



Armin Jost, le 26 mars 2020

Rapport sur les résultats de la consultation

Instructions de l'OFROU concernant les ensembles de véhicules agricoles et forestiers équipés de freins hydrauliques

Consultation réalisée du 12 février au 13 mars 2020

ASTRA-D-7C3B3401/1003

TABLE DES MATIÈRES

Synthèse des résultats	2
1. Objet de la consultation	2
1.1. Élaboration du projet.....	3
1.2. Documents soumis à la consultation	3
2. Organisation de la procédure de consultation	3
3. Généralités.....	3
4. Le projet dans le détail	3
4.1. 1 ^{ère} question générale – réglementation proposée	3
4.2. 2 ^e question – champ d'application de la réglementation pour les véhicules industriels	4
4.3. 3 ^e question – nécessité d'une déclaration du constructeur	4
4.4. 4 ^e question – charges par essieu fixées en fonction de la vitesse	5
4.5. 5 ^e question – limitation dans le temps de la réglementation.....	5
5. Mise en œuvre du projet par les cantons	6
6. Annexes	6
Annexe 1 Liste des participants à la consultation	6
Annexe 2 Questionnaire	6

Synthèse des résultats

Le secteur des transports concerné (ASTAG) ne conteste pas le principe de la nécessité d'utiliser des remorques nouvelles avec les anciens tracteurs, hormis pour des raisons économiques.

Plusieurs propositions d'améliorations vont dans le même sens et peuvent être intégrées moyennant une adaptation mineure du projet.

Différents avis critiques montrent clairement que la plupart de leurs auteurs estiment que les ensembles de véhicules sont de toute façon admis, même sans le présent projet de réglementation. Celle-ci est donc perçue comme une limitation et non comme une légalisation assortie de certaines conditions. Etant donné que ces avis se fondent sur des prémisses erronées, il leur a été accordé peu d'importance.

Le soutien apporté à la teneur de la réglementation élaborée avec le concours des associations concernées est quelque peu affaibli, d'autant plus qu'AM Suisse, SIK et ASMA introduisent dans la discussion une mesure technique qui n'a pas encore fait l'objet d'une évaluation et qui, contrairement aux instructions proposées, pourrait apporter une solution durable au problème.

Ces associations expliquent qu'il conviendrait de prévoir l'installation sur le tracteur, *a posteriori* et par un atelier spécialisé, d'un raccord pour la conduite supplémentaire ou d'une valve de commande combinée – de préférence avec le moins d'obstacles administratifs possible. Elles maintiennent que le montage, sur le tracteur, d'un raccord supplémentaire pour une seconde conduite de la remorque ne pose généralement aucun problème, y compris pour les tracteurs anciens. Comme l'efficacité du freinage est plus élevée au niveau de la remorque (masse importante) que du véhicule tracteur (masse réduite), cette combinaison est sûre en termes d'efficacité du freinage de l'ensemble.

1. Objet de la consultation

En Suisse, depuis le 1^{er} mai 2019, les nouvelles remorques agricoles et forestières doivent être équipées de systèmes de freinage améliorés (art. 208, al. 1 et 1^{bis} OETV¹). Ces nouveaux systèmes de freinage comportent deux conduites de commande, contrairement aux anciens qui n'en avaient qu'une. Seuls les tracteurs équipés des raccords appropriés sont autorisés à tirer des remorques agricoles et forestières (art. 70, al. 1, OCR²). Toutefois, nombreux sont les tracteurs plus anciens qui sont uniquement équipés d'un raccord pour un système de freinage à une conduite.

Les constructeurs de systèmes de freinage pour remorques ont maintenant développé les systèmes à deux conduites de manière à permettre aussi le raccordement des remorques au système de liaison du type à une seule conduite (« fonction adaptateur »). Les fonctionnalités de la seconde conduite hydraulique qui n'est pas utilisée sont commandées via un câble électrique, ce qui permet de conserver les fonctions prescrites de frein auxiliaire et de frein d'urgence.

Plusieurs associations et organisations du secteur agricole et forestier ont demandé à l'Office fédéral des routes (OFROU) une réglementation transitoire concernant ce nouveau développement, afin de légaliser l'utilisation d'un tracteur équipé d'un raccord pour un système de freinage à une conduite combiné avec une remorque équipée d'un système à deux conduites. Ces secteurs économiques souhaitent par conséquent que les remorques construites selon les nouvelles prescriptions et par conséquent équipées d'une fonction « adaptateur » puissent aussi être attelées à des tracteurs selon l'ancien droit.

