



N° de document : ASTRA-D-3D893401/173

FAQ concernant la révision de l'OETV, de l'OCR et de l'OAC

Le tableau synoptique ci-après comprend des réponses aux questions relatives à la révision des textes mentionnés en objet. Les modifications d'ordonnances entrent en vigueur le 1^{er} avril 2022. Elles consistent d'une part dans la mise en œuvre de la motion Bourgeois (18.3420 « Compensation du poids des batteries électriques des véhicules de livraison de catégorie 3,5 tonnes ») et, d'autre part, dans des mesures de réduction des émissions de CO₂ applicables à certains véhicules utilitaires lourds.

| N° | Question | Réponse |
|---------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A) Mise en œuvre de la motion Bourgeois (18.3420) | | |
| A1 | Quelles dispositions ont été introduites en réponse à la motion Bourgeois ? | Les véhicules à propulsion non polluante pourront compenser le surplus de poids induit par le système de stockage d'énergie. Le poids total d'un véhicule ne pourra toutefois pas excéder 4,25 tonnes. |
| A2 | Quels véhicules pourront en bénéficier ? | Tous les véhicules dont le dépassement de la limite de 3,5 tonnes est imputable uniquement au poids du système de propulsion non polluante. Il s'agit en particulier des camions, des véhicules affectés au transport de personnes (par ex. les bus scolaires) et des voitures automobiles servant d'habitation. |
| A3 | Quel avantage les nouvelles prescriptions offrent-elles ? | Il sera possible de conduire les véhicules concernés avec le permis de la catégorie B ou de la sous-catégorie D1 3,5 t 106 ou D1 106. Nouvelles prescriptions : Art. 4, al. 5, let. f et h, et 151n de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC) |
| A4 | Y a-t-il d'autres avantages ? | Oui, les véhicules susmentionnés (notamment les camions) ne seront pas soumis à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit. Nouvelles prescriptions : Art. 91a, al. 1, let. m et n, de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) |
| A5 | Quelles sont les prescriptions techniques applicables ? | Les véhicules de plus de 3,5 tonnes, tels que les camions, sont parfois soumis à d'autres prescriptions techniques que les voitures de livraison par exemple, dont le poids total ne peut excéder 3,5 tonnes. Leur construction en usine répond aux normes correspondantes. Ils doivent être conformes aux prescriptions applicables au genre de véhicules auquel ils appartiennent et qui n'ont pas été modifiées dans le cadre de la révision d'ordonnances. |
| A6 | La motion fait référence aux véhicules à propulsion électrique. Les véhicules à hydrogène fonctionnant avec une pile à combustible bénéficient-ils également de privilèges ? | Oui, les systèmes de propulsion de ce type sont également considérés comme non polluants. |
| A7 | Les véhicules doivent-ils être équipés d'un tachygraphe, et faut-il se conformer à | Oui, pour autant que les prescriptions applicables au genre de véhicules en question l'exigent. La révision ne comporte aucune modification de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers |



| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | l'ordonnance sur la durée du travail et du repos ? | (OETV) ni des ordonnances sur la durée du travail et du repos (OTR 1 et OTR 2). |
| A8 | Les intervalles entre les contrôles subséquents périodiques pour les camions sont plus courts que ceux pour les voitures de livraison. Quelles sont les règles en vigueur pour les véhicules en question ? | Ils restent soumis aux prescriptions (art. 33, al. 2, OETV) applicables au genre de véhicules concerné sur la base du poids total effectif, lesquelles prévoient par exemple des contrôles annuels pour les camions et les autocars, ainsi que des contrôles bisannuels, puis annuels après la quatrième année pour les camions en trafic intérieur. |
| A9 | À quelle vitesse les véhicules en question sont-ils autorisés à rouler ? | Ils restent soumis aux prescriptions applicables au genre de véhicules concerné ; l'art. 5, al. 1 et 2, OCR dispose par exemple que la vitesse est limitée à 80 km/h pour les camions. |
| A10 | Les véhicules en question sont-ils exonérés de la RPLP ? | Oui, l'art. 3, al. 1, let. j, de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL) prévoit que les véhicules à propulsion électrique sont exonérés de la RPLP. Il en va de même des véhicules à hydrogène fonctionnant avec une pile à combustible. |
| A11 | Les conducteurs des véhicules concernés doivent-ils être en possession du certificat OACP ? | Non, ce n'est pas nécessaire pour les véhicules pouvant être conduits avec le permis de la catégorie B ou BE. L'OACP se fonde sur la catégorie de permis de conduire et non sur le genre de véhicules. |
| A12 | À quoi reconnaît-on les véhicules qui bénéficient de facilités ? | Lors de l'immatriculation, une note est inscrite dans le permis de circulation des véhicules concernés (ch. 157). |
| A13 | Quels preuves faut-il fournir pour l'immatriculation ? | Conformément aux prescriptions européennes, la preuve du surplus de poids est inscrite sur la plaquette du constructeur ou sur le certificat de conformité européen (<i>Certificate of Conformity</i> ; CoC). En l'absence de preuve, le véhicule doit être contrôlé par un organe d'expertise agréé au sens de l'annexe 2 ORT. |
| A14 | Les véhicules en question sont-ils assujettis à la taxe sur le CO ₂ ? | Oui, si le genre de véhicule auquel ils appartiennent entre dans le champ d'application de l'ordonnance sur le CO ₂ . Prescriptions (depuis le 1^{er} janvier 2021) : Art. 2, let. a ^{bis} , ch. 2, de l'ordonnance sur le CO ₂ . La loi sur le CO ₂ ne s'applique pas aux tracteurs à sellette de plus de 3,5 tonnes. |
| A15 | Peut-on circuler à l'étranger avec les véhicules en question ? | Non, et ce même si la révision des prescriptions repose sur une modification de la directive européenne relative au permis de conduire intervenue en 2018 et d'où a été reprise la limite de poids de 4,25 tonnes. Les États membres peuvent autoriser, sur leur territoire, que des personnes possédant le permis de conduire de la catégorie B depuis au moins deux ans conduisent les véhicules en question affectés au transport de choses et dépourvus de remorque. Par conséquent, les États étrangers ne peuvent pas être contraints d'accepter la facilité accordée par la Suisse dans l'autorisation de conduire. Les renseignements doivent être pris auprès des pays concernés. S'il est prévu de circuler à l'étranger avec un véhicule de ce type, il est nécessaire de disposer de la catégorie de permis de conduire normalement prescrite (par ex. la sous-catégorie C1 pour les véhicules affectés au transport de choses ou pour les voitures automobiles servant d'habitation). |
| B) Compensation du poids total pour les véhicules utilitaires lourds à propulsion alternative ou non polluante | | |
| B1 | Quelle est la différence entre une propulsion alternative et | La distinction est harmonisée avec la définition figurant dans la législation européenne. Celle-ci dispose que tous les |

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | une propulsion non polluante ? | <p>systèmes de propulsion qui ne disposent pas d'un moteur à combustion conventionnel (diesel ou essence) entrent dans la catégorie des systèmes de propulsion alternative (par ex. gaz ou motorisation hybride). Le groupe des systèmes de propulsion non polluante est un sous-ensemble des systèmes de propulsion alternative et englobe les dispositifs qui émettent moins de 1 g de CO₂ par km ou par kW/h (par ex. alimentation avec des batteries électriques ou avec de l'hydrogène via une pile à combustible).</p> <p>Prescriptions nouvelles ou partiellement adaptées : Art. 9a, al. 1 et 2, OETV</p> |
| B2 | Quels sont les avantages ? | Le poids total des véhicules et ensembles de véhicules à propulsion alternative ou à propulsion non polluante peut être relevé dans la limite de respectivement une tonne et deux tonnes. |
| B3 | La charge utile ou la charge par essieu peut-elle également être augmentée ? | Le surplus de poids ne doit pas entraîner d'augmentation de la charge utile. Par ailleurs, toutes les autres prescriptions doivent être respectées, notamment celles concernant la charge par essieu qui demeurent inchangées. |
| B4 | Les prescriptions révisées s'appliquent-elles uniquement en Suisse ou également dans l'UE ? | <p>Les prescriptions européennes ont été intégralement reprises en Suisse et complétées avec d'autres dispositions applicables uniquement en Suisse.</p> <p>Les limites de poids total pour les véhicules à propulsion alternative ou non polluante ont été relevées dans les mêmes proportions dans l'UE et en Suisse (+ 1 t ou + 2 t au max.).</p> <p>Nouvelles prescriptions : Art. 95, al. 1^{bis} et 1^{ter}, OETV Art. 67, al. 1^{ter} et 1^{quater}, OCR</p> |
| B5 | Quels véhicules et ensembles de véhicules peuvent être utilisés en trafic transfrontalier ? | L'UE prévoit un relèvement du poids total pour les véhicules et ensembles de véhicules à deux ou trois essieux, à l'exception des autocars à deux essieux (cette prescription européenne, déjà reprise par la Suisse le 15 avril 2017, autorise un poids de 19,5 t au lieu de 18 t pour les autocars à deux essieux, sans fixer de conditions en lien avec le système de propulsion). |
| B6 | Quels autres véhicules et ensembles de véhicules peuvent être utilisés en Suisse ? | <p>Les prescriptions européennes limitent toujours à 32 tonnes le poids total des voitures automobiles à quatre essieux. Dans l'UE, le poids total des véhicules à cinq essieux ou plus n'est pas supérieur à celui des véhicules à quatre essieux.</p> <p>Par conséquent, le relèvement du poids total pour les voitures automobiles dotées de plus de trois essieux et d'un système de propulsion alternative ou non polluante ainsi que pour les ensembles de véhicules correspondants n'est applicable qu'en Suisse.</p> <p>Il est permis d'utiliser en trafic transfrontalier des voitures automobiles à quatre ou cinq essieux dont le poids effectif est conforme aux prescriptions européennes (grâce à une réduction de la charge utile).</p> |
| C) Compensation de l'augmentation de la longueur pour les véhicules utilitaires lourds à propulsion alternative ou non polluante | | |
| C1 | Quelle est la teneur de la modification des prescriptions ? | <p>Le but des prescriptions révisées est de réduire les émissions de CO₂. Divers éléments de construction y contribuent :</p> <ul style="list-style-type: none"> – des cabines aérodynamiques allongées de par leur profilage ; – des dispositifs aérodynamiques déployables (non pris en considération dans la mesure de la longueur du véhicule) ; – une augmentation de la longueur des véhicules et ensembles de véhicules en raison de la place nécessaire |

