



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des routes OFROU
Division Circulation routière

Berne, décembre 2023

Révision partielle du 22 décembre 2023 de l'ordonnance du 19 juin 1995 sur les exigences requises pour les véhicules routiers (OETV ; RS 741.41)

Rapport explicatif

Numéro du document : ASTRA-D-33B23401/1225



ASTRA-D-33B23401/1225

Ch. I

Remplacement d'expressions

Al. 1 : le renvoi au règlement (UE) 2019/2144¹ relatif à la sécurité générale est actualisé.

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

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

Al. 3, let. e : intégration de l'abréviation de l'ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales (ORN ; RS 725.11), désormais mentionnée aux art. 13 et 22 OETV.

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

Art. 4, al. 1, 4 (nouveau) et 5 (nouveau)

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

Remarque préliminaire concernant les deux nouveaux alinéas 4 et 5 :

Selon l'al. 3, let. a, actuellement en vigueur, les prescriptions en vigueur lors de la première mise en circulation du véhicule ne peuvent être appliquées lors du remplacement de l'unité de propulsion que si cette dernière date de l'époque du véhicule. Pour les unités de propulsion ne datant pas de l'époque du véhicule, les prescriptions actuelles, en vigueur au moment du contrôle officiel des modifications, doivent être respectées. Les moteurs qui ont jusqu'à quinze ans de moins que la date de première mise en circulation du véhicule peuvent encore être considérés comme « d'époque » dans ce contexte.

Al. 4 (nouveau) :

En ce qui concerne les émissions de gaz d'échappement, le nouvel al. 4 facilite désormais l'installation d'un moteur à allumage commandé. Lors de l'installation d'un moteur à allumage commandé qui ne date pas de l'époque du véhicule, seules les prescriptions en matière de gaz d'échappement qui étaient en vigueur depuis le 1^{er} octobre 1996 pour l'immatriculation des véhicules correspondants ou, pour les véhicules mis en circulation après cette date, au moins celles applicables lors de leur première mise en circulation devront être satisfaites à l'avenir. La norme Euro 2 sur les gaz d'échappement était applicable aux voitures de tourisme et aux voitures de livraison dès le 1^{er} octobre 1996. La nouvelle disposition entraînera de fait une amélioration des émissions de gaz d'échappement lors du changement de moteur sur d'anciens véhicules. Le respect des prescriptions les plus récentes en matière de gaz d'échappement (Euro 6), comme l'exige l'al. 3, let. a en vigueur, est très complexe. C'est pourquoi, lors du remplacement des unités de propulsion de véhicules anciens, on ne monte aujourd'hui que des moteurs anciens, datant de l'époque du véhicule en question. Pour ces derniers, seule la réglementation en vigueur lors de la première mise en circulation du véhicule doit être respectée. Les moteurs à allumage commandé répondant à la norme Euro 2 disposent quant à eux déjà d'un catalyseur réglé à trois voies et sont donc nettement moins polluants. La nouvelle réglementation ne s'applique pas aux moteurs à allumage par

¹ Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission, JO L 325 du 16.12.2019, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2022/1398, JO L 213 du 16.8.2022, p. 1.

compression. Les unités de propulsion diesel transformées qui ne datent pas de l'époque du véhicule restent soumises à la norme en vigueur au moment du contrôle de la transformation. Seule la norme antipollution actuellement en vigueur garantit une bonne épuration des gaz d'échappement pour les moteurs diesel. Si le moteur à installer date de l'époque du véhicule, seules les prescriptions sur les gaz d'échappement en vigueur lors de la première mise en circulation du véhicule doivent être respectées, comme c'était le cas jusqu'à présent, tant pour les moteurs à allumage par compression que pour les moteurs à allumage commandé (garantie des droits acquis).

Al. 5 (nouveau) :

Compte tenu de l'al. 3, let. a en vigueur, l'installation ultérieure d'un système de propulsion électrique moderne à la place d'un moteur à combustion n'est pas possible sans occasionner des coûts disproportionnés. Il serait nécessaire de fournir les preuves de la sécurité électrique et de la compatibilité électromagnétique (CEM) avec des examens conformes aux dernières versions des prescriptions. La démonstration de la sécurité électrique nécessite des tests au cours desquels la structure du véhicule ou les composants à installer seraient déformés et détruits. Seul l'examen de la compatibilité électromagnétique peut être réalisé sans destruction matérielle.

Le nouvel al. 5 facilite désormais l'installation ultérieure d'un système de propulsion électrique. En cas de montage d'un tel système, d'autres méthodes sont admises pour les examens nécessaires si les composants installés sont homologués, en ce qui concerne la sécurité électrique, au moins conformément au règlement ONU n° 100, série d'amendements 02², en vigueur depuis le 15 juillet 2013. Les exigences de ce règlement, pour ce qui est du système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE), comprenaient pour la première fois des tests portant sur les vibrations, les chocs mécaniques, l'intégrité mécanique en cas d'accident et la résistance au feu de la batterie.

Let. a : les organes d'expertise reconnus conformément à l'annexe 2 de l'ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers (ORT)³ peuvent apporter la preuve de l'installation correcte des composants en termes de sécurité électrique et de compatibilité électromagnétique en recourant à des procédures d'examen simplifiées, pour autant que ces dernières aboutissent à des résultats équivalents à ceux des procédures d'examen prévues par les prescriptions déterminantes.

Let. b : outre la facilitation de la procédure prévue à la let. a, il est possible de se référer à la version du règlement ONU n° 100, série d'amendements 01⁴, en vigueur depuis le 4 décembre 2010 (procédure d'examen sans crash-test du véhicule), pour démontrer la sécurité électrique du montage des composants (homologués conformément au règlement ONU n° 100, série d'amendements 02 ou plus récente). La série d'amendements 01 du règlement ONU n° 100 susmentionnée ne comporte pas d'exigences relatives à la fixation des batteries de traction dans le véhicule ; un examen supplémentaire de la résistance et de la sécurité de la fixation des batteries de traction dans le véhicule doit cependant être effectué ; en guise d'exigence minimale, l'examen peut se fonder par analogie sur les dispositions de l'annexe 5 de la version originale du règlement ONU n° 115, série d'amendements 00, complément 5⁵. Les valeurs de décélération qui doivent pouvoir être supportées en cas d'accident du véhicule sans que les batteries soient endommagées peuvent être calculées conformément au

² Règlement CEE-ONU n° 100, du 23 août 1996, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les dispositions particulières applicables à la chaîne de traction électrique ; modifié par la série d'amendements 02, en vigueur depuis le 15 juillet 2013 (Add.99 Rév.2).

³ **RS 741.511**

⁴ Règlement CEE-ONU n° 100, du 23 août 1996, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les dispositions particulières applicables à la chaîne de traction électrique ; modifié par la série d'amendements 01, en vigueur depuis le 4 décembre 2010 (Add.99 Rév.1).

⁵ Règlement CEE-ONU n° 115, du 30 octobre 2003, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation :

I. Des systèmes spéciaux d'adaptation au GPL (gaz de pétrole liquéfié) pour véhicules automobiles leur permettant d'utiliser ce carburant dans leur système de propulsion ;

II. Des systèmes spéciaux d'adaptation au GNC (gaz naturel comprimé) pour véhicules automobiles leur permettant d'utiliser ce carburant dans leur système de propulsion ; modifié par le complément 5, en vigueur depuis le 15 juillet 2013 (Add.114 Rév.1).

ch. 17.4.6 du règlement ONU n° 67, série d'amendements 01⁶. Il s'agit en réalité de prescriptions prévues pour l'équipement de réservoirs de carburant pour les systèmes de propulsion à gaz. Contrairement aux exigences du règlement ONU n° 100 dans sa version actuelle (série d'amendements 03), ces examens peuvent être réalisés sans destruction matérielle à l'aide d'une méthode de calcul.

Les facilités visées aux let. a et b sont applicables à condition d'utiliser des composants dont la sécurité électrique est certifiée au moins conformément au règlement ONU n° 100, série d'amendements 02 (par ex. batteries de traction à installer). Les composants eux-mêmes sont donc soumis à des exigences plus élevées que l'examen de la façon dont ils sont installés dans le véhicule. Cela signifie que le type de batterie de traction utilisé doit avoir été testé lors d'un crash-test. La preuve de l'installation correcte de telles batteries dans le véhicule peut toutefois être apportée au moyen de calculs, sans crash-test.

Une procédure similaire pour le contrôle de la conformité de l'installation des batteries de traction est également utilisée en Allemagne (voir les directives détaillées des organes de contrôle TÜV⁷, fiche technique VdTÜV MB FZMO 764, datée de janvier 2021).

En Suisse, ces facilités peuvent être appliquées par analogie à tous les types de véhicules, autrement dit pas seulement aux véhicules des catégories M et N mentionnées dans le champ d'application des règlements ONU précités. Pour déterminer les valeurs de décélération pouvant être supportées sans dommage conformément au ch. 17.4.6 du règlement ONU n° 67, série d'amendements 01, il convient de se référer par analogie aux catégories de poids des genres de véhicules qui y sont mentionnés (par ex. valeurs de décélération des catégories M1/N1 pour les véhicules dont le poids total n'excède pas 3,5 t ; pour les véhicules dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 45 km/h, les valeurs de décélération plus faibles des catégories M3/N3 peuvent toujours être appliquées.).

Remarques finales concernant les deux nouveaux al. 4 et 5 :

En ce qui concerne les éventuelles augmentations de puissance, les freins, les modifications apportées à la carrosserie ou aux suspensions, etc., les prescriptions correspondantes de l'OETV s'appliquent sans changement, comme auparavant. Les dispositions déterminantes doivent être respectées et les garanties nécessaires fournies. Les nouvelles prescriptions des al. 4 et 5 ne modifient pas non plus les règles de définition du statut de vétéran. Après le montage d'un moteur différent sur un véhicule, ce dernier ne se trouve plus dans son état d'origine.

Art. 7, al. 5 et 7

Adaptation au droit de l'UE. Dans la législation européenne, le poids de la batterie des motocycles, des quadricycles à moteur, des quadricycles légers à moteur et des tricycles à moteur à propulsion électrique (terminologie de l'UE : véhicules de catégorie L⁸) n'est pas déduit du poids à vide (terminologie de l'UE : masse réelle du véhicule), mais du poids en ordre de marche au sens de l'art. 136, al. 1, OETV.⁹ Il convient donc de supprimer à l'art. 7, al. 7 l'exclusion du poids des batteries pour le calcul du poids à vide des motocycles, des quadricycles à moteur, des quadricycles légers à moteur et des tricycles à moteur (dans les faits, le poids à vide inscrit dans le champ 30 du permis de circulation inclut d'ores et déjà le poids de la batterie). Comme dans l'UE, le poids des batteries de propulsion des motocycles, des

⁶ Règlement CEE-ONU n° 67, du 1^{er} juin 1987, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation :
I. Des équipements spéciaux pour l'alimentation du moteur aux gaz de pétrole liquéfiés sur les véhicules des catégories M et N ;

II. Des véhicules des catégories M et N munis d'un équipement spécial pour l'alimentation du moteur aux gaz de pétrole liquéfiés en ce qui concerne l'installation de cet équipement ; modifié par la série d'amendements 01, en vigueur depuis le 13 novembre 1999 (Add.66 Rév.1), y compris tous les amendements suivants jusque-là : série d'amendements 01, complément 10, en vigueur dès le 26 juillet 2012 (Add.66 Rév.3).

⁷ Association pour le contrôle technique

⁸ Art. 2, ch. 29, du règlement délégué (UE) n° 44/2014 de la Commission du 21 novembre 2013 complétant le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la construction des véhicules et les exigences générales relatives à la réception des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, JO L 25 du 28.01.2014, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2018/295, JO L 56 du 28.02.2018, p. 1.

⁹ Art. 5, al. 2, let. c du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, JO L 60 du 02.03.2013, p. 52 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2020/1694, JO L 381 du 13.11.2020, p. 4.

quadricycles à moteur, des quadricycles légers à moteur et des tricycles à moteur est désormais déduit du poids déterminant pour la classification (art. 136, al. 1, OETV ; voir également l'art. 136, al. 1^{er}, let. c, OETV).

