

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

Nouvelle réglementation concernant les cyclomoteurs	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 18 Cyclomoteurs</p> <p>Sont réputés «cyclomoteurs»:</p> <p>a. les «cyclomoteurs légers», c.-à-d. les véhicules à une place, à roues placées l'une derrière l'autre, les cycles spécialement conçus pour transporter une personne handicapée et les ensembles spéciaux cycle/chaise de handicapé, équipés d'une assistance électrique au pédalage jusqu'à 25 km/h et d'une puissance nominale maximale de 0,25 kW;</p> <p>---</p> <p>b. les autres véhicules à une place dont la vitesse après rodage ne dépasse pas 30 km/h en palier de par leur construction et dont le moteur à combustion a une cylindrée n'excédant pas 50 cm³;</p>	<p>Art. 18 Cyclomoteurs</p> <p>Sont réputés «cyclomoteurs»:</p> <p>a. les «cyclomoteurs légers», c.-à-d. les véhicules à une place, à roues placées l'une derrière l'autre, les cycles spécialement conçus pour transporter une personne handicapée à mobilité réduite et les ensembles spéciaux cycle/chaise de handicapé fauteuil roulant, équipés d'une assistance électrique au pédalage jusqu'à 25 km/h et d'une puissance nominale maximale de 0,25 kW d'un moteur électrique d'une puissance maximale de 0,25 kW et fournissant – sauf système d'aide à la propulsion ou au démarrage jusqu'à 6 km/h – une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h;</p> <p>b. les «cyclomoteurs électriques de faible puissance», c.-à-d. les véhicules à une place équipés d'un moteur électrique et d'une puissance maximale de 0,50 kW, pouvant atteindre de par leur construction 20 km/h au plus au moyen de cette seule propulsion et/ou munis d'une assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h;</p> <p>c. les autres véhicules à une place, à roues placées l'une derrière l'autre, équipés d'un moteur d'une puissance maximale de 1,00 KW, ayant une cylindrée n'excédant pas 50 cm³ (moteur à combustion), pouvant atteindre, de par leur construction, une vitesse maximale de 30 km/h lorsqu'ils sont propulsés par leur seul moteur, et/ou munis d'une assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h;</p>

Nouvelle réglementation concernant les cyclomoteurs (suite)	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>c. les «chaises de handicapé» motorisées, c'est-à-dire les fauteuils roulants mono-place, à trois roues ou plus, pouvant être utilisés par des personnes handicapées, ayant leur propre système de propulsion, dont la vitesse après rodage, sur route plate, ne dépasse pas 30 km/h en palier de par leur construction, et dont le moteur à combustion a une cylindrée n'excédant pas 50 cm³.</p>	<p>d. les «chaises de handicapé» motorisées «fauteuils roulants» motorisés, c.-à-d. les fauteuils roulants mono-place à une place, à trois roues ou plus, pouvant être utilisés par des personnes handicapées, ayant leur propre système de propulsion, et ayant leur propre système de propulsion à l'usage des personnes à mobilité réduite, dont la vitesse après rodage, sur route plate, ne dépasse pas 30 km/h en palier de par leur construction, et dont le moteur à combustion a une cylindrée n'excédant pas 50 cm³.</p>
<p>Commentaires:</p> <p>Les quatre types de véhicules réputés cyclomoteurs sont déjà clairement différenciés dans la définition des cyclomoteurs: «cyclomoteurs légers», «cyclomoteurs électriques de faible puissance» (soit les cyclomoteurs concernés par les facilités prévues à l'art. 175, al. 1^{bis}, en vigueur), «autres» cyclomoteurs et «fauteuils roulants motorisés». Ainsi, il est plus facile d'y rattacher les exigences techniques applicables. Un élément nouveau est introduit: la possibilité d'équiper les cyclomoteurs légers d'un système d'aide à la propulsion ou au démarrage leur permettant d'atteindre 6 km/h sans assistance au pédalage, soit par la seule propulsion du moteur. Pour ce qui est des autres cyclomoteurs, la vitesse maximale autorisée en cas d'assistance au pédalage est limitée à 45 km/h.</p> <p>Les prescriptions en vigueur applicables aux cyclomoteurs sont très complexes: il faut en principe observer non seulement les dispositions concernant les cycles (art. 213 à 218), mais aussi les prescriptions supplémentaires pour les cyclomoteurs (art. 175 à 181), parfois divergentes. Par ailleurs, l'art. 175, al. 1^{bis}, prévoit des facilités pour les véhicules d'une puissance maximale de 500 W, qui ne s'appliquent toutefois pas à tous les cyclomoteurs légers. Pour ces raisons, il convient de réorganiser les exigences techniques posées aux véhicules réputés cyclomoteurs selon le schéma suivant:</p>	