L'OFROU appuie cette démarche. La réglementation transitoire peut dissocier dans le temps l'achat des remorques et des véhicules tracteurs, et contribuer ainsi à une multiplication plus rapide des nouveaux systèmes de freinage à deux conduites qui sont plus sûrs. Enfin, pour les remorques légères et mi-lourdes, cette réglementation offrirait une alternative de bonne qualité sous l'angle de la sécurité aux systèmes de freinage par inertie autorisés pour ce segment de poids (jusqu'à une somme de charge par essieu de 8 tonnes).

En principe, les remorques équipées de systèmes de freinage hydraulique à deux conduites peuvent également être immatriculées en tant que véhicules industriels de transport et de travail. Voilà pourquoi le projet d'instructions soumis à la discussion prévoit qu'elles puissent aussi être utilisés aux mêmes

¹ RS 741.41

² RS 741.11

conditions, y compris dans les ensembles de véhicules qui ne sont pas utilisés dans le cadre de l'agriculture ou de l'économie forestière.

1.1. Élaboration du projet

La teneur du projet soumis à discussion a été élaborée par l'Office fédéral des routes (OFROU) en collaboration avec différentes organisations et associations directement concernées (groupe de travail pour la sécurité routière agricole) ainsi qu'avec le service fédéral compétent Agroscope.

1.2. Documents soumis à la consultation

Les documents ont été envoyés directement aux destinataires prévus : outre les membres du groupe de travail précité, les personnes et les organismes concernés par le thème de la sécurité routière. Sur demande, ils ont également été remis à d'autres intéressés.

2. Organisation de la procédure de consultation

L'Office fédéral des routes (OFROU) a réalisé la consultation relative aux instructions de l'OFROU concernant les ensembles de véhicules agricoles et forestiers équipés de freins hydrauliques du 12 février au 13 mars 2020.

Au total, 16 réponses ont été reçues dans les délais ou moyennant une prolongation de délai. Aucun destinataire (cf. annexe 1) n'a expressément renoncé à prendre position.

Trois réponses émanaient de particuliers qui n'avaient pas été invités à se prononcer, mais qui souhaitaient s'exprimer en raison de leur longue expérience professionnelle dans le domaine de la technique des véhicules et des ensembles de véhicules agricoles et forestiers. Dans la mesure où leurs prises de position se rapportaient au projet, elles ont été retenues et identifiées dans le présent rapport. Toutefois, leurs avis n'ont pas été pris en considération dans l'évaluation chiffrée des soutiens.

3. Généralités

Les instructions soumises à la discussion dans le cadre de la consultation poursuivent un double but : réglementer l'attelage de remorques équipées de freins hydrauliques à deux conduites à des tracteurs équipés d'un système à une conduite, selon l'ancien droit, afin que les intéressés puissent bénéficier à la fois d'une sécurité juridique et d'une certaine souplesse en ce qui concerne l'achat des véhicules. Le projet prévoit que la validité des instructions soit limitée à fin 2025.

4. Le projet dans le détail

Seules figurent dans les listes ci-après les déclarations ou propositions directement liées à la réglementation proposée.

4.1. 1^{ère} question générale – réglementation proposée

Pour : 13

(OFAG, UPSA, AM, ASA, BPA, SPAA, DTC, EFS, HAFL, USP, SIK, ASMA, ASETA, WVA)

- Il faut réduire la marge d'interprétation des prescriptions d'utilisation et d'équipement, et améliorer la compatibilité entre les systèmes, le cas échéant par le biais d'une réglementation transitoire. (BPA, SPAA, DTC, USP, SIK, ASMA, ASETA)
- Dans l'ensemble, les mesures pour généraliser la technologie des deux conduites favorisent la sécurité routière et elles doivent être saluées ; en outre, c'est seulement de cette manière que les systèmes deviennent compatibles. (BPA, DTC)
- La réglementation transitoire proposée est trop détaillée, et elle est plus restrictive que la réglementation et la pratique actuelles. Les ch. 3.1, 3.5 et 3.6. sont suffisants. (EFS, WVA)

Contre : 4

(CCCS, ASTAG, FAKT, AES, GE, SPM)