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

Art. 11, al. 1

Les termes « cuisine » et « salle de contrôle » sont ajoutés aux exemples de carrosseries considérées comme des locaux. Les exemples clarifient la délimitation avec l'art. 13 OETV, et reproduisent la liste des véhicules ne devant pas être classés comme voitures automobiles de travail, présentée dans les commentaires en vue de la procédure de consultation.

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

Al. 1 : la définition des voitures automobiles de travail est reformulée sans pour autant exclure les voitures automobiles immatriculées jusqu'à présent en tant que telles. La distinction par rapport aux voitures automobiles de transport indique que la classification en tant que voiture automobile de travail constitue une *lex specialis*. Si les critères ne sont pas tous remplis, une voiture automobile sera donc automatiquement catégorisée comme voiture automobile de transport. Par exemple, un tracteur à sellette, qui a systématiquement une capacité de transport caractérisée par la charge de la sellette d'appui, sera toujours une voiture automobile de transport. L'assimilation aux voitures automobiles de transport s'applique également aux voitures automobiles dont la carrosserie sert de local (voir art. 11, al. 1).

Let. a : les voitures automobiles de travail reposent souvent sur des châssis de camion, les engins de travail et machines étant accouplés au véhicule en vue du travail auquel ils sont destinés. Ce dernier est indiqué dans le permis de circulation en tant que forme de carrosserie. L'utilisation du véhicule pour des transports est exclue de par sa construction ou de par les engins de travail installés à demeure et conformes à la fonction de la machine. Les appareils médicaux de cabinets ou les pupitres de contrôle destinés à la conduite et à la surveillance des travaux en dehors du véhicule ne sont par exemple pas considérés comme des engins de travail. En effet, puisque des personnes commandent les appareils, la définition du local est déterminante.

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

Let. b, ch. 1 : une capacité de transport destinée à maintenir la disponibilité et l'autonomie de la machine demeure autorisée. Les engins de travail pouvant être utilisés indépendamment du véhicule et les composants d'autres véhicules de travail ne sont pas considérés comme des outils. Le terme « matières consommables » est ajouté à l'énumération en vue d'une harmonisation avec le droit européen en matière de véhicules agricoles et forestiers¹⁰. Afin de ne pas envoyer de mauvais signal, le poids réservé à cet usage est limité à 10 % du poids total. Pour fixer le poids total lors du contrôle en vue de l'immatriculation, il y a donc lieu de se fonder sur le poids à vide, qui est supposé représenter au moins 90 % du poids total.

Let. b, ch. 2 : afin de mettre en œuvre la motion Nantermod (18.3078 « Autoriser les voitures de tourisme comme remorques de voitures automobiles de travail »), certaines voitures automobiles de travail pourront transporter un véhicule automobile. Les conditions sont réunies lorsque les voitures automobiles de travail sont en mode stationnaire pendant une période prolongée (par ex. grues mobiles)

¹⁰ Annexe I du règlement délégué (UE) 2015/68 de la Commission du 15 octobre 2014 complétant le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions en matière de freinage des véhicules pour la réception des véhicules agricoles et forestiers, JO L 17 du 23.1.2015, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2018/828, JO L 140 du 6.6.2018, p. 5.

et que le véhicule transporté est destiné aux déplacements du personnel de service (par ex. pour rentrer chez soi le soir).

Le poids remorquable autorisé pour ces véhicules peut atteindre 3000 kg, et la charge du timon d'une remorque à essieu central 200 kg, ce qui suffit pour transporter une voiture de tourisme. Sur la voiture automobile de travail elle-même, seule une capacité de chargement permettant de transporter soit un motorcycle, soit des cyclomoteurs et des vélos peut être autorisée, raison pour laquelle la charge utile prévue à cet effet est limitée à 200 kg. Parmi les conditions d'admission figurent la possibilité d'attacher solidement le deux-roues (par ex. points d'arrimage) et, si nécessaire, la présence d'un dispositif approprié pour le chargement (dans le cas d'un motorcycle par exemple, une rampe ou un équipement de levage).

Les poids prévus aux ch. 1 et 2 pouvant être additionnés, la charge utile peut s'élever à 4,2 t et la somme de la charge utile et du poids remorquable peut aller jusqu'à 7,2 t au plus (exemple : voiture automobile de travail à cinq essieux sans autorisation exceptionnelle et dont le poids total est de 40 t). Les garanties des constructeurs et les poids maximaux autorisés par la loi demeurent réservés.

L'exigence énoncée à la let. a, selon laquelle la voiture doit être construite pour faire un travail, s'applique également aux « porteurs d'engins » (par ex. chargeurs télescopiques). Ceux-ci sont conçus exclusivement pour accueillir et utiliser des engins de travail aux diverses fonctions (par ex. fourche élévatrice, pince à balles, pelle chargeuse, balai). Il n'est pas nécessaire d'indiquer une fonction de travail spécifique dans le permis de circulation de ces véhicules en raison de la diversité des affectations possibles. Les surfaces de charge doivent être utilisées exclusivement pour transporter de l'outillage, des pièces de machine, du carburant et des matières consommables. Les prescriptions en vigueur interdisent de monter des dispositifs de transport tels que des réservoirs et des surfaces de charge sur le système de changement rapide sans contrôle subséquent officiel. Le poids du véhicule prêt à rouler (poids total) varie en fonction des poids des engins de travail. Selon la let. b, ch. 1, le poids total est fixé en se basant sur le poids à vide, sans engins montés. Cette réévaluation des porteurs d'engins donne lieu à des modifications en ce qui concerne les corrélations entre forme de carrosserie et genre de véhicule (exposées dans les instructions de l'OFROU du 18 août 2022 relatives à l'établissement des rapports d'expertise, formulaires 13.20 A et 13.20 B)¹¹.

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

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

¹¹ [https://www.astra.admin.ch/>Public professionnel > Véhicules et marchandises dangereuses > Registre des propriétaires de véhicules > Instructions relatives à l'établissement des rapports d'expertise, formulaires 13.20 A et 13.20 B](https://www.astra.admin.ch/>Public_professionnel>Vehicules_et_marchandises_dangereuses>Registre_des_proprietaires_de_vehicules>Instructions_relatives_a_l_etablissement_des_rapports_d_expertise_formulaires_13.20_A_et_13.20_B)
(https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/fahrzeuge/weisung_ausfuellerpruefungsberichtformular1320a_und1320bwpb13.pdf.download.pdf).

citernes ou camions-silos pourvus de systèmes de pompage resteront donc dans la catégorie des voitures automobiles de transport.

Let. a, ch. 2 : la charge utile et le poids remorquable combinés ne devront pas dépasser un tiers du poids total de la machine ni excéder 4000 kg. Cette restriction offre une marge de manœuvre pour la conception des processus de travail et réduit le nombre de trajets de livraison, sans pour autant permettre le transport rentable de lourdes charges et, partant, l'exploitation non souhaitée de la machine comme véhicule de transport.

Les excavatrices-aspiratrices lourdes (quatre ou cinq essieux) qui ameublissent et absorbent de la terre compactée au moyen d'une forte aspiration peuvent donc transporter 4 t ou 2 m³ de matériau, ce qui correspond à une quantité résiduelle dans le silo. Au-delà, il faut soit transvaser les matériaux dans des camions, comme il est usuel pour ces véhicules, soit immatriculer ces derniers en tant que voitures automobiles de transport. Les substances qui ne peuvent être transbordées que dans des conditions contrôlées et qui sont consommées durant le travail (par ex. les produits phytosanitaires) peuvent être transportées lors du trajet vers le lieu du travail. Pour les pulvérisateurs d'un poids total de 16 t, cela correspond à environ 4000 litres de bouillie.

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

Let. c : les véhicules qui chargent ou déchargent des matériaux en roulant lors de l'entretien des routes doivent impérativement transporter ces marchandises. La charge utile nécessaire à cette fin découle du poids total autorisé selon la technique ou la loi. La possibilité de classification comme voiture automobile de travail est adaptée aux besoins actuels dans le domaine de l'entretien des routes. Dans ce contexte, la notion de « route » est dissociée du droit de la circulation routière (art. 1, al. 1, LCR¹²) et désormais comprise au sens d'infrastructure routière (art. 6 LRN¹³). Le profil type d'une route désigne l'espace dédié à la chaussée ainsi que les parties y afférentes des ouvrages d'art, les signaux, les plantations et les talus. Le terme « profil type » n'est pas utilisé uniquement dans le droit fédéral, mais un renvoi à l'ordonnance sur les routes nationales est intégré à des fins de clarification et comme base légale. Cette disposition ne couvre dès lors pas les véhicules agricoles et forestiers qui ne peuvent être utilisés qu'en dehors du profil type de la route.

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

Art. 19, al. 1

Les remorques ne sont plus définies comme des véhicules sans dispositif de propulsion. Des efforts sont fournis au sein de l'UE pour autoriser l'usage de systèmes de propulsion sur les remorques des voitures automobiles lourdes. Ce genre de remorques ne pourrait pas être immatriculé en Suisse sans une redéfinition des remorques dans l'OETV si l'UE venait à adopter par la suite des prescriptions techniques relatives aux remorques dotées d'un système de propulsion. La création de dispositions nationales spécifiques pour les systèmes de propulsion de remorques n'est toutefois pas prévue. Cette question est désormais réglée dans les dispositions techniques de l'art. 189, al. 8, OETV (cf. commentaires de l'art. 189, al. 8).

¹² RS 741.01

¹³ Ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales ; RS 725.11.

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

Al. 1 : la définition des remorques de travail est reformulée sans pour autant exclure les remorques immatriculées jusqu'à présent sous ce genre de véhicules. La distinction par rapport aux remorques de transport indique que cette classification constitue une *lex specialis*. Si les critères ne sont pas tous remplis, une remorque sera donc automatiquement catégorisée comme remorque de transport (par ex. véhicule à fond mouvant ou avec une plate-forme élévatrice).

Les remorques de travail au sens de l'al. 1 pourront toujours disposer d'une charge utile uniquement pour les matériaux directement nécessaires à l'exploitation de la machine remorquée. Le terme « matières consommables » est ajouté à l'énumération « des pièces, de l'outillage et du carburant » en vue d'une harmonisation avec le droit européen en matière de véhicules agricoles et forestiers¹⁴ (al. 1, let. b). Les compartiments dont l'usage n'est pas clairement défini et ceux destinés au transport d'engins de travail mobiles et universels demeurent considérés comme affectés au transport de choses.

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

Let. a : la réglementation actuelle, selon laquelle la marchandise produite ou nécessaire durant le processus de travail peut être chargée, demeure inchangée. La charge utile requise à cette fin reste limitée aux deux tiers de la charge transmise par les essieux (ch. 2). Cette restriction est déjà en vigueur depuis le 1^{er} février 2019 pour ce genre de remorques de travail et a été reprise des prescriptions de l'UE relatives aux remorques forestières et agricoles¹⁵ (catégorie S). La formulation actuelle pour le calcul du poids, adaptée à la définition du poids garanti des remorques agricoles et forestières (somme des charges par essieu = poids garanti) est formulée de manière à couvrir également d'autres remorques, notamment celles de la catégorie O de l'UE. Quant au transport des matériaux, qui ne sont pas détaillés, la condition est que la marchandise soit directement nécessaire ou résulte directement du processus de travail de la machine concernée (voir à ce sujet les commentaires de l'art. 13, al. 2, let. a, OETV). Si d'autres espaces utiles sont prévus, la classification comme remorque de transport s'applique. La nouvelle formulation permet par exemple de catégoriser comme remorques de travail les épandeurs de fumier, les citernes à purin avec rampes d'épandage à tuyaux, les pulvérisateurs et les chaudières à asphalte coulé. Ne sont toutefois pas inclus les véhicules de chargement agricoles destinés au transport d'herbe et de foin.

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

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

Art. 27, al. 1^{er}

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

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

L'intervalle de 5-3-2 ans pour le contrôle subséquent officiel des luges à moteur passe à un intervalle de 5-5-5 ans.