Nouvelle réglementation concernant les cyclomoteurs
(suite)

Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Chapitre 3 Autres véhicules automobiles</p> <p>Art. 14 Motocycles</p> <p>Art. 15 Quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur</p> <p>Art. 16 Roues jumelées</p> <p>Art. 17 Monoaxes, voitures à bras équipées d'un moteur</p> <p>Art. 18 Cyclomoteurs</p> <p>let. a les «cyclomoteurs légers»</p> <p>let. b les autres véhicules à une place</p> <p>let. c les «chaises de handicapé» motorisés</p> <p>--- ---</p>	<p>Chapitre 3 Autres véhicules automobiles</p> <p>Art. 14 Motocycles</p> <p>Art. 15 Quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur</p> <p>Art. 16 Roues jumelées</p> <p>Art. 17 Monoaxes, voitures à bras équipées d'un moteur</p> <p>Art. 18 Cyclomoteurs</p> <p>let. a les «cyclomoteurs légers»</p> <p>let. b les «cyclomoteurs électriques de faible puissance»</p> <p>let. c les autres véhicules à une place, à roues placées l'une derrière l'autre</p> <p>let. d les «fauteuils roulants» motorisés</p>
<p>Chapitre 3 Les cyclomoteurs</p> <p>---</p> <p>Art. 175 Généralités, poids, identification</p> <p>Art. 176 Propulsion, gaz d'échappement, niveau sonore, caractéristiques des composants</p> <p>Art. 177 Transmission, pédalier, roues et pneumatiques</p> <p>Art. 178 Carrosserie</p> <p>--- ---</p> <p>---</p>	<p>Chapitre 3 Les cyclomoteurs</p> <p>Section 1 Dispositions communes</p> <p>Art. 175 Généralités, dimensions, poids, identification</p> <p>Art. 176 Identification, plaque de contrôle</p> <p>Art. 177 Propulsion, gaz d'échappement, niveau sonore</p> <p>Art. 178 Cadre, roues, pneumatiques, freins, carrosserie</p> <p>Art. 178a Eclairage, catadioptrés</p> <p>Art. 178b Autres exigences</p>
<p>---</p> <p>Art. 179 Béquille</p>	<p>Section 2 Dispositions spéciales pour les cyclomoteurs légers et les cyclomoteurs électriques de faible puissance</p> <p>Art. 179 ---</p>
<p>---</p> <p>Art. 180 Eclairage</p> <p>--- ---</p> <p>---</p>	<p>Section 3 Dispositions spéciales pour les cyclomoteurs selon l'art. 18, let. c</p> <p>Art. 180 Poids à vide, transmission, roues, équipements</p> <p>Art. 180a Eclairage</p> <p>Art. 180b Autres exigences et équipements complémentaires</p>
<p>---</p> <p>Art. 181 Autres exigences et équipements complémentaires</p>	<p>Section 4 Dispositions spéciales pour les fauteuils roulants</p> <p>Art. 181 ---</p>

