, 4e alinéa., lettre g

Véhicules de remplacement

Un tracteur à sellette lourd peut, par analogie, être admis soit pour un autre tracteur à sellette lourd, soit pour un camion, ou inversement.

Article 22, alinéa 2bis

Plaques professionnelles à des trains routiers

Des plaques professionnelles pour voitures automobiles peuvent aussi être autorisée pour tracter une remorque non immatriculée au moyen d'une voiture automobile immatriculée. Dans ce cas, il y a lieu de fixer la plaque professionnelle avant à la voiture automobile et la plaque arrière à la remorque.

5. OAC

Article 151a, 3e alinéa

Dispositions transitoires

D'ici au prochain contrôle périodique au plus tard, les motocycles légers mis en circulation selon le droit antérieur, qui sont considérés comme motocycles selon le nouveau droit, peuvent encore circuler avec la plaque de contrôle jaune attribuée jusqu'à maintenant, à moins que l'autorité cantonale ne procède à l'échange auparavant.

6. Entrée en vigueur

Les présentes instructions entrent en vigueur le 1er octobre 1995.

DEPARTEMENT
FEDERAL DE JUSTICE ET POLICE
p.o. Le Directeur
de l'Office fédéral de la police



Anton Widmer

Annexe:

Liste des décisions et instructions du DFJP concernant l'ordonnance du 27 août 1969 sur la construction et l'équipement des véhicules routiers (OCE), qui restent encore valables sous le régime de l'OETV



Annexe

Liste des décisions et instructions du DFJP concernant l'ordonnance du 27 août 1969 sur la construction et l'équipement des véhicules routiers (OCE), qui restent encore valables sous le régime de l'OETV

OETV Art/al.	Date	Titre des décisions et instructions	Droit antérieur et remarques
4	02.05.94	Explications et instructions relatives à la modification de l'OCE du 22.12.93 - Annexe 1: Liste des autorités compétentes pour délivrer les approbations ECE - Annexe 2: Liste des autorités compétentes pour délivrer les approbations CE relatives aux tracteurs agricoles	OCE 1a/1
9	02.05.94	Explications et instructions relatives à la modification de l'OCE du 22.12.93 - Ch. 1: Véhicules isothermes	OCE 7/1bis Les explications et instructions restent valables
13	30.06.64	Machines de travail, remorques de travail et véhicules de transport équipés d'appareils de travail - Définitions	OCE 3/4
13/2d	02.06.71	Remorques destinées à la protection civile et véhicules de la défense contre les hydrocarbures	OCE 3/4c et 4/5e
18	14.07.80	Chaises d'invalides et leurs conducteurs	OCE 5/2
20/3b	29.11.78	Instructions complémentaires concernant l'application de l'OCE et de l'OCR - Définition des remorques servant au transport de longs matériaux	OCE 4/2b
24	01.05.91	Admission à la circulation de cycles permettant de fixer à l'avant une chaise roulante pour invalide	OCE 5
28	13.09.82	Utilisation de véhicules à chenilles sur la neige (véhicules servant à la préparation des pistes de neige)	OCE 6/1 reste valable, mais sans le ch. 3
28	15.12.83	Voitures à bras équipées d'un moteur et monoaxes, munis de chenilles	OCE 6/1
33	12.10.92	Véhicules anciens: délais impartis pour les contrôles subséquents	OCE 83

OETV Art/al.	Date	Titre des décisions et instructions	Droit antérieur et remarques
34/2	26.11.92	Véhicules équipés après coup d'un catalyseur	OCE 83/4 Cf. les compléments apportés dans les présentes instructions
	07.08.90	Véhicules équipés après coup de filtres à particules	Cf. les compléments apportés dans les présentes instructions
	31.08.83	Gaz d'échappement/Approbation du type pour des modifications qui ne sont pas le fait du constructeur d'origine	Les présentes instructions sont applicables par analogie
39	22.07.93	Voitures automobiles lourdes à trois essieux, dont l'essieu porteur peut être brièvement délesté pour faciliter le démarrage dans des conditions hivernales	OCE 22/2
40/2	02.05.94	Explications et instructions relatives à la modification de l'OCE du 22.12.93: - Ch. 2: Mouvements giratoires et essieux relevables	OCE 12/4 Cf. les compléments apportés dans les présentes instructions
41/1	02.05.94	Explications et instructions relatives à la modification de l'OCE du 22.12.93: - Définition du constructeur	OCE 10/2bis Seules les explications restent valables
41/4 et 5	02.05.94	Explications et instructions relatives à la modification de l'OCE du 22.12.93: - Garantie du constructeur pour des véhicules transformés	OCE 10/4 et 6 Seul le dernier alinéa des explications reste valable
48	09.12.76	Instructions concernant l'application des modifications de l'OCE du 29.11.76 - Contrôle du mélange huile/carburant sur les moteurs avec graissage par huile fraîche	OCE 18/1bis