- Les dispositions applicables à l'utilisation n'ont aucun besoin d'être précisées sous forme d'instructions. (CCCS, ASTAG, FAKT, EFS, GE, SPM, WVA)
- Les prescriptions juridiques ne prévoient pas (ou ne prévoient bientôt plus) la marge de manœuvre requise, notamment le renvoi à l'annexe I, ch. 2.2.2.15.3, du règlement délégué (UE) 2015/68 (CCCS, ASTAG, ASETA)
- La réglementation n'offre pas une solution adéquate au problème car elle permet d'utiliser en mode H1L des remorques équipées de systèmes H2L. Il faut prendre d'autres mesures. (AM, SIK, ASMA)
→ cf. *Synthèse des résultats au début du rapport*
- La réglementation transitoire constitue une régression en matière de sécurité routière. (CCCS, ASTAG)
- Quand une remorque équipée de freins H2L fonctionne en mode H1L, son niveau de sécurité est également celui du H1L (état en 1998) ; la réglementation transitoire proposée est donc suffisante sans limitations. (EFS, WVA)
- La réglementation transitoire est difficile à appliquer pour les utilisateurs et/ou la police. (CCCS, FAKT, GE)

Remarque :

Les arguments tirés des avis recueillis sur cette première question ont été répartis en « pour » et « contre », et résumés par thème. Lorsque l'essentiel de l'avis exprimé ne correspondait pas à la réponse cochée, il en a été tenu compte dans les différentes remarques. Différents aspects d'une même réponse ont ainsi été sélectionnés et, dans la mesure du possible, attribués à la question concernée.

Les avis figurant dans des lettres d'accompagnement ou exprimés de manière générale, sans questionnaire rempli, ont été quantifiés pour autant qu'ils puissent être clairement identifiés comme un OUI ou un NON et clairement attribués à une question. Une réserve concerne les avis exprimés par des participants qui n'avaient pas été invités (cf. point 2).

4.2. 2^e question – champ d'application de la réglementation pour les véhicules industriels

Pour : 10

(OFAG, CCCS, UPSA, ASA, BPA, SPAA, DTC, EFS, USP, ASETA, WVA)

- La technologie utilisée définit le champ d'application et non l'utilisation prévue. (CCCS, FAKT, EFS, WVA)
- Le champ d'application (véhicules industriels et/ou agricoles et forestiers) doit être mis plus clairement en évidence et harmonisé avec le titre. (ASA, DTC)

Contre : 6

(AM, ASTAG, FAKT, HAFL, SIK, ASMA, SPM)

- La réglementation doit uniquement faciliter l'usage agricole et forestier, et non le transport routier professionnel. (AM, HAFL, SIK, ASMA, SPM)

4.3. 3^e question – nécessité d'une déclaration du constructeur

Pour : 10

(OFAG, CCCS, UPSA, ASA, BPA, SPAA, DTC, HAFL, USP, ASETA)

- La charge d'exécution des conducteurs et des autorités (en termes de temps) est uniquement acceptable si les faits peuvent être exposés dans le cadre des contrôles routiers. (CCCS)
- Le concept de responsable de la mise sur le marché (importateur, auteur de la transformation) doit être précisé et se distinguer de celui du détenteur du véhicule lors de la première mise en circulation. (DTC, FAKT, SPM)
- L'explication clarifie pour tous les intéressés la position du fournisseur en termes de responsabilité, y c. celle du fait des produits. (HAFL)

- L'explication rappelle à tous les utilisateurs potentiels de la réglementation transitoire les exigences techniques concernant les tracteurs. (SPAA)

Contre : 6

(AM, ASTAG, FAKT, EFS, SIK, ASMA, SPM, WVA)

- La réglementation n'offre pas une solution adéquate au problème car elle permet d'utiliser en mode H1L des remorques équipées de systèmes H2L. Il faut prendre d'autres mesures techniques. (AM, SIK, ASMA)
→ cf. *Synthèse des résultats au début du rapport*
- Les déclarations et attestations doivent émaner de spécialistes ou des autorités (permis de conduire) et être fiables. (CCCS, FAKT)
- Le fait que les véhicules soient immatriculés est suffisant. (EFS, WVA)

4.4. 4^e question – charges par essieu fixées en fonction de la vitesse

Pour : 11

(OFAG, UPSA, AM, ASA, BPA, SPAA, DTC, USP, SIK, ASMA, ASETA)

- Le concept de charge par essieu et les différents cas de figure doivent faire l'objet d'une description et, le cas échéant, de précisions, de manière à être facilement compréhensibles. (CCCS, FAKT, EFS, SPM)
- Relever la charge par essieu à 10 t pour une vitesse de 40 km/h augmenterait l'attractivité du freinage hydraulique par rapport au freinage par inertie. (AM, SIK, ASMA)
- La proposition couvre les besoins essentiels et offre une alternative judicieuse au freinage par inertie. (DTC)

Contre : 5

(CCCS, ASTAG, FAKT, EFS, HAFL, SPM, WVA)