Véhicules agricoles ayant une largeur hors normes	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 27, al. 1^{bis} et 2, let. c Véhicules agricoles ayant une largeur hors normes</p> <p>^{1bis} Les autres véhicules agricoles dont la largeur n'excède 2,55 m qu'en raison du montage de pneumatiques larges et, le cas échéant, des protections de roue en matériau mou, sont admis comme des véhicules spéciaux jusqu'à une largeur de 3,00 m. Sont réputés larges les pneumatiques dont la largeur est égale à au moins un tiers du diamètre extérieur du pneumatique. Il doit exister, du type de véhicule en question, un modèle dont la largeur atteint 2,55 m au maximum. La largeur d'une telle remorque (art. 38, al. 1^{bis}) ne doit pas dépasser celle du véhicule tracteur.</p> <p>² Les véhicules agricoles suivants présentant une largeur hors normes peuvent circuler sans autorisation et ne sont pas considérés comme véhicules spéciaux:</p> <p style="margin-left: 20px;">c. les remorques agricoles équipées, à titre temporaire, de pneus jumelés, de roues d'adhérence ou d'engins supplémentaires nécessaires, tant que leur largeur ne dépasse pas celle du véhicule tracteur.</p>	<p>Art. 27, al. 1^{bis} et 2, let. c Véhicules agricoles ayant une largeur hors normes</p> <p>^{1bis} Les autres véhicules agricoles dont la largeur n'excède 2,55 m qu'en raison du montage de pneumatiques larges et, le cas échéant, des protections de roue en matériau mou, sont admis comme des véhicules spéciaux jusqu'à une largeur de 3,00 m. Sont réputés larges les pneumatiques dont la largeur est égale à au moins un tiers du diamètre extérieur du pneumatique ou 0,6 m. Il doit exister, du type de véhicule en question, un modèle dont la largeur atteint 2,55 m au maximum. La largeur d'une telle remorque (art. 38, al. 1^{bis}) ne doit pas dépasser celle du véhicule tracteur, sauf si la largeur de ce dernier dépasse 2,30 m et s'il est muni de pneumatiques larges ou jumelés. Dans ce cas, la largeur de la remorque sera signalée visiblement sur le véhicule tracteur.</p> <p>² Les véhicules agricoles suivants présentant une largeur hors normes peuvent circuler sans autorisation et ne sont pas considérés comme véhicules spéciaux:</p> <p style="margin-left: 20px;">c. les remorques agricoles équipées, à titre temporaire, de pneus jumelés, de roues d'adhérence ou d'engins supplémentaires nécessaires, tant que leur largeur ne dépasse pas celle du véhicule tracteur 3,00 m. La largeur d'une remorque de ce type ne doit pas dépasser celle du véhicule tracteur (art. 38, al. 1^{bis}), sauf si la largeur de ce dernier dépasse 2,30 m et s'il est muni de pneumatiques larges ou de pneus jumelés. Dans ce cas, la largeur de la remorque sera signalée visiblement sur le véhicule tracteur.</p>
<p>Commentaires:</p> <p>La définition des pneumatiques larges a dû être complétée pour la raison suivante: si la taille des pneumatiques n'a cessé dernièrement, l'augmentation de la largeur n'a pas suivi celle du diamètre. Les pneumatiques d'une largeur égale ou supérieure à 600 mm sont par conséquent réputés larges indépendamment de leur diamètre.</p> <p>Sur demande des organisations agricoles, les pneumatiques larges ou jumelés ont été autorisés également pour les remorques de transport dans le cadre de la révision de l'OETV du 6 septembre 2002. Les motifs invoqués en faveur de cette modification étaient les mêmes que ceux qui avaient été fournis jadis pour les véhicules tracteurs, à savoir la protection du sol et l'amélioration de la stabilité au déchargement.</p>	

Véhicules agricoles ayant une largeur hors normes (suite)

Commentaires:

Pour lever les craintes en termes de sécurité, les auteurs de la proposition ont fait valoir que l'utilisation de telles remorques n'est nécessaire et indiquée que lorsque ces dernières sont attelées à des véhicules tracteurs qui présentent une largeur au moins égale ou supérieure. C'est pourquoi l'art. 27, al. 1^{bis} et al. 2, let. c, OETV précise que les remorques de transport ne sont admises que si leur largeur ne dépasse pas celle du véhicule tracteur.

Depuis, il s'est avéré que l'exigence ci-dessus n'était pas toujours appropriée. A notre avis, il est essentiel que le véhicule tracteur dispose lui aussi de pneumatiques adéquats et que la sécurité routière ne soit pas menacée par des roues faisant saillie sur les côtés de la remorque. Ce risque peut être évité par une mise en évidence adéquate des véhicules tracteurs, au sens de l'art. 58, al. 4, OCR: «*Lors de transports spéciaux, les chargements ou les remorques d'une largeur excessive doivent être signalés à l'avant du véhicule tracteur, à l'intention des conducteurs circulant en sens inverse, par des fanions ou des panneaux rectangulaires d'au moins 40 cm de côté, présentant des raies obliques rouges et blanches d'une largeur d'environ 10 cm. De nuit et lorsque les conditions atmosphériques l'exigent, ces fanions ou panneaux doivent être éclairés ou complétés par des feux de gabarit*».

Immatriculation simplifiée des véhicules disposant d'un certificat de conformité (CoC) ou d'une réception par type ou fiche de données suisse