OETV Art/al.	Date	Titre des décisions et instructions	Droit antérieur et remarques
61	31.10.80	Utilisation des pneus à clous - Permission de circuler sur l'autoroute entre Göschenen et Airolo	Ordonnance sur les pneus à clous du 29.09.1975
63	22.09.92 23.03.92 11.09.91 19.11.90 28.10.86 16.12.82 26.11.80	Dispositif antidérapant «Spikes-Spider-Sport» Dispositifs antidérapants «Centrax- Spike», «Trak New Generation», «Zig-Zag» Dispositif antidérapant «König» Dispositifs antidérapants «Rud et Erlau» Dispositif antidérapant «TRAK» Instructions relatives aux chaînes à neige et aux dispositifs antidérapants (exigences techniques) Chaînes à neige - Yeti, Winterpartner	OCE 13/3
66	21.12.90	Instructions relatives à certaines dispositions de l'OCE et de l'OCR résultant de la modification de la LCR - Ch. 5: Véhicules à superstructures interchangeable- bles (code à inscrire)	OCE 22 et OCR 73
68	15.09.88	Instructions relatives à l'OCE - Ch. 1: Signalisation des véhicules et des engins utilisés pour le service hivernal	
68/1 et 2	28.10.81	Véhicules agricoles: véhicules de travail dont la largeur excède les normes légales, ch. 3 et annexe - Signalisation des engins auxiliaires	OCR 58/1+2 OCE 35/3
72	19.01.73	Reconnaissance des ceintures de sécurité experti- sées et désignées selon les prescriptions américai- nes	OCE 23/3bis
73-79	02.05.94	Explications et instructions relatives à la modifica- tion de l'OCE du 22.12.93: - Ch. 5: Eclairage	OCE 28-30
78/3	07.06.89	Notice concernant les feux orange de danger et les feux clignotants orange d'avertissement	OCE 27/4c Cf. aussi les instructions du 12.06.74 et du 15.09.88

OETV Art/al.	Date	Titre des décisions et instructions	Droit antérieur et remarques
82/2	15.09.88	Instructions relatives à l'OCE - Ch. 3: Feux bleus combinés à des dispositifs acoustiques et/ou optiques pour les véhi- cules de la police	OCE 29/12 Cf. également les instructions du 01.11.74
90	02.05.94	Explications et instructions relatives à la modifica- tion de l'OCE du 22.12.93 - Signal de panne	OCE 36/3
105	09.12.76	Instructions concernant l'application des modifica- tions de l'OCE du 29.11.76 - Pare-brise en verre de sécurité	OCE 23/6 Le 1er alinéa des explica- tions reste va- lable
106	14.06.82	Instructions relatives à l'application de certaines dispositions de l'OCE, ainsi que de l'art. 66 OCR - Art. 23, al. 3bis, OCE: ceintures de sécurité dans les auto-caravanes et les ambulances, strapon- tins	OCE 23/3bis
109 - 111	02.05.94	Explications et instructions relatives à la modifica- tion de l'OCE du 22.12.93 - Eclairage	OCE 27
110/3a	01.11.74	Signalisation et utilisation des véhicules bénéficiant d'un droit de priorité spécial - Feux bleus et avertisseur à deux sons alternés	OCE 27/4c Cf. également les instructions du 15.09.88
110/3b	07.06.89	Notice concernant les feux orange de danger et les feux clignotants orange d'avertissement	OCE 27/4c Cf. également les instructions du 12.06.74 et du 15.09.88
110/3b	15.09.88	Instructions relatives à l'OCE. - Ch. 2: Signalisation des véhicules du service du feu, de la police et du service de santé sur le lieu d'intervention	Cf. également les instructions du 12.06.74 et du 07.06.89

OETV Art/al.	Date	Titre des décisions et instructions	Droit antérieur et remarques
110/3b	12.06.74	Signalisation des véhicules présentant des dangers particuliers - Feux orange de danger	Cf. également les instructions du 15.09.88 et du 07.06.89; la notice n'est plus valable
117	14.06.82	Instructions relatives à l'application de certaines dispositions de l'OCE ainsi que de l'art. 66 OCR - Art. 11, 7e al. disque indiquant la vitesse maximale	OCE 11/7
123/4	27.07.89 23.12.70	Exigences relatives aux pharmacies de bord dans les autocars Application de l'OCE - Ann. 2: pharmacie de bord	OCE 40 Cf. également les instructions du 23.12.70 Cf. également les instructions du 27.07.89
126 - 132	13.04.83	Immatriculation de camions-grue comme voitures automobiles de travail	Reste valable, mais sans les ch. 1 et 2
164	09.12.76	Instructions concernant l'application des modifications de l'OCE du 29.11.76 - Organes d'expertise des dispositifs de protection et des cadres de sécurité rabattables pour les tracteurs et chariots à moteur	OCE 48/5
177/2	03.06.94	Cyclomoteurs avec moteur électrique - Ch. 3: cycles avec chaise roulante fixée à l'avant et moteur électrique	
181/4	29.11.78	Instructions complémentaires concernant l'application de l'OCE et de l'OCR - Montage de composants non homologués	OCE 77/5 S'agissant du poids à vide, les présentes instructions sont applicables par analogie

OETV Art/al.	Date	Titre des décisions et instructions	Droit antérieur et remarques
213	01.05.91	Admission à la circulation de cycles permettant de fixer à l'avant une chaise roulante pour invalide	OCE 5
217	22.02.79	Témoins de distance sur les cycles et cyclomoteurs	OCE 73/3

OETV Annexe	Date	Titre des décisions et instructions	Droit antérieur et remarques
5	21.06.94	Instructions concernant la mesure de la fumée des véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression	OCE ann. 3
5	26.11.92	Véhicules équipés après coup d'un catalyseur	Cf. les compléments apportés aux présentes instructions
10	02.05.94	Explications et instructions relatives à la modification de l'OCE du 22.12.93: - Ch. 5: Eclairage	OCE ann. 7