Art. 34, al. 2, partie introductive et let. b, f et h, et al. 6

Partie introductive : la première phrase est complétée par l'obligation pour le détenteur de notifier « sans délai » à l'autorité d'immatriculation les transformations apportées aux véhicules. La deuxième phrase,

¹⁴ En particulier l'annexe I du règlement délégué (UE) 2015/68 de la Commission du 15 octobre 2014 complétant le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions en matière de freinage des véhicules pour la réception des véhicules agricoles et forestiers, JO L 17 du 23.1.2015, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2018/828, JO L 140 du 6.6.2018, p. 5.

¹⁵ Voir la note de bas de page dans le commentaire de l'art. 22, al. 1.

« Avant de pouvoir utiliser à nouveau un véhicule transformé, le détenteur doit le soumettre à un contrôle subséquent », est remplacée par « Les véhicules transformés doivent être soumis à un contrôle subséquent selon un système défini conjointement par les autorités d'immatriculation. » (par ex. directives de l'asa¹⁶ sur les modifications de voitures automobiles). L'expression « Avant de pouvoir utiliser à nouveau un véhicule transformé » est supprimée afin d'éviter les malentendus relatifs aux courses d'essai et de transfert. Les véhicules transformés doivent néanmoins toujours faire l'objet d'un contrôle subséquent avant de pouvoir être utilisés dans la circulation routière (en particulier avant l'utilisation par le client). Les autorités d'immatriculation peuvent définir, dans leur système commun, non seulement les éléments à contrôler et la manière de le faire, mais aussi la procédure à suivre entre le moment où la transformation d'un véhicule est notifiée et le moment où le contrôle subséquent est effectué (par ex. délai maximal jusqu'au contrôle et éventuelle autorisation de circuler provisoire en fonction de la portée des modifications, etc.).

Let. b : il est précisé que les éventuelles modifications de la voie qui résultent exclusivement de l'installation de roues pouvant être montées (conformément à la let. f) sans contrôle officiel auprès du service des automobiles sont exemptées de l'obligation de contrôle subséquent extraordinaire.

Let. f : désormais, le montage de roues dont seul le déport s'écarte de 5 mm au maximum de l'une des différentes versions de jantes prévues par le constructeur du véhicule ne sera plus soumis à l'obligation de contrôle officiel extraordinaire.

Let. h : le terme « dispositif d'attelage de remorques » est remplacé par « dispositif d'attelage », qui est plus général.

Al. 6 : les autorités d'immatriculation pourront à l'avenir déléguer le contrôle du montage des dispositifs d'attelage de remorques à toute personne pouvant garantir une exécution irréprochable et ayant reçu une formation adéquate. Jusqu'à présent, il n'était permis de déléguer cette tâche qu'à des entreprises habilitées à procéder elles-mêmes aux contrôles garage. Les autorités d'immatriculation décideront désormais à qui elles accordent une délégation, et sous quelles conditions. Elles peuvent définir des exigences précises en la matière dans leur système d'assurance de la qualité établi en commun (voir ci-dessus les commentaires relatifs à la partie introductive). Comme jusqu'à présent, la présente disposition du droit fédéral restreint une éventuelle habilitation aux dispositifs d'attelage de remorques homologués pour les voitures de tourisme et les voitures de livraison qui ont fait l'objet d'une réception par type (le contrôle pourrait toutefois être délégué à des entreprises non représentantes de la marque, si une exécution de qualité des tâches techniques et administratives est garantie).

Art. 38, al. 1, let. h et s, 1^{bis}, let. o, et 3

Al. 1, let. h et s, et 1^{bis}, let. o : les renvois au règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale¹⁷ sont actualisés.

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

Art. 39, al. 1, let. b, et art. 40, al. 3

Mise à jour du renvoi par la référence au règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale¹⁸.

Art. 45, al. 2

Le texte actuel fait l'objet d'adaptations formelles, mais reste inchangé au demeurant. La disposition est complétée par un renvoi au règlement d'exécution (UE) 2021/535¹⁹ pour les voitures de tourisme, les voitures de livraison, les camions, les tracteurs à sellette, les bus et leurs remorques. L'annexe III dudit

¹⁶ Association des services des automobiles

¹⁷ Voir la note de bas de page dans la partie « Remplacement d'expressions », al. 1.

¹⁸ Voir la note de bas de page dans la partie « Remplacement d'expressions », al. 1.

¹⁹ Règlement d'exécution (UE) 2021/535 de la Commission du 31 mars 2021 établissant des règles relatives à l'application du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil eu égard aux procédures uniformes et aux spécifications techniques pour la réception par type des véhicules, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction et leur sécurité, version du JO L 117 du 6.4.2021, p. 1.

règlement contient des prescriptions relatives à l'emplacement réservé au montage des plaques de contrôle. Ces prescriptions correspondent en grande partie à celles de l'art. 45, al. 2, OETV, mais sont nettement plus détaillées. L'emplacement réservé au montage de la plaque de contrôle avant est notamment défini avec précision. Celle-ci peut se trouver 10 cm plus bas par rapport à ce que prévoyait jusqu'ici l'OETV (la distance minimale entre le bord inférieur et le sol s'élève à 0,10 m).

Art. 56, al. 3

Un complément est apporté à la disposition en vigueur, en vertu de laquelle un élargissement de la voie jusqu'à 2 % est admissible sans déclaration du constructeur automobile attestant que le véhicule s'y prête, pour autant qu'il soit obtenu exclusivement par le montage de roues qui n'ont pas été homologuées avec le véhicule et présentent un déport différent. Désormais, le montage d'entretoises d'une épaisseur de 5 mm tout au plus entre la jante et la flasque de roue sera aussi admis en guise d'alternative, s'il n'en résulte pas une modification de la voie supérieure à 2 % (max. 1 % de chaque côté). De telles transformations apportées au véhicule restent soumises à un contrôle subséquent (voir le commentaire de l'art. 34, al. 2, let. b et f).

Art. 57, 58, al. 8, et 59, al. 2

Mise à jour du renvoi par la référence au règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale²⁰.

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

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

Al. 3 : adaptation aux prescriptions internationales les plus récentes. Le renvoi aux règlements CEE-ONU n° 54²¹ et 109²² est ajouté. Les pneumatiques marqués selon le ch. 3.1.10 du règlement ONU n° 54 ou selon le ch. 3.2.9 du règlement ONU n° 109 (marquage « REGROOVABLE » ou symbole correspondant) peuvent être retailés. Il est interdit de retailer d'autres pneumatiques.

Al. 4 : l'alinéa est abrogé. Bien que les pneumatiques retailables soient destinés principalement aux véhicules automobiles lourds (pneumatiques des catégories C2 et C3 selon le règlement ONU n° 54, ch. 2.31.1), il n'est pas interdit de monter ce genre de pneumatiques sur une voiture de tourisme (voiture automobile de la catégorie M₁) par exemple. Pour cette raison, l'interdiction de resculpter les pneumatiques n'est plus fonction du genre de véhicule. Seuls sont déterminants l'adéquation du pneumatique et le marquage correspondant, conformément à l'al. 3. La licéité du retailage de pneumatiques est entièrement régie par l'al. 3.

Art. 61, al. 5

L'art. 61, al. 3 et 4 fixe le poids et les dimensions des clous ainsi que leur nombre. Ces prescriptions en matière de construction des pneus à clous ont pour but d'empêcher l'endommagement des routes. L'al. 2 (conception des pneus) limite les éventuelles évolutions futures (par ex. carcasse radiale en matières textiles).

La Finlande a élaboré une réglementation nationale sur la réception par type des pneus à clous. Les dispositions en question, qui se basent sur un test d'usure de la route, sont des prescriptions relatives non pas à la construction comme celles visées aux al. 2 à 4 de l'OETV, mais à l'efficacité. Les pneus à clous homologués conformément à la réglementation finlandaise ne sont soumis à aucune exigence concernant le poids, les dimensions et le nombre des clous. Les fabricants peuvent donc construire les pneus comme ils le veulent à cet égard, pour autant que les critères fixés en lien avec l'usure de la route soient remplis durant la procédure de test. En outre, ces pneus garantissent un niveau de protection des

²⁰ Voir la note de bas de page dans la partie « Remplacement d'expressions », al. 1.

²¹ Règlement CEE-ONU n° 54, du 1^{er} mars 1983, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour véhicules utilitaires et leurs remorques ; modifié en dernier lieu par le complément 25, en vigueur dès le 4 janvier 2023 (Add.53 Rév.3 Amend.7).

²² Règlement CEE-ONU n° 109, du 23 juin 1998, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de la fabrication de pneumatiques rechapés pour les véhicules utilitaires et leurs remorques ; modifié en dernier lieu par le complément 11, en vigueur dès le 4 janvier 2023 (Add.108 Rév.1 Amend.5).

routes plus élevé que ceux admis en vertu des dispositions de l'OETV en vigueur. De même, ils améliorent considérablement le comportement du véhicule sur la glace (freinage, démarrage, adhérence latérale). Toutefois, ils comportent généralement un nombre de clous supérieur au nombre prescrit à l'art. 61, al. 4, OETV. Les effets de ce nombre supérieur sont largement compensés par le fait que les clous ont des dimensions et un poids moindres.

La réglementation finlandaise est appliquée dans toute la Scandinavie. Les fabricants de pneus se sont adaptés à cette situation et ne produisent plus d'autres pneus à clous. L'approvisionnement de la Suisse en la matière est donc menacé, puisque les pneus produits ne sont pas conformes aux dispositions suisses actuelles. Par ailleurs, le marché helvétique est un marché de niche : les pneus à clous contribuent certes à la sécurité routière dans nos régions de montagne, mais ils n'y sont utilisés que dans des situations spéciales (ventes en Suisse : env. 10 000 à 15 000 unités par an).

Comme la réglementation finlandaise ne comporte aucune prescription concernant le poids, les dimensions et le nombre des clous, il n'est pas possible d'adapter simplement les al. 3 et 4 de l'art. 61 OETV. De plus, il ne serait pas pertinent de réaliser le test d'homologation finlandais en Suisse et d'y soumettre tous les types de pneus : il en résulterait des charges financières et administratives aussi bien pour les autorités que pour l'industrie des pneus, ainsi qu'une augmentation inutile du prix des pneus à clous en Suisse. Par ailleurs, en cas de reprise de la réglementation finlandaise dans l'OETV, il serait seulement possible de renvoyer à un état précis de celle-ci (renvoi statique). Les changements apportés à la réglementation ne pourraient pas, le cas échéant, être transposés dans l'OETV en temps voulu, en raison de la durée de la procédure législative d'adaptation de l'ordonnance.

C'est pourquoi l'OFROU est habilité à autoriser des pneus à clous tels que ceux homologués conformément à la réglementation finlandaise. Les routes ne s'en trouveront pas davantage sollicitées, car la norme de délégation présuppose une protection contre l'usure au moins équivalente à celle prévue actuellement. Afin de soutenir les autorités d'exécution lors du contrôle des pneus à clous, l'OFROU peut publier une liste des pneus admis ou exiger, le cas échéant, qu'une preuve de l'homologation finlandaise des pneus à clous montés sur le véhicule soit emportée dans ce dernier.

Art. 68, al. 3 et 4, ainsi que 69, al. 1 et 2

Mise à jour des renvois aux règlements de l'ONU : la référence au règlement ONU n° 150²³ est ajoutée à chaque alinéa. Le changement implique une adaptation formelle à l'art. 69, al. 2.

Art. 74, al. 5

Mise à jour des renvois aux règlements de l'ONU : la référence au règlement ONU n° 149²⁴ est ajoutée.

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

Al. 3 et 5 phrase introductive : mise à jour des renvois aux règlements de l'ONU ; la référence au règlement ONU n° 148²⁵ est ajoutée.

Al. 6 : mise à jour des renvois aux règlements de l'ONU ; la référence au règlement ONU n° 149²⁶ est ajoutée.