Texte en vigueur	Modification proposée
<p>---</p> <p>---</p>	<p>Art. 30, al. 1^{bis} (nouveau) Contrôle individuel</p> <p>1^{bis} Le contrôle individuel est abandonné, l'identification du véhicule étant suffisante lors de la première mise en circulation de véhicules neufs de la catégorie M₁ dont le poids total n'excède pas 3,50 t selon l'al. 1, let. a (réception par type/fiche de données CH) et b (certificat de conformité européen). Sont réputés neufs au sens de la présente disposition les véhicules dont la date d'importation ne remonte pas à plus d'un an et dont le kilométrage ne dépasse pas 2000 km.</p>
<p>Art. 32, al. 1 Délégation du contrôle individuel précédant l'immatriculation (contrôle garage)</p> <p>1 L'autorité d'immatriculation peut, sur demande, déléguer le contrôle individuel précédant l'immatriculation, consistant en un contrôle du fonctionnement, à des personnes habilitées à faire usage des réceptions par type ou des fiches de données et qui offrent toute garantie que leurs livraisons seront irréprochables.</p>	<p>Art. 32, al. 1 Délégation du contrôle individuel précédant l'immatriculation (contrôle garage)</p> <p>1 L'autorité d'immatriculation peut, sur demande, déléguer le contrôle individuel précédant l'immatriculation, consistant en un contrôle du fonctionnement au sens de l'art. 30, al. 1, let. a, à des personnes habilitées à faire usage des réceptions par type ou des fiches de données et qui offrent toute garantie que leurs livraisons seront irréprochables.</p>

Immatriculation simplifiée des véhicules disposant d'un certificat de conformité (CoC) ou d'une réception par type ou fiche de données suisse (suite)	
Texte en vigueur	Modification proposée
---	Art. 32a (nouveau) Délégation de l'identification du véhicule
---	1 L'autorité d'immatriculation peut, sur demande, déléguer l'identification du véhicule visée à l'art. 30, al. 1^{bis}, et la saisie des données nécessaires pour l'immatriculation à des personnes qui disposent des connaissances techniques requises et qui offrent toute garantie qu'ils procéderont de façon irréprochable.
---	2 Cette délégation ne s'applique pas aux véhicules qui diffèrent du type réceptionné, aux véhicules de petites séries et aux véhicules de fin de série.
---	3 La personne habilitée est tenue d'identifier chaque véhicule et de fournir les indications nécessaires dans le rapport d'expertise avant de le signer. L'autorité d'immatriculation procède à des contrôles par sondage. L'autorisation peut être retirée en cas d'irrégularités graves ou répétées.
<p>Commentaires: En raison de l'augmentation des importations directes de véhicules neufs et des retards accumulés au sein des services des automobiles (SAN) quant à leur contrôle en vue de l'immatriculation, la possibilité d'une immatriculation purement administrative des véhicules possédant un certificat de conformité européen a été demandée à plusieurs reprises.</p> <p>Les investigations de l'OFROU ont montré ce qui suit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La simplification de la procédure d'immatriculation doit être appliquée non seulement aux véhicules importés directement et possédant un certificat de conformité, mais aussi aux véhicules des importateurs «officiels» et des importateurs parallèles, afin que ceux-ci ne soient pas désavantagés; • Le contrôle du fonctionnement précédant l'immatriculation peut être abandonné pour les voitures de tourisme, en raison du niveau de qualité élevé qu'elles présentent; • Dans un premier temps, cette nouvelle réglementation doit être limitée aux voitures de tourisme, la situation étant bien plus complexe pour les autres genres de véhicules, qui posent en outre davantage de problèmes en termes de sécurité routière; • Cependant, le caractère souvent incomplet des données figurant sur les certificats de conformité parle contre une immatriculation purement administrative des véhicules (fondée uniquement sur les indications du certificat de conformité). Non seulement certaines indications nécessaires, comme la couleur du véhicule, ne sont pas fournies, puisqu'elles ne doivent pas être indiquées sur le certificat de conformité, mais les services des automobiles sont confrontés à de nombreux certificats remplis de manière incomplète ou incorrecte, voire falsifiés dans certains cas. Par ailleurs, malgré les prescriptions de l'UE, des certificats de conformité ne décrivant pas un véhicule spécifique, mais englobant diverses possibilités ont été émis dernièrement (par ex. indication «2 à 4 places» ou formule «de [...] à» pour les poids); 	

Immatriculation simplifiée des véhicules disposant d'un certificat de conformité (CoC) ou d'une réception par type ou fiche de données suisse
(suite)

Commentaires:

- Une immatriculation purement administrative serait problématique également du point de vue de la protection des consommateurs. En raison de la complexité du produit, l'acheteur lambda n'est pas à même d'évaluer si un véhicule est conforme en tout point aux prescriptions et si le permis de circulation est correctement rempli. Ce n'est donc qu'au moment du premier contrôle subséquent périodique (en règle générale après quatre ans) et éventuellement après un changement de détenteur qu'une immatriculation illicite ou l'existence de données incorrectes pourraient être découvertes. Il pourrait en résulter des conséquences négatives pour le détenteur du véhicule, voire la mise hors circulation du véhicule.

En guise de solution, nous proposons pour ces raisons de supprimer le contrôle du fonctionnement du véhicule pour l'immatriculation des véhicules qui disposent d'un certificat de conformité ou d'un rapport d'expertise (Form. 13.20A) rempli par le titulaire d'une réception par type. Un spécialiste devra toutefois procéder à l'identification du véhicule et le confronter aux indications pertinentes du certificat de conformité ou du rapport d'expertise; il complètera ou corrigera les données si nécessaire.

En principe, ce sont les services des automobiles qui réalisent l'identification du véhicule et le relevé des données nécessaires pour l'immatriculation. Le nouvel art. 32a leur permet toutefois de déléguer ces tâches à des personnes qui disposent des connaissances techniques requises et qui offrent toute garantie qu'ils procéderont de manière irréprochable (par analogie avec le contrôle garage des véhicules possédant une réception par type CH). Les représentants des services des automobiles consultés redoutent qu'il en résulte une perte de qualité. Cependant, cette dernière dépend en fin de compte du soin apporté à la délégation en question. Par ailleurs, les services des automobiles s'en trouveront considérablement déchargés: puisque l'identification et le relevé des données relatifs aux véhicules disposant d'un certificat de conformité ne nécessite pas d'accès aux données des réceptions par type, ils pourront déléguer ces tâches à des prestataires de service spécialisés (par ex. centres techniques du TCS ou de l'UPSA).

La disposition s'applique seulement aux véhicules neufs; l'al. 1 en propose une définition. Il serait préférable de pouvoir se fonder non pas sur la date d'importation, mais sur la date de fabrication. Or, cette dernière est généralement difficile à déterminer. En effet, le numéro du châssis encode exclusivement l'année du modèle, qui ne coïncide pas forcément avec l'année de fabrication.

Examen du véhicule en cas de changement de détenteur	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 33, al. 2, let. e Contrôles périodiques obligatoires</p> <p>² Les contrôles sont effectués aux intervalles suivants:</p> <p style="margin-left: 20px;">e. lors d'un changement de détenteur, les véhicules mentionnés aux let. b, c et d doivent être contrôlés si le dernier contrôle remonte à plus d'une année et si leur première mise en circulation remonte à plus de dix ans.</p>	<p>Art. 33, al. 2, let. e Contrôles périodiques obligatoires</p> <p>² Les contrôles sont effectués aux intervalles suivants:</p> <p style="margin-left: 20px;">e. Abrogé</p>
<p>Commentaires:</p> <p>La suppression du contrôle obligatoire en cas de changement de détenteur de véhicules de plus de dix ans trouve son origine dans une proposition faite par la commission de l'asa (Association des services des automobiles) compétente pour l'admission à la circulation et approuvée par le Comité de l'asa. Elle tient compte de la possibilité de bénéficier d'une autorisation provisoire de circuler (art. 10b OAV; RS 741.31). Les services des automobiles n'ont aucun moyen d'influencer le «changement de détenteur» en question. Après avoir rempli le formulaire relatif à l'autorisation provisoire de circuler, le client met le véhicule en circulation sans délai. Il ne reste donc plus au service des automobiles que l'immatriculation ordinaire, en lien avec la convocation simultanée à l'examen du véhicule, lorsque la fréquence des contrôles selon l'art. 33, al. 2, OETV n'est pas observée.</p> <p>Il incombe en principe au détenteur du véhicule de veiller à ce que la sécurité soit garantie (art. 29, LCR; RS 741.01 et art. 57 OAC; RS 741.51). Le changement de détenteur ne change de facto rien à l'état du véhicule automobile. En d'autres termes, le fait qu'un véhicule soit conduit par son ancien ou par son nouveau détenteur n'a pas d'influence sur la sécurité routière. Toutefois, si l'autorité d'immatriculation a des doutes en la matière en raison du type de véhicule, de son détenteur ou de la date du dernier examen du véhicule, il peut en tout temps convoquer le détenteur pour un contrôle et un examen du véhicule (art. 13, al. 3, LCR).</p>	

Contrôle subséquent en cas de montage d'un dispositif d'attelage	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 34, al. 2, let. h Contrôle obligatoire extraordinaire</p> <p>2 Le détenteur est tenu de notifier à l'autorité d'immatriculation les transformations apportées aux véhicules. Avant de pouvoir utiliser à nouveau un véhicule transformé, le détenteur doit le soumettre à un contrôle subséquent. Sont notamment visés:</p> <p style="padding-left: 20px;">h. montage d'un dispositif d'attelage;</p>	<p>Art. 34, al. 2, let. h Contrôle obligatoire extraordinaire</p> <p>2 Le détenteur est tenu de notifier à l'autorité d'immatriculation les transformations apportées aux véhicules. Avant de pouvoir utiliser à nouveau un