- En raison de leur lien avec la sécurité du fonctionnement, les limitations de poids en fonction de la vitesse soulèvent de nouvelles questions concernant les peines en cas de dépassement de la vitesse autorisée. (CCCS)
- Une seule variante (8,00 t et 40 km/h) comme alternative au freinage par inertie (dans le contexte européen) afin de simplifier l'exécution et de maintenir la pression pour changer de système. (CCCS, HAFL, SPM)
- Ne prévoir aucune limitation des charges par essieu puisque les exigences fondamentales en matière de sécurité sont couvertes. (EFS, WVA)
- La disposition peut être interprétée comme une augmentation automatique de la garantie sur les essieux si la vitesse baisse de 40 à 30 km/h. (FAKT)

4.5. 5^e question – limitation dans le temps de la réglementation

Pour : 10

(OFAG, CCCS, UPSA, ASA, BPA, SPAA, DTC, FAKT, USP, ASETA)

- Limitation au 31 décembre 2024, à l'instar du raccord H1L pour les nouveaux tracteurs de l'UE. (CCCS, FAKT, SPM)
- Limitation au 31 décembre 2025 sans option de prolongation, conformément à la proposition. (DTC)
- Limitation à 2030 ou option de prolongation avant fin 2024. (SPAA, USP, ASETA)
- La limitation dans le temps ne permet pas de mention dans le permis de conduire. (ASA)

Contre : 6

(AM, ASTAG, EFS, HAFL, SIK, ASMA, SPM, WVA)

- Pas de limitation dans le temps ou, en cas de limitation dans le temps, transposition ultérieure dans l'ordonnance (EFS, WVA)
- Rendre la réglementation transitoire superflue en procédant à l'adaptation technique des tracteurs. (AM, SIK, ASMA)

5. Mise en œuvre du projet par les cantons

Les instructions constituent des dispositions d'exécution qui s'adressent directement aux autorités d'exécution cantonales. Les réponses des organismes chargés de l'exécution (CCCS et asa) ont inclus les intérêts des cantons, lesquels ont été évalués dans le présent rapport avec le facteur de pondération requis. Les autorités d'exécution cantonales et les organismes précités acceptent la nécessité d'une mise en œuvre économiquement viable des instructions, la CCCS en particulier formule très clairement des demandes de modification.

6. Annexes

Annexe 1 Liste des participants à la consultation

Invités

Abréviation	Nom
OFAG	Office fédéral de l'agriculture
USP	Union Suisse des Paysans (USP)
AM	AM Suisse (Agrotec Suisse), Aarberg
CCCS	Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de Suisse et de la Principauté de Liechtenstein (CCCS), Berne
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA), Berne
SPAA	Service de prévention des accidents dans l'agriculture (SPAA), Schöftland
DTC	DTC Dynamic Test Center AG, Vauffelin
FAKT	FAKT AG, Prüf- und Ingenieurzentrum, Sennwald
EFS	Entrepreneurs forestiers Suisse, Berne
HAFL	Haute école des sciences agronomiques, forestières et alimentaires HAFL, Zollikofen
AES	Agro-entrepreneurs Suisse, Riniken
BPA	Bureau de prévention des accidents (BPA), Berne
SIK	Association suisse des intérêts des fabricants et négociants en machines et engins por la voirie (SIK), Stäfa
ASTAG	Association suisse des transports routiers ASTAG, Berne
ASETA	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture (ASETA), Riniken
ASMA	Association suisse de la machine agricole (ASMA), Berne
ASA	Association des services des automobiles asa, Berne

Ajoutés

Abréviation	Nom
GE	Gnädinger Engineering GmbH, Benken SG
SPM	Spezial-Fahrzeugbau Peter Meier, Buchs ZH
WVA	Willi von Atzigen, Brugg

Annexe 2 Questionnaire

1. Acceptez-vous le principe de préciser l'utilisation des véhicules par des instructions ? (projet dans son ensemble) *OUI* *NON* *Remarques*
2. Acceptez-vous que le champ d'application des instructions ne se limite pas aux courses agricoles et forestières ?
3. Acceptez-vous que le fabricant ou le responsable de la mise sur le marché de la remorque doive se déclarer explicitement d'accord avec son utilisation en mode avec une seule conduite et que le conducteur doive porter cette déclaration sur lui ?
4. Acceptez-vous que la charge par essieu autorisée soit de 12 t pour une vitesse maximale de 30 km/h et de 8 t pour une vitesse maximale de 40 km/h ?
5. Acceptez-vous que la réglementation soit temporaire et expire fin 2025 ?