²³ Règlement CEE-ONU n° 150, du 15 novembre 2019, énonçant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs et marquages rétro réfléchissants pour les véhicules à moteur et leurs remorques ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 1, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.149 Rév.1 Amend.1).

²⁴ Règlement CEE-ONU n° 149, du 15 novembre 2019, énonçant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs (feux) et systèmes d'éclairage de la route pour les véhicules à moteur ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 1, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.148 Rév.1 Amend.1).

²⁵ Règlement CEE-ONU n° 148, du 15 novembre 2019, énonçant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs (feux) de signalisation lumineuse pour les véhicules à moteur et leurs remorques ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 1, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.147 Rév.1 Amend.5).

²⁶ Voir la note de bas de page dans le commentaire de l'art. 74, al. 5.

Art. 77, al. 2

Mise à jour des renvois aux règlements de l'ONU : la référence au règlement ONU n° 150²⁷ est ajoutée.

Art. 78, al. 5

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

Art. 82, al. 1^{bis} et 1^{ter}

Al. 1^{bis} : selon le droit en vigueur, les véhicules électriques peuvent être équipés d'un système d'avertissement acoustique afin de garantir leur audibilité. La disposition est adaptée au nouveau règlement (UE) n° 540/2014²⁸. L'expression « les véhicules à propulsion électrique » est remplacée par « les véhicules hybrides et les véhicules électriques ». Les voitures de tourisme, les camions, les tracteurs à sellette et les bus devront obligatoirement être équipés d'un système d'avertissement acoustique (voir l'art. 8 du règlement [UE] n° 540/2014). Ces avertisseurs sonores sont destinés à protéger les piétons et les cyclistes, et sont particulièrement importants pour les personnes malvoyantes. En l'absence de tels dispositifs, un véhicule se déplaçant lentement est quasiment inaudible. Le bruit des pneumatiques ne devient suffisamment perceptible qu'au-delà de 20 à 30 km/h. La phrase prévoyant que les systèmes d'avertissement acoustique ne sont pas soumis à la réception par type est supprimée de l'art. 82, al. 1^{bis}, OETV. Cette dispense, étrangère à la matière de l'OETV, est désormais réglée dans l'ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers²⁹ (voir ch. III).

Al. 1^{ter} : l'état le plus récent de la norme est EN 1501-1:2021. Le renvoi au ch. 7.1.2.1, qui correspondait à son état déterminant antérieur (EN 1501-1:2011), est donc supprimé ici. Comme il s'agit ici uniquement de déterminer si un système d'avertissement acoustique de marche arrière est autorisé ou non, la conformité à l'état antérieur de la norme peut toutefois aussi être acceptée en guise d'exigence minimale. L'état minimal prescrit est indiqué au ch. 14 de l'annexe 2 et n'est pas modifié.

Art. 90, al. 2

Mise à jour des renvois aux règlements de l'ONU : la référence au règlement ONU n° 150³⁰ est ajoutée.

Art. 94, al. 1^{ter}, let. a, 1^{quater} (nouveau) et 1^{quinquies} (nouveau)

Al. 1^{ter}, let. a : le renvoi est mis à jour par la référence au règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale³¹.

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

Al. 1^{quinquies} (nouveau) : reprise des dispositions de l'art. 131, al. 5, et de l'art. 164, al. 1. En outre, le porte-à-faux avant pourra atteindre cinq mètres pour les engins supplémentaires installés à titre provisoire non seulement sur les voitures automobiles de travail et les véhicules automobiles affectés à des travaux agricoles et forestiers, mais aussi sur les voitures automobiles utilisées pour des travaux

²⁷ Voir la note de bas de page aux art. 68, al. 3 et 4, ainsi que 69, al. 1 et 2.

²⁸ Règlement (UE) n° 540/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement, et modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant la directive 70/157/CEE, JO L 158 du 27.5.2014, p. 131 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2019/839, JO L 138 du 24.5.2019, p. 70.

²⁹ RS 741.511

³⁰ Voir la note de bas de page dans les commentaires des art. 68, al. 3 et 4, ainsi que 69, al. 1 et 2.

³¹ Voir la note de bas de page dans la partie « Remplacement d'expressions », al. 1.

d'entretien dans l'espace public. Les dispositions de l'art. 112, al. 5 (pour un porte-à-faux compris entre trois et quatre mètres) et 6 (pour un porte-à-faux de plus de quatre mètres et jusqu'à cinq mètres) doivent être respectées.

Art. 95, al. 2, phrase introductive

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

Art. 99, al. 4

Dans le texte italien, la dernière phrase « Dopo aver eseguito lavori sul veicolo, il detentore deve assicurarsi che i sigilli siano intatti » est remplacée par « Dopo l'esecuzione di lavori sul veicolo, il detentore deve assicurarsi che i sigilli siano intatti ».

Art. 101, al. 5

Dans le texte italien, la phrase « Dopo aver eseguito lavori sul veicolo, il detentore deve assicurarsi che i sigilli siano intatti » est remplacée par « Dopo l'esecuzione di lavori o controlli sul veicolo, il detentore deve assicurarsi che i sigilli siano intatti ».

Art. 102a

Al. 1 : l'obligation d'équiper les véhicules d'un système d'enregistrement des données d'évènement est introduite en Suisse selon le même calendrier que dans l'UE (voir annexe II du règlement [UE] 2019/2144 relatif à la sécurité générale³²). Les voitures de tourisme et les voitures de livraison importées devront en être munies au plus tard dès la date d'importation du 7 juillet 2024 ; pour les minibus, les autocars, les camions et les tracteurs à sellette, l'obligation s'appliquera à partir du 7 janvier 2029 au plus tard. Sont également admis les dispositifs au moins équivalents du point de vue des informations enregistrées. L'équivalence résulte de la conformité aux prescriptions visées à l'annexe 2 de l'OETV (enregistreur de données au sens du règlement ONU n° 160 ou du règlement délégué [UE] 2022/545³³ mentionné dans l'article). Des systèmes qui ne bénéficient pas d'une réception par type peuvent eux aussi satisfaire les exigences. Par exemple, les modèles de véhicules actuels provenant des États-Unis disposent généralement d'enregistreurs de données (« Event Data Recorder », EDR) ; l'équivalence doit toutefois être démontrée.

Les données enregistrées englobent des paramètres techniques relatifs aux accidents, qui ne peuvent être lus que par une personne qui dispose de la clé du véhicule et d'un accès physique au véhicule. Seulement enregistrés en cas d'accident, ces éléments ne comportent pas d'informations sur les personnes impliquées et ne peuvent pas être utilisés pour l'établissement de profils de personnalité. La réglementation est conforme au droit suisse de la protection des données et ne recèle aucun risque d'atteinte à un droit fondamental en la matière. C'est pourquoi les modalités de lecture et les buts de traitement des données autorisés sont précisés dans l'ordonnance. Au sens de la disposition, on entend par traitement (« traitées ») toute opération relative aux données enregistrées, conformément à la définition inscrite dans le droit de la protection des données. Seules les autorités responsables de l'analyse des accidents ou de la réception par type sont autorisées à traiter les données. Elles collectent les données dans le cadre la vérification de conformité qui leur incombe selon l'art. 12, al. 4, LCR et le chap. 3 de l'ORT³⁴.

Al. 2 : des exceptions à l'obligation d'équipement s'appliquent dans certains cas. L'UE a introduit de nouvelles exigences pour les types de véhicules produits en petites séries, dans son règlement

³² Voir la note de bas de page dans la partie « Remplacement d'expressions », al. 1.

³³ Règlement délégué (UE) 2022/545 de la Commission du 26 janvier 2022 complétant le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en établissant des règles détaillées relatives aux procédures d'essai et aux prescriptions techniques spécifiques pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne leur enregistreur de données d'événements et pour la réception par type de ces systèmes en tant qu'entités techniques distinctes et modifiant l'annexe II dudit règlement, version du JO L 107 du 6.4.2022, p. 18.

³⁴ RS 741.511

délégué (UE) 2022/2236³⁵. Le programme Petites séries I concerne les petits constructeurs, dont le nombre de voitures de tourisme et de livraison immatriculées chaque année sur tout le territoire européen ne dépasse pas 1500 : comme ils n'ont pas la possibilité de répartir les coûts du développement de systèmes complexes sur une production massive, diverses facilités leur sont accordées. La Suisse reprend cette réglementation, en appliquant toutefois la limite de 1500 unités à la production mondiale (ou globale). Un système d'enregistrement des données d'évènement n'est pas obligatoire sur les véhicules des petits constructeurs de ce type.

Les dispositions détaillées internationales concernant la fonction d'enregistrement pour les voitures automobiles lourdes ne sont pas encore disponibles dans leur intégralité, mais il est probable qu'elles n'engloberont pas (ou pas complètement) les véhicules lents. La mise à jour des dispositions suisses sera donc examinée ultérieurement.

Pour les véhicules produits en grandes séries et non destinés au marché européen, l'obligation de monter un dispositif d'enregistrement des données d'évènement vaudra à compter de la date d'importation du 1^{er} janvier 2027 (voir à ce sujet l'art. 222s, al. 4). S'ils comportent déjà un tel équipement, à l'instar des véhicules provenant des Etats-Unis par exemple, où l'enregistreur correspond à l'état de la technique, le traitement des données est soumis aux limitations prévues à l'al. 1.

Titre précédant l'art. 103

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

Art. 103, al. 5 à 9

Al. 5 : les systèmes d'aide au freinage d'urgence, le système d'urgence de maintien de la trajectoire, le système de détection en marche arrière, le système d'alerte de somnolence et de perte d'attention du conducteur, le système d'alerte de distraction du conducteur ainsi que la protection contre les cyberattaques et les mises à jour logicielles non autorisées sont ajoutés aux systèmes déjà obligatoires pour les voitures de tourisme et les voitures de livraison. Les prescriptions du règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale³⁶ s'appliquent à tous les systèmes, y compris concernant les champs de validité et d'application. Les systèmes qui offrent un niveau de protection équivalent sont également admis. La preuve de cette équivalence est régie par les mêmes règles que pour les systèmes installés volontairement (voir le commentaire de l'al. 7). Conformément à l'art. 3b, al. 1, OETV, les nouveaux systèmes deviendront obligatoires en Suisse en même temps que dans l'UE (voir les délais figurant à l'annexe II du règlement [UE] 2019/2144 relatif à la sécurité générale). Les voitures de tourisme ou de livraison qui n'ont pas été construites pour le marché européen sont soumises à l'obligation d'équipement conformément à la disposition transitoire figurant à l'art. 222s, al. 5 et 6.

En raison de la complexité et des coûts de développement des systèmes, des exceptions sont prévues pour les constructeurs qui ont des volumes de production faibles (jusqu'à 1500 unités par an). Ces constructeurs de faibles volumes et les fabricants de véhicules d'amateur concernés peuvent confirmer par écrit que leur production n'atteint pas le plafond mentionné. L'UE applique une réglementation analogue (voir l'annexe II, partie I, appendice 1 du règlement [UE] 2018/858³⁷), qui s'appuie toutefois sur le nombre total d'immatriculations au sein de l'UE. En vue de l'immatriculation des véhicules européens produits en petites séries, les autorités se fonderont directement sur le certificat de conformité pour vérifier le respect des prescriptions techniques.

³⁵ Règlement délégué (UE) 2022/2236 de la Commission du 20 juin 2022 modifiant les annexes I, II, IV et V du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions techniques applicables aux véhicules produits en séries illimitées, aux véhicules produits en petites séries, aux véhicules entièrement automatisés produits en petites séries et aux véhicules à usage spécial, et en ce qui concerne la mise à jour des éléments logiciels, version du JO L 296 du 16.11.2022, p. 1, annexe II, partie I, appendice 1.

³⁶ Voir la note de bas de page dans la partie « Remplacement d'expressions », al. 1.

³⁷ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, JO L 151 du 14.6.2018, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2022/2236, JO L 296 du 16.11.2022, p. 1.

Al. 6 : le système d'alerte de somnolence et de perte d'attention du conducteur, le système d'alerte de distraction du conducteur, le système de surveillance des angles morts, le système de prévention des collisions avec les piétons et les cyclistes, le système de surveillance de la pression des pneumatiques ainsi que la protection contre les cyberattaques et les mises à jour logicielles non autorisées sont ajoutés aux systèmes déjà obligatoires pour les véhicules lourds affectés au transport de personnes ou de marchandises. Les prescriptions du règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale s'appliquent à tous ces systèmes, y compris concernant les champs d'application et de validité. Conformément à l'art. 3b, al. 1, OETV, les nouveaux systèmes deviendront obligatoires en Suisse en même temps que dans l'UE (voir les délais figurant à l'annexe II du règlement [UE] 2019/2144 relatif à la sécurité générale).

Précisions relatives aux al. 5 et 6 :

Contrairement à ce qui prévaut dans l'UE, les véhicules évalués selon les prescriptions suisses (OETV) ne doivent pas obligatoirement être munis d'un système d'adaptation de la vitesse (« Intelligent Speed Adaptation », ISA) ni d'un dispositif de facilitation de l'installation d'un éthylomètre antidémarrage. Si le système européen d'adaptation de la vitesse doit être compatible avec l'ensemble des panneaux indiquant la vitesse maximale des États de l'UE, cette dernière n'a imposé aucun essai de fonctionnement avec des panneaux suisses. Par ailleurs, l'installation de ce système conçu pour l'UE impliquerait des efforts disproportionnés de la part des constructeurs suisses. C'est pourquoi les systèmes d'adaptation de la vitesse prescrits par l'UE sont admis, mais pas obligatoires.

Le montage d'éthylomètres antidémarrage n'étant pas prévu en Suisse (voir la révision du 17 mars 2023 de la LCR³⁸), l'interface ad hoc n'est pas non plus exigée.

Le règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale régit la protection contre les cyberattaques du point de vue des risques liés à l'exploitation du véhicule. Pour ce qui est des atteintes aux réseaux de télécommunication, c'est l'ordonnance du 25 novembre 2015 sur les installations de télécommunication³⁹ (OIT) qui s'applique, en relation avec l'ordonnance de l'OFCOM du 26 mai 2016 sur les installations de télécommunication⁴⁰ (OOIT) et le règlement délégué (UE) 2022/30⁴¹.

Les prescriptions relatives aux mises à jour logicielles non autorisées entrent en vigueur de manière échelonnée dans l'UE.⁴² Le dernier délai, qui est fixé au 7 juillet 2029, concerne les véhicules construits en plusieurs étapes, appelés « véhicules complétés » (par ex. châssis dotés de superstructures de transport, voitures automobiles servant d'habitation ou véhicules transformés pour le transport de personnes en fauteuil roulant). Cette réglementation est reprise par la Suisse (voir également les dispositions transitoires figurant à l'art. 222s, al. 6 et 7, OETV).

Les systèmes d'assistance qui, d'après les réglementations déterminantes selon le droit de l'UE, ne doivent intervenir qu'à partir d'une certaine vitesse minimale ou pour lesquels des vitesses minimales sont prévues dans les prescriptions relatives aux essais, ne doivent pas être disponibles sur les véhicules dont la vitesse maximale par construction est inférieure. Ainsi, le système d'alerte de somnolence et de perte d'attention du conducteur (règlement d'exécution [UE] 2021/1341⁴³, annexe I, partie 1, ch. 3.1.5) ou les systèmes d'urgence du maintien de la trajectoire (règlement

³⁸ <https://www.parlament.ch/fr> > Travail parlementaire > Curia Vista > Recherche > numéro d'objet [21.080](#).

³⁹ RS 784.101.2

⁴⁰ RS 784.101.21

⁴¹ Règlement délégué (UE) 2022/30 de la Commission du 29 octobre 2021 complétant la directive 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'application des exigences essentielles visées à l'article 3, paragraphe 3, points d), e) et f), de cette directive, version du JO L 7 du 12.1.2022, p. 6.

⁴² Règlement délégué (UE) 2022/2236 de la Commission du 20 juin 2022 modifiant les annexes I, II, IV et V du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions techniques applicables aux véhicules produits en séries illimitées, aux véhicules produits en petites séries, aux véhicules entièrement automatisés produits en petites séries et aux véhicules à usage spécial, et en ce qui concerne la mise à jour des éléments logiciels, version du JO L 296 du 16.11.2022, p. 1, article 2.

⁴³ Règlement délégué (UE) 2021/1341 de la Commission du 23 avril 2021 complétant le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en établissant des règles détaillées relatives aux procédures d'essai et aux prescriptions techniques spécifiques pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne leurs systèmes d'avertissement de somnolence et de perte d'attention du conducteur et modifiant l'annexe II dudit règlement, version du JO L 292 du 16.8.2021, p. 4.

d'exécution [UE] 2021/646⁴⁴, annexe I, partie 2, ch. 3.5.1) doivent être actifs seulement à partir de 65 km/h, tandis que les systèmes de détection de dérive de la trajectoire doivent intervenir uniquement à partir de 60 km/h (règlement ONU n° 130⁴⁵, ch. 5.2.3). Autre exemple : les exigences relatives à la procédure d'essai pour les systèmes antiblocage prescrivent une vitesse minimale de 50 km/h (règlement ONU n° 13⁴⁶, annexe 13, ch. 5.1.1.2, et règlement ONU n° 13H⁴⁷, annexe 6, ch. 5.1.1.2.).

Al. 7 : l'exception à l'obligation d'installer des systèmes d'assistance admise aujourd'hui de manière générale dans le droit suisse pour les véhicules visés aux al. 5 et 6 dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 60 km/h est supprimée. Parmi les systèmes d'assistance nouvellement prescrits, certains déploient précisément leurs effets lorsque la vitesse est inférieure (par ex. les systèmes de surveillance des angles morts ou de prévention des collisions avec les piétons et les cyclistes). C'est pourquoi la vitesse maximale par construction sera en principe alignée dorénavant sur le droit international pour ce qui est de l'équipement avec des systèmes d'assistance (voir le paragraphe précédent). Les exceptions à l'obligation d'équipement, dont dépendent en particulier les constructeurs suisses de véhicules communaux de petites séries ayant une vitesse maximale par construction de 45 km/h, sont désormais réglées à l'art. 118, consacré aux véhicules dont la vitesse est limitée à 45 km/h (voir l'art. 118, let. h).

L'al. 7 ne régit plus l'exception pour les véhicules dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 60 km/h (puisqu'elle est supprimée), mais porte sur les systèmes d'assistance installés volontairement. Ces derniers, qui sont soumis à des prescriptions contraignantes en matière de réception par type dans les séries illimitées de véhicules, doivent présenter des fonctions similaires à celles visées dans le règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale. L'attestation de cette équivalence est cependant simplifiée, puisque celle-ci peut être confirmée par le constructeur du véhicule ou par un organe d'expertise agréé par l'OFROU.

Selon le type de système installé volontairement, d'autres preuves d'équivalence sont requises. Ainsi, les systèmes qui peuvent influencer activement le comportement du véhicule doivent offrir une protection contre les cyberattaques équivalente à celle prévue dans le règlement susmentionné, laquelle peut être attestée par le constructeur du véhicule ou par un organe d'expertise agréé par l'OFROU. Si les systèmes peuvent modifier la vitesse ou agir sur la direction du véhicule, la cybersécurité notamment doit être examinée conformément au règlement ONU n° 155⁴⁸ ou attestée par le constructeur du véhicule par voie de déclaration. Il en va de même de la protection contre les mises à jour logicielles non autorisées dans le cas des systèmes pour lesquels des mises à jour sont planifiées : l'équivalence en matière de gestion de ces dernières selon le règlement ONU n° 156⁴⁹ peut être déclarée par le constructeur du véhicule ou par un organe d'expertise agréé par l'OFROU (voir également la disposition transitoire de l'art. 222s, al. 7).

Al. 8 et 9 (nouveaux) : certains usages impliquent de profondes transformations de la partie frontale du véhicule, lesquelles sont difficilement compatibles, voire incompatibles avec les exigences ou les solutions techniques relatives aux systèmes d'assistance. Les composants montés tels que les plaques de fixation pour lames de déneigement, les pieds de support avant pour camions avec grue ou les treuils

⁴⁴ Règlement d'exécution (UE) 2021/646 de la Commission du 19 avril 2021 établissant des règles relatives à l'application du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les procédures uniformes et les spécifications techniques pour la réception par type des véhicules à moteur eu égard à leur système d'urgence de maintien de la trajectoire, version du JO L 133 du 20.4.2021, p. 31.

⁴⁵ Règlement CEE-ONU n° 130, du 9 juillet 2013, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des automobiles en ce qui concerne le système d'avertissement de franchissement de ligne (LDWS) ; modifié par le complément 1, en vigueur dès le 8 octobre 2016 (Add.129 Amend.1).

⁴⁶ Règlement CEE-ONU n° 13, du 1^{er} juin 1970, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M, N et O en ce qui concerne le freinage ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 12, complément 2, en vigueur dès le 5 juin 2023 (Add.12 Rév.9 Amend.2).

⁴⁷ Règlement CEE-ONU n° 13-H, 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 17, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.12H Rév.3 Amend.4).

⁴⁸ Règlement CEE-ONU n° 155, du 22 janvier 2021, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la cybersécurité et de leurs systèmes de gestion de la cybersécurité ; modifié par le complément 1, en vigueur dès le 8 octobre 2022 (Add.154 Amend.1).

⁴⁹ Règlement CEE-ONU n° 156, du 22 janvier 2021, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les mises à jour logicielles et le système de gestion des mises à jour logicielles (Add.155).

de véhicules spéciaux peuvent entraver durablement le fonctionnement des systèmes d'assistance habituels. De même, certaines situations que peuvent rencontrer les services d'intervention des organisations d'urgence en cas d'évènements peuvent poser problème. Par exemple, un freinage d'urgence peut être déclenché et engendrer de nouveaux dangers pour les occupants si le système ad hoc identifie que l'arrière d'un véhicule se trouve encore dans le couloir de secours. Les let. a à d comportent donc une liste de véhicules pour lesquels il est permis de désactiver, de manière durable ou saisonnière, un ou plusieurs systèmes d'assistance. Si les véhicules ne comportent pas de systèmes d'assistance, ils peuvent être immatriculés dans certaines circonstances, mais les possibilités de les utiliser en dehors de leur usage spécial sont fortement réduites.

Étant donné qu'il est impossible de rendre compte de la variété des véhicules spéciaux au moyen d'une liste exhaustive, un énoncé de fait est formulé de manière abstraite (let. e) pour admettre d'autres exceptions. Les autorités d'immatriculation examinent au cas par cas si les conditions pour une dérogation sont réunies. Une approche rigoureuse doit être suivie lors de l'évaluation des raisons opérationnelles, qui découlent de l'usage prévu indiqué par le requérant. Si l'autorité compétente accorde la dérogation, elle inscrit la condition correspondante dans le permis de circulation (al. 9). Depuis le 15 janvier 2017, des dispositions quasiment identiques permettent aux autorités d'admettre des exceptions en matière de protection des piétons (art. 104a, al. 2^{bis} et 2^{ter}, OETV).

Art. 104a, al. 1, 2 et 3, et 104b, al. 1

Le renvoi a été mis à jour par la référence au règlement (UE) 2019/2144⁵⁰ relatif à la sécurité générale, et les exigences ainsi que les champs de validité et d'application ont été étendus en conséquence (voir l'annexe II du règlement européen précité). Les changements deviendront obligatoires en Suisse en même temps que dans l'UE (voir l'art. 3b, al. 1, OETV).

Pour ce qui est de la protection des occupants en particulier (art. 104a, al. 1, et 104b, al. 1), des tests de choc frontal sur toute la largeur du véhicule et un test de collision latérale avec un poteau seront également nécessaires à compter du 7 juillet 2024 pour tous les véhicules neufs. En ce qui concerne la protection des piétons (art. 104a, al. 2), des prescriptions élargies relatives à la zone d'impact de la tête s'appliqueront aux nouveaux types de véhicules dès le 7 juillet 2024 et à l'ensemble des véhicules neufs dès le 7 juillet 2026.

La réglementation applicable aux petits constructeurs, qui prévoit qu'un organe d'expertise reconnu par l'OFROU peut certifier la conformité à l'état de la technique pour ce qui est de la protection des occupants et des piétons, est modifiée : la production annuelle maximale passe de 100 véhicules d'un même type à 1500 véhicules pour un même constructeur (tous types confondus). Cette adaptation se fonde sur la réglementation européenne en la matière (voir l'annexe II, partie I, appendice 1, du règlement [UE] 2018/858⁵¹), sachant que cette dernière s'appuie sur le nombre total d'immatriculations au sein de l'UE. Contrairement à l'UE, la Suisse continuera d'exiger la preuve d'un niveau de protection équivalent à celui prévu par la réglementation européenne pour les véhicules de grande série. Ladite preuve pourra toutefois être apportée par un organe d'expertise suisse sans essais destructifs. Les autorités se fonderont directement sur le certificat de conformité européen pour immatriculer les véhicules de petite série produits dans l'UE.

À l'art. 104a, al. 2, relatif à la protection des piétons, une précision est apportée au sujet des véhicules importés pour un usage personnel (art. 4, al. 1, ORT) : par analogie avec les exigences concernant la réception UE individuelle (art. 44 du règlement [UE] 2018/858), la preuve du respect des prescriptions en matière de protection des piétons peut être apportée par un organe d'expertise suisse sans essais destructifs. Comme pour la réception UE individuelle, le niveau de protection doit toutefois être conforme à la réglementation applicable aux véhicules de grande série produits dans l'UE.

⁵⁰ Voir la note de bas de page dans la partie « Remplacement d'expressions », al. 1.

⁵¹ Voir la deuxième note de bas de page dans le commentaire de l'art. 103, al. 5.

Art. 105, al. 3 (nouveau)

Les bus, les camions et les tracteurs à sellette devront satisfaire aux exigences du règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale⁵² pour ce qui est de la visibilité directe depuis le siège conducteur (éliminer autant que possible les angles morts à l'avant et sur le côté du véhicule, assurer une visibilité directe sur les usagers de la route vulnérables tels que les piétons et les cyclistes). Conformément à l'art. 3b, al. 1, OETV, ces adaptations deviendront obligatoires en Suisse en même temps que dans l'UE. Les exigences seront applicables à la réception de nouveaux types de véhicules à partir du 7 janvier 2026 et à l'importation de tous les véhicules neufs (véhicules sans preuve d'une mise en circulation réglementaire à l'étranger) à compter du 7 janvier 2029. Les mêmes dates s'appliquent aux véhicules produits en Suisse. Les champs de validité et d'application ainsi que les exceptions sont régis par la législation européenne (voir l'annexe II du règlement [UE] 2019/2144 relatif à la sécurité générale et l'annexe II, parties I et III, du règlement [UE] 2018/858⁵³). Les dispositions détaillées internationales réglant les exceptions ne sont pas encore disponibles dans leur intégralité et seront soumises ultérieurement au Conseil fédéral en vue de l'actualisation des prescriptions suisses.

Art. 106, al. 3

Adaptation rédactionnelle. La série d'amendements minimale requise du règlement CEE-ONU n° 44⁵⁴ est mentionnée expressément en remplacement de la formulation actuelle « règlement CEE-ONU n° 44/03 ».

Art. 109a, al. 1^{er} (nouveau)

Comme dans l'UE⁵⁵, les feux-stop devront présenter un mode de fonctionnement spécial qui s'active en cas de fort freinage du véhicule afin de signaler le freinage d'urgence aux usagers de la route qui le suivent (voir également l'art. 118, let. f, concernant les exceptions applicables aux véhicules dont la vitesse est limitée à 45 km/h).

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

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

Ch. 1 : texte actuel ;

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

Ch. 3 : texte actuel ;

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

Ch. 5 : il sera également possible d'utiliser des lampes de travail pour éclairer la zone de travail nécessaire à l'attelage et au dételage d'une remorque ou d'une semi-remorque. Cette

⁵² Voir la note de bas de page dans la partie « Remplacement d'expressions », al. 1.

⁵³ Voir la deuxième note de bas de page dans le commentaire de l'art. 103, al. 5.

⁵⁴ Règlement CEE-ONU n° 44, du 1^{er} février 1981, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants à bord des véhicules à moteur ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 04, complément 18, en vigueur dès le 9 juin 2021 (Add.43 Rév.3 Amend.11).

⁵⁵ Le règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale (voir la note de bas de page dans la partie « Remplacement d'expressions », al. 1) renvoie au règlement CEE-ONU n° 48, du 1^{er} janvier 1982, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 08, complément 3, en vigueur dès le 24 septembre 2023 (Add.47 Rév.14 Amend.3).

autorisation concerne les véhicules lourds et légers pour lesquels un poids remorquable est inscrit dans le permis de circulation (voir également l'art. 78, al. 5, OETV).

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

Al. 2, let. e : le système de la RPLP II est intégré à un nouveau système (RPLP III). Eu égard à l'introduction de la RPLP III, la prescription de l'art. 110, al. 2, let. e, OETV devient obsolète. L'appareil de saisie de l'ancien système RPLP II, qui doit être monté sur le pare-brise, n'est donc plus nécessaire, pas plus que les témoins visibles de l'extérieur (voir également la disposition transitoire de l'art. 222s, al. 1, OETV).

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

Art. 112, al. 6

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

Art. 118, let. f, h et j (nouvelles)

Let. f et h : certains nouveaux systèmes d'assistance et de sécurité visés dans le règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale⁵⁶ et prescrits conformément aux art. 103, al. 5 et 6, et 109, al. 1^{er} (signal d'arrêt d'urgence) ne sont pas requis pour les véhicules dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 45 km/h. Ils sont donc intégrés à l'art. 118, qui résume les facilités dont bénéficient ces véhicules à vitesse limitée. La protection contre les cyberattaques et contre les mises à jour logicielles non autorisées ne figure pas parmi ces exceptions : les exigences applicables sont celles visées à l'art. 103, al. 7, qui prévoit qu'une évaluation simplifiée ou une déclaration du constructeur en la matière est possible pour les systèmes d'assistance installés volontairement.

Let. j (nouvelle) : s'agissant des véhicules dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 45 km/h, les systèmes de détection en marche arrière et les dispositifs offrant une visibilité directe vers l'arrière peuvent déroger aux prescriptions du règlement ONU n° 158⁵⁷ cité dans le règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale, mais doivent offrir une protection équivalente.

Art. 120a, let. a

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

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

Titre : le terme « carrosserie » est ajouté.

⁵⁶ Voir la note de bas de page dans la partie « Remplacement d'expressions », al. 1.

⁵⁷ Règlement CEE-ONU n° 158, du 10 juin 2021, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs d'aide à la vision lors des manœuvres en marche arrière et des véhicules à moteur en ce qui concerne la détection par le conducteur d'usagers de la route vulnérables derrière le véhicule ; modifié par le complément 1, en vigueur dès le 22 juin 2022 (Add.157 Amend.1).

Al. 5 (nouveau) : adaptation au droit de l'UE. Les autocars doivent satisfaire aux exigences en matière de résistance de la carrosserie (protection contre le renversement) visées dans le règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale⁵⁸, qui renvoie au règlement ONU n° 66⁵⁹. Conformément à la disposition transitoire de l'art. 222s, al. 2, OETV, il reste possible de mettre en circulation des véhicules neufs s'ils ont été importés sans réception générale UE correspondante avant l'entrée en vigueur de la révision d'ordonnance en question ou s'ils ont été construits en Suisse dans le respect du droit national antérieur.

Art. 123, al. 5

Les autocars doivent satisfaire aux exigences en matière de protection incendie visées dans le règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale⁶⁰, qui renvoie aux règlements ONU n° 107⁶¹ et 118⁶². C'est la raison pour laquelle la référence actuelle au règlement ONU n° 107 y afférent est complétée par la mention du règlement ONU n° 118. Ce dernier fixe les exigences requises en matière de résistance au feu des matériaux de l'habitacle des autocars de plus de 5 tonnes. Conformément à la disposition transitoire de l'art. 222s, al. 3, OETV, il reste possible de mettre en circulation des véhicules neufs s'ils ont été importés sans réception générale UE correspondante avant l'entrée en vigueur de la révision d'ordonnance en question ou s'ils ont été construits en Suisse dans le respect du droit national antérieur.

Art. 123a, al. 1

Adaptation rédactionnelle. La série d'amendements minimale requise du règlement CEE-ONU n° 44⁶³ mentionne expressément en remplacement de la formulation actuelle « règlement CEE-ONU n° 44/03 ».

Art. 131

L'article est reformulé.

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

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

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

⁵⁸ Voir la note de bas de page dans la partie « Remplacement d'expressions », al. 1.

⁵⁹ Règlement CEE-ONU n° 66, du 1^{er} décembre 1986, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules de grande capacité pour le transport de personnes en ce qui concerne la résistance mécanique de leur superstructure ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, en vigueur dès le 19 août 2010 (Add.65 Rév.1 Amend.2).

⁶⁰ Voir la note de bas de page dans la partie « Remplacement d'expressions », al. 1.

⁶¹ Règlement CEE-ONU n° 107, du 18 juin 1998, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M₂ ou M₃ en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 10, en vigueur dès le 8 octobre 2022 (Add.106 Rév.10).

⁶² Règlement CEE-ONU n° 118, du 6 avril 2005, sur les prescriptions uniformes relatives au comportement au feu et/ou à l'imperméabilité aux carburants ou aux lubrifiants des matériaux utilisés dans la construction de certaines catégories de véhicules automobiles ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 04, complément 1, en vigueur dès le 5 juin 2023 (Add.117 Rév.4 Amend.1).

⁶³ Règlement CEE-ONU n° 44, du 1^{er} février 1981, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants à bord des véhicules à moteur ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 04, complément 18, en vigueur dès le 9 juin 2021 (Add.43 Rév.3 Amend.11).

Al. 2 : l'al. 1 révisé ne limite plus les dimensions des compartiments, mais autorise ces derniers dans le cadre de l'usage auquel les voitures automobiles de travail sont destinées. Le texte de l'al. 2 qui renvoie à l'actuel al. 1 perd donc tout son sens. Il est remplacé par le texte de l'actuel al. 3.

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

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

Art. 133, al. 3

Adaptation consécutive à la modification de l'art. 131, al. 1, OETV. Pour ce qui est de la surface de charge des tracteurs, le droit de l'UE prévoit des exigences équivalentes à celles fixées dans les deux premières phrases de l'actuel al. 3. Un renvoi aux prescriptions de l'UE est introduit ici (annexe XXVIII du règlement délégué [UE] 2015/208⁶⁴) à la place du renvoi aux prescriptions relatives aux voitures automobiles de travail, qui sont modifiées (art. 131, al. 1, OETV). La dernière phrase de l'al. 3 en vigueur reste inchangée.

Art. 136, al. 1^{er}, let. c (nouvelle) et 3^{er} (nouveau)

Al. 1^{er}, let. c (nouvelle) : par analogie avec le droit de l'UE⁶⁵, le poids des batteries de propulsion des motocycles, des quadricycles légers à moteur, des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur est désormais déduit du poids en ordre de marche utilisé pour la classification (voir également l'art. 7, al. 7, OETV).

Al. 3^{er} (nouveau) : les quadricycles à moteur et les quadricycles légers à moteur équipés de chenilles peuvent désormais être immatriculés avec un poids remorquable atteignant au maximum le poids à vide. Le constructeur doit délivrer une garantie pour le poids remorquable admis en cas d'utilisation des chenilles.

Art. 141, al. 2, let. b

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

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

Art. 144, al. 7

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

Art. 145a

Modification formelle : le terme « rapport puissance-poids » est remplacé par « rapport puissance-poids en ordre de marche (art. 136, al. 1) ». Cette modification permet de préciser le poids dont il est question (le poids en ordre de marche déterminant pour la classification au sens de l'art. 136, al. 1, OETV).

⁶⁴ 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 42 du 17.2.2015, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2020/540, JO L 121 du 20.4.2020, p. 1.

⁶⁵ Voir la deuxième note de bas de page dans le commentaire de l'art. 7, al. 5 et 7.

Art. 162, al. 1

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

Art. 163, al. 1 et 2

Al. 1 : la « norme EN 17344 » est ajoutée (voir également l'ajout correspondant au ch. 14 de l'annexe 2 OETV) à titre de prescription technique applicable au dispositif de freinage des chariots de travail agricoles et forestiers. Le respect de cette norme pourra être invoqué si le véhicule concerné est conforme au champ d'application de la norme. Cette condition ne vaut que pour les machines construites et mises sur le marché conformément à la directive 2006/42/CE⁶⁶. La norme ne s'applique pas aux tracteurs, aux chariots à moteur et aux camions dont la vitesse a été abaissée, ni aux voitures automobiles de travail basées sur de tels véhicules. Concernant les éventuels raccords pour les freins de remorque, la norme renvoie au règlement délégué (UE) 2015/68⁶⁷ et au règlement CEE-ONU n° 13⁶⁸. La norme EN 17344 a le statut d'une norme suisse. La norme européenne a été publiée en mars 2020.

Al. 2 : en principe, les freins doivent être contrôlés conformément aux prescriptions internationales harmonisées correspondantes, raison pour laquelle la référence à la norme EN 17344 est ajoutée à la suite de la modification de l'al. 1. Cependant, l'efficacité des freins peut toujours être contrôlée conformément à l'annexe 7 OETV, avant et après l'immatriculation.

Art. 164, titre et al. 1

Titre : le terme « Engins complémentaires » est supprimé.

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

Art. 165, al. 5

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

Art. 173, al. 3

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

Art. 187

Al. 1 : puisque la règle selon laquelle les pneumatiques doivent être adaptés à la vitesse maximale par construction du véhicule (art. 58, al. 2, OETV) s'applique en principe également aux remorques, il

⁶⁶ Directive 2006/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 relative aux machines et modifiant la directive 95/16/CE (refonte), JO L 157 du 9.6.2006, p. 24 ; modifiée en dernier lieu par le règlement (UE) 2019/1243, JO L 198 du 25.7.2019, p. 241.

⁶⁷ Règlement délégué (UE) 2015/68 de la Commission du 15 octobre 2014 complétant le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions en matière de freinage des véhicules pour la réception des véhicules agricoles et forestiers, JO L 17 du 23.1.2015, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2018/828, JO L 140 du 6.6.2018, p. 5.

⁶⁸ Règlement CEE-ONU n° 13, du 1^{er} juin 1970, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M, N et O en ce qui concerne le freinage ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 12, complément 2, en vigueur dès le 5 juin 2023 (Add.12 Rév.9 Amend.2).

convient de préciser la disposition qui prévoit que les pneumatiques des remorques doivent être adaptés à une vitesse de 100 km/h. Il est désormais spécifié que cette dernière vaut pour les remorques dont la vitesse maximale par construction est comprise entre 80 et 100 km/h.

Al. 2 : adaptation à la nouvelle teneur de l'al. 1. La première partie de la phrase « Pour les remorques dont la vitesse maximale est limitée » est supprimée. Conformément à l'actuel art. 58, al. 2, OETV, les véhicules dont la vitesse maximale est limitée doivent toujours être équipés uniquement de pneumatiques adaptés à leur vitesse maximale, sous réserve des remorques visées à l'al. 1. Il est également précisé que l'al. 2 ne s'applique qu'aux véhicules tracteurs dont la vitesse est limitée à moins de 80 km/h (il valait jusqu'ici pour l'ensemble des véhicules tracteurs ayant une vitesse limitée) : des pneumatiques adaptés à la vitesse maximale autorisée du véhicule tracteur suffisent pour les remorques attelées exclusivement à des véhicules tracteurs dont la vitesse maximale est inférieure à 80 km/h.

Al. 3 (nouveau) : adaptation au droit de l'UE. Les remorques des catégories O₃ et O₄ doivent être équipées d'un système de surveillance de la pression des pneumatiques. Conformément à l'art. 3b, al. 1, OETV, les nouveaux systèmes deviennent obligatoires en même temps que dans l'UE (voir l'annexe II du règlement [UE] 2019/2144 relatif à la sécurité générale⁶⁹).

Titre précédant l'art. 189

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

Art. 189, al. 8 (nouveau)

Adaptation consécutive à la modification de l'art. 19, al. 1, OETV, qui ne définit plus les remorques comme des véhicules sans dispositif de propulsion propre. En vertu de l'art. 36a, al. 1, OETV, les exigences techniques du droit de l'UE peuvent être appliquées à titre d'alternative au droit suisse. Les systèmes de propulsion des remorques devront être conformes aux éventuelles futures dispositions du droit européen. Il est renoncé à établir des dispositions nationales spécifiques, car de telles règles divergeant du droit de l'UE ne seraient pas judicieuses. En effet, les véhicules correspondants ne pourraient pas être immatriculés dans l'UE. La Suisse harmonise ses prescriptions techniques applicables aux véhicules avec celles de ses principaux partenaires commerciaux. Les systèmes de propulsion des remorques restent donc exclus dans les prescriptions techniques nationales.

Art. 191, al. 1 et 3

Al. 1 : mise à jour des renvois au droit de l'UE (règlement [UE] 2019/2144 relatif à la sécurité générale⁷⁰). En outre, étant donné qu'à l'avenir, l'obligation de comporter des dispositifs de protection latérale s'appliquera non plus seulement aux remorques des catégories O₃ et O₄, mais aussi aux remorques agricoles et forestières immatriculées comme remorques industrielles, un renvoi aux actes européens correspondants pour les véhicules agricoles et forestiers est intégré à la disposition (règlement [UE] n° 167/2013⁷¹ et règlement délégué [UE] 2015/208⁷²). Les champs d'application ne sont plus mentionnés, puisqu'ils figurent dans les actes de l'UE cités. Il est également renoncé à indiquer les réglementations ONU applicables, car elles ressortent également des dispositions européennes.

Al. 3 : mise à jour des renvois au droit de l'UE (règlement [UE] 2019/2144 relatif à la sécurité générale). En outre, étant donné qu'à l'avenir, l'obligation de comporter des dispositifs de protection arrière s'appliquera non plus seulement aux remorques des catégories O₃ et O₄, mais aussi aux remorques agricoles et forestières immatriculées comme remorques industrielles, un renvoi aux actes européens correspondants pour les véhicules agricoles est intégré à la disposition (règlement [UE] n° 167/2013 et

⁶⁹ Voir la note de bas de page dans la partie « Remplacement d'expressions », al. 1.

⁷⁰ Voir la note de bas de page dans la partie « Remplacement d'expressions », al. 1.

⁷¹ Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, JO L 60 du 2.3.2013, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2019/519, JO L 91 du 29.3.2019, p. 42.

⁷² 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 42 du 17.2.2015, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2020/540, JO L 121 du 20.4.2020, p. 1.

règlement délégué [UE] 2015/208). Les champs d'application ne sont plus mentionnés, puisqu'ils figurent dans les actes de l'UE cités. Il est également renoncé à indiquer les réglementations ONU applicables, car elles ressortent également des dispositions européennes.

Art. 204, al. 1

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

Art. 208, al. 2

Phrase introductive : adaptation rédactionnelle.

Let. a et b : adaptation rédactionnelle.

Let. c (nouvelle) : le niveau élevé d'efficacité de freinage exigé pour la circulation routière peut être abaissé au moyen d'un dispositif spécial lors des trajets effectués en dehors des routes. L'efficacité ne peut toutefois pas être réduite à discrétion : en cas d'activation du dispositif, le taux de freinage du frein de service doit encore atteindre au moins 22 % (voir également l'annexe 7, ch. 313a.1, OETV). Pour éviter tout oubli de la désactivation du dispositif pour la circulation sur route, celle-ci doit se faire automatiquement, par exemple via l'interruption de l'entraînement de la prise de force. Dans un souci de simplification, la prescription peut aussi être appliquée aux remorques de travail déjà mises en circulation si toutes les conditions sont respectées (voir l'art. 4, al. 2, OETV).

Art. 209, al. 5

Les prescriptions de l'UE relatives aux dispositifs de recouvrement des roues des remorques agricoles et forestières se trouvent dans deux passages différents du règlement délégué (UE) 2015/208⁷³ (annexes XXI, ch. 2, et XXXI). Une connaissance approfondie de ce dernier est nécessaire à l'identification et à l'interprétation correcte des prescriptions déterminantes. Les dispositions européennes offrant davantage de possibilités aux constructeurs des véhicules en question que la réglementation suisse en vigueur, elles sont regroupées et reprises dans un souci de simplification.

Art. 210, al. 6 (nouveau)

Adaptation consécutive à la modification de la définition des remorques à l'art. 19, al. 1, OETV. Les remorques attelées à des cycles et à des cyclomoteurs ne peuvent pas être équipées de leur propre système de propulsion.

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

Al. 1 : reformulation de la délégation de compétence au DETEC pour l'édition d'ordonnances et d'instructions départementales. Au besoin, des normes subordonnées permettront de préciser certaines dispositions de l'OETV. Dans l'intérêt de la sécurité juridique et d'une application homogène du droit, une délégation de compétence supplémentaire est prévue pour la réglementation des détails concernant les prescriptions exigeant l'octroi d'autorisations. L'énumération des objets concrets concernés est supprimée.

Al. 3 : selon le droit en vigueur, l'OFROU peut interdire la mise sur le marché de composants de véhicules et d'objets d'équipement illégaux et non soumis à la réception par type. Cette compétence est désormais étendue à des véhicules entiers (par ex. planches à roulettes électriques). Il est en outre

⁷³ 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 42 du 17.2.2015, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2020/540, JO L 121 du 20.4.2020, p. 1.

précisé que l'OFROU peut déléguer cette compétence à des organes de contrôles au sens de l'art. 20 de l'ordonnance du 19 mai 2020 sur la sécurité des produits⁷⁴.

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

Al. 5 : l'OFROU peut autoriser des dérogations aux prescriptions techniques dans certains cas de figure justifiés. La liste de ces derniers, qui est exhaustive, englobe les immatriculations provisoires et les véhicules arrivant en Suisse dans des circonstances particulières. Cette réglementation figure déjà sous cette forme dans les instructions du 27 février 2014 sur la dispense de la réception par type⁷⁵ et doit être complétée en raison de l'introduction obligatoire des prescriptions optimisées concernant la sécurité et les systèmes d'aide à la conduite. En l'absence de réglementation en ce sens, les voitures de tourisme construites pour le marché américain et importées en Suisse en tant qu'effets de déménagement ne pourraient par exemple plus être immatriculées en Suisse et devraient rester dans le pays d'origine en cas de départ.

Art. 222s (nouveau) Dispositions transitoires

Al. 1 : le système RPLP III rend caduc l'appareil de saisie fixé dans le véhicule et doté de témoins lumineux jaunes dirigés vers l'avant. Malgré la modification des bases juridiques, les appareils de ce type resteront admis à bord des véhicules pendant la phase de transition. De même, les supports de fixation nécessaires à ces appareils pourront rester installés sur le pare-brise, car leur retrait risquerait de fissurer ce dernier. Il s'agit de deux barres fines qui n'entravent pas la vision directe.

Al. 2 : les autocars déjà construits ou importés en Suisse sans réception générale UE pourront être immatriculés pour la première fois sans preuve de la résistance de leur carrosserie au sens de l'art. 121, al. 5, OETV jusqu'à la date de mise en vigueur de la révision en question de l'OETV (1^{er} avril 2024).

Al. 3 : les autocars déjà construits ou importés en Suisse sans réception générale UE à la date de mise en vigueur de la révision en question de l'OETV (1^{er} avril 2024) pourront être immatriculés pour la première fois sans la preuve relative à la protection incendie au sens du règlement ONU n° 118⁷⁶ désormais mentionné à l'art. 123, al. 5, OETV.

Al. 4 : les véhicules des catégories M₁ et N₁ (voitures de tourisme, voitures de livraison, tracteurs à sellette légers et autres voitures automobiles de transport désignées comme voitures automobiles légères dans le permis de circulation conformément à l'art. 11, al. 3) qui n'ont pas été construits pour le marché européen (véhicules ne bénéficiant pas d'une réception générale UE) peuvent être immatriculés tant bien même qu'ils ne sont pas équipés d'un système d'enregistrement des données d'évènement au sens de l'art. 102a s'ils ont été construits ou importés en Suisse jusqu'au 31 décembre 2026 (remarque : pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃, le système ne deviendra obligatoire dans l'UE qu'à partir du 1^{er} janvier 2029 s'il ne s'agit pas de nouveaux types de véhicules).

Al. 5 : les véhicules des catégories M₁ et N₁ (voitures de tourisme, voitures de livraison, tracteurs à sellette légers et autres voitures automobiles de transport désignées comme voitures automobiles légères dans le permis de circulation conformément à l'art. 11, al. 3) qui ne bénéficient pas d'une réception générale UE peuvent être immatriculés tant bien même qu'ils ne disposent pas des systèmes d'assistance énumérés s'ils ont été construits ou importés en Suisse jusqu'au 31 décembre 2026 (la date de dédouanement est déterminante en ce qui concerne l'importation).

⁷⁴ RS 930.111

⁷⁵ Accessibles à l'adresse : [Office fédéral des routes \(OFROU\) \(admin.ch\)](#) > Public professionnel > Exécution du droit de la circulation routière > Documents concernant la circulation routière > Instructions du 27 février 2014 sur la dispense de la réception par type ; [Documents concernant la circulation routière \(admin.ch\)](#)

⁷⁶ Règlement CEE-ONU n° 118, du 6 avril 2005, sur les prescriptions uniformes relatives au comportement au feu et/ou à l'imperméabilité aux carburants ou aux lubrifiants des matériaux utilisés dans la construction de certaines catégories de véhicules automobiles ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 04, complément 1, en vigueur dès le 5 juin 2023 (Add.117 Rév.4 Amend.1).

Al. 6 : les véhicules des catégories M₁ et N₁ (voitures de tourisme, voitures de livraison, tracteurs à sellette légers et autres voitures automobiles de transport désignées comme voitures automobiles légères dans le permis de circulation conformément à l'art. 11, al. 3) qui ne bénéficient pas d'une réception générale UE peuvent être immatriculés tant bien même qu'ils ne disposent pas de protection contre les mises à jour logicielles non autorisées s'ils ont été construits ou importés en Suisse jusqu'au 31 décembre 2026 (la date de dédouanement est déterminante en ce qui concerne l'importation).

Al. 7 : la disposition relative aux systèmes d'assistance installés volontairement, qui figure à l'art. 103, al. 7, est une prescription suisse. En l'absence de disposition transitoire, elle deviendrait contraignante dès le jour de l'entrée en vigueur du projet de révision dont il est ici question. Les exigences en matière de protection contre les mises à jour logicielles non autorisées posées aux véhicules qui ne bénéficient pas d'une réception générale UE sont fixées de telle sorte que la réglementation aboutisse au même résultat que le dernier délai visé à l'art. 2 du règlement délégué (UE) 2022/2236⁷⁷. En conséquence, l'OFROU, en qualité d'autorité chargée de la réception par type, devra être en mesure d'évaluer les expertises et les déclarations concernant la gestion des mises à jour logicielles le 7 juillet 2029 au plus tard.

Al. 8 : les véhicules de la catégorie M₁ et ceux de la catégorie N₁ qui en sont dérivés (voitures de livraison construites sur la base d'une voiture de tourisme équivalente) pourront encore être immatriculés sur la base des prescriptions suisses actuelles relatives à la protection des piétons, qui font référence au règlement (UE) n° 78/2009⁷⁸, s'ils ont été construits ou importés en Suisse jusqu'au 31 décembre 2026 et que leur poids total n'excède pas 2,5 t.

Al. 9 : les véhicules des catégories M₁ et N₁ importés pour un usage personnel et ne bénéficiant pas d'une réception générale UE peuvent être immatriculés sans preuve du respect des limites d'émissions en conditions de conduite réelles au sens du règlement (UE) 2017/1151⁷⁹ s'ils ont été construits ou importés en Suisse jusqu'au 31 décembre 2026 et qu'ils disposent d'une certification en matière de gaz d'échappement qui fait référence à des prescriptions californiennes sur les gaz d'échappement équivalentes ou plus strictes que celles en vigueur en Suisse.

Al. 10 : la disposition selon laquelle la largeur du couloir dans les autocars utilisés dans le trafic de ligne soumis à concession doit être conforme au règlement ONU n° 107⁸⁰ s'applique aux véhicules construits ou importés en Suisse à compter du 1^{er} avril 2027 (la date de dédouanement est déterminante en ce qui concerne l'importation).

Ch. II

Les annexes 2, 5, 8 et 9 sont modifiées conformément aux textes joints à l'ordonnance :

Annexe 2

L'annexe 2 est mise à jour. Elle présente les versions des prescriptions techniques internationales applicables aux véhicules (en matière de construction et d'équipement) qui sont contraignantes pour la Suisse. Les versions figurant dans l'annexe 2 sont déterminantes non seulement pour les dispositions

⁷⁷ Règlement délégué (UE) 2022/2236 de la Commission du 20 juin 2022 modifiant les annexes I, II, IV et V du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions techniques applicables aux véhicules produits en séries illimitées, aux véhicules produits en petites séries, aux véhicules entièrement automatisés produits en petites séries et aux véhicules à usage spécial, et en ce qui concerne la mise à jour des éléments logiciels, version du JO L 296 du 16.11.2022, p. 1.

⁷⁸ Règlement (CE) n° 78/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 relatif à la réception par type des véhicules à moteur au regard de la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route, modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant les directives 2003/102/CE et 2005/66/CE, JO L 35 du 4.2.2009, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) n° 517/2013, JO L 158 du 10.6.2013, p. 1.

⁷⁹ Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission, JO L 175 du 7.7.2017, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2023/443, JO L 66 du 2.3.2023, p. 1.

⁸⁰ Règlement CEE-ONU n° 107, du 18 juin 1998, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M₂ ou M₃ en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 10, en vigueur dès le 8 octobre 2022 (Add.106 Rév.10).

de l'OETV qui renvoient au droit de l'UE ou aux règlements techniques applicables aux véhicules de l'accord de l'ONU du 20 mars 1958⁸¹, mais aussi pour l'OETV 1⁸², l'OETV 2⁸³ et l'OETV 3⁸⁴, qui régissent les exigences techniques applicables aux véhicules entièrement conformes au droit de l'UE.

Annexe 5

Ch. 213 : l'expression « dont le poids total n'excède pas 12 t » est remplacée par « dont le poids total est compris entre 0,8 et 12 t ». La réglementation spéciale nationale figurant au ch. 213 et prévoyant que les véhicules dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h et dont le poids total n'excède pas 12 tonnes doivent seulement respecter les prescriptions en matière de gaz d'échappement fixées pour les moteurs de travail dans le règlement (UE) 2016/1628⁸⁵ a été introduite avec la révision de l'OETV du 21 novembre 2018 ; elle est en vigueur depuis le 1^{er} mai 2019. Le ch. 213 est destiné aux constructeurs suisses de véhicules communaux, qui doivent pouvoir se procurer séparément les moteurs à monter dans leurs véhicules. Cela est devenu pratiquement impossible pour les moteurs de camions conformes à la norme sur les gaz d'échappement Euro VI, car ils ne fonctionnent correctement que lorsqu'ils forment un système complet avec le véhicule auquel ils sont destinés. Seuls les moteurs de travail sont disponibles sans restriction sur le marché comme unités séparées. Certes, le règlement (UE) 2016/1628 a introduit une nouvelle norme sur les gaz d'échappement relativement stricte pour les moteurs puissants, dite phase V. Cependant, la réglementation spéciale nationale figurant au ch. 213 permettrait éventuellement d'utiliser les prescriptions sur les gaz d'échappement applicables aux tronçonneuses selon le règlement (UE) 2016/1628 pour les véhicules ayant une vitesse maximale limitée et un poids très faible tels que les cyclomoteurs, les motocycles légers ou les quadricycles légers à moteur. Cela reviendrait à diminuer considérablement les exigences par rapport aux prescriptions sur les gaz d'échappement applicables d'ordinaire à de tels véhicules. Ces véhicules dont le poids total maximal autorisé est limité sont donc exclus du champ d'application du ch. 213 : la réglementation spéciale ne pourra plus être appliquée aux véhicules d'un poids total inférieur à 800 kg et, partant, aux cyclomoteurs, aux motocycles légers ou aux quadricycles légers à moteur.

Annexe 8

Ch. 11 : le renvoi est mis à jour par la référence au règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale⁸⁶.

Annexe 9

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

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

Ch. 25 : le poids de référence pour l'établissement du nombre de places passagers dans les voitures de tourisme et les voitures de livraison est adapté au droit de l'UE et s'élève désormais à 68 kg, contre 75 kg jusqu'ici (voir le règlement [UE] 2018/858⁸⁷, annexe I, partie A, ch. 3.6.1.).

⁸¹ Accord du 20 mars 1958 concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur des véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements ; RS **0.741.411**.

⁸² Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les voitures automobiles de transport et leurs remorques (OETV 1 ; RS **741.412**).

⁸³ Ordonnance du 16 novembre 2016 concernant les exigences techniques requises pour les tracteurs et leurs remorques (OETV 2 ; RS **741.413**).

⁸⁴ Ordonnance du 16 novembre 2016 concernant la reconnaissance des réceptions UE et les exigences techniques requises pour les motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur, tricycles à moteur ainsi que pour les cyclomoteurs (OETV 3 ; RS **741.414**).

⁸⁵ 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 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2022/992, JO L 169 du 27.6.2022, p. 43.

⁸⁶ Voir la note de bas de page dans la partie « Remplacement d'expressions », al. 1.

⁸⁷ Voir la deuxième note de bas de page dans le commentaire de l'art. 103, al. 5.

Ch. 312 : les deux premières phrases demeurent inchangées. Les troisième et quatrième phrases sont nouvelles et concernent les autocars utilisés dans le trafic de ligne soumis à concession. Pour ces derniers, la largeur minimale prescrite du couloir longitudinal entre les sièges sera régie à l'avenir par le règlement ONU n° 107⁸⁸ et sera comprise entre 300 et 450 mm selon la catégorie du bus (voir le ch. 7.7.5. et l'annexe 4, figure 6, du règlement ONU n° 107). S'agissant des bus scolaires qui ne sont utilisés que partiellement dans le trafic de ligne soumis à concession, l'autorité d'immatriculation pourra toujours admettre, dans des cas d'espèce dûment motivés, un couloir d'une largeur minimale de 0,24 m. Voir également la disposition transitoire visée à l'art. 222s, al 10.

Ch. 332.17 : adaptation à l'annexe 3, ch. 7.2.2.2.4, du règlement ONU n° 107. La deuxième moitié de la phrase « et au centre du rétroviseur extérieur monté de l'autre côté du véhicule » est supprimée.

Ch. III

L'ORT est adaptée en raison de la modification de l'art. 82, al. 1^{bis}, OETV. La dérogation à l'obligation d'obtenir une réception par type pour les systèmes d'avertissement acoustique a été supprimée de l'art. 82, al. 1^{bis}, OETV et figure désormais à l'annexe 1, ch. 2.2, ORT (voir également les commentaires de l'art. 82, al. 1^{bis}, OETV).

Ch. IV

Les modifications entrent en vigueur le 1^{er} avril 2024.

⁸⁸ Règlement CEE-ONU n° 107, du 18 juin 1998, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M₂ ou M₃ en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 10, en vigueur dès le 8 octobre 2022 (Add.106 Rév.10).