| | | |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>aux systèmes de stockage d'énergie (batteries, réservoirs d'hydrogène) installés derrière la cabine du conducteur.</p> <p>Nouvelles prescriptions : Art. 38, al. 1, let. s, et 1^{bis}, let. o, et 94, al. 1^{er}, let. a et b, OETV Art. 65, al. 5 et 6, OCR</p> |
| C2 | Quels sont les avantages ? | <p>Les véhicules et ensembles de véhicules dotés d'un système de propulsion alternative ou non polluante et d'éléments aérodynamiques sont nécessairement plus longs et perdraient de ce fait en capacité de chargement. C'est la raison pour laquelle leur longueur peut être augmentée dans une mesure équivalente à la longueur supplémentaire induite par les éléments de construction. Il ne doit cependant en résulter aucune augmentation de la capacité de chargement.</p> |
| C3 | L'augmentation de la longueur est-elle aussi limitée ? | <p>L'augmentation de la longueur n'est pas limitée pour les cabines aérodynamiques, mais les autres prescriptions qui demeurent inchangées doivent être respectées, en particulier celles relatives au rayon de braquage et au débordement, et la capacité de chargement ne doit pas être augmentée. En règle générale, l'augmentation de la longueur n'excède pas 80 à 90 cm.</p> <p>Qu'ils soient rétractés ou déployés, les dispositifs aérodynamiques ne sont pas comptés dans la longueur du véhicule s'ils ne font pas plus de 200 mm de long. Toutes les autres prescriptions (principalement celles relatives au rayon de braquage et au débordement) doivent être respectées, la capacité de chargement ne doit pas être augmentée et le chargement sur le rail doit rester possible.</p> <p>L'augmentation de la longueur imputable aux systèmes de stockage d'énergie est limité au surplus de longueur effectif requis par lesdits systèmes. Là encore, toutes les autres prescriptions (principalement celles relatives au rayon de braquage et au débordement) doivent être respectées.</p> |
| C4 | Les prescriptions révisées sont-elles identiques en Suisse et dans l'UE ? | <p>Les prescriptions concernant les cabines de conducteur et les dispositifs aérodynamiques sont les mêmes en Suisse et dans l'UE ; par conséquent, ces systèmes peuvent être utilisés en trafic transfrontalier.</p> |
| C5 | Quels véhicules et ensembles de véhicules peuvent être utilisés uniquement en Suisse ? | <p>Les véhicules et ensembles de véhicules dont la longueur a été augmentée en raison de leurs systèmes de stockage d'énergie sont réglementés dans la législation suisse et peuvent être utilisés uniquement en Suisse, pour autant que le dépassement des dimensions maximales (par ex. 12,00 m pour les véhicules, 18,75 m pour les trains routiers ou encore 16,50 m pour les véhicules articulés) soit imputable aux systèmes en question.</p> <p>Leur utilisation en trafic transfrontalier n'est possible que si leurs dimensions sont conformes aux prescriptions européennes.</p> |
| C6 | Quand est-il permis de déployer les dispositifs aérodynamiques ? | <p>Les dispositifs de ce type qui dépassent à l'arrière de plus de 500 mm la longueur maximale autorisée du véhicule doivent être rétractés sur les routes où la vitesse maximale signalée est inférieure ou égale à 50 km/h.</p> <p>Nouvelles prescriptions : Art. 58, al. 6, OCR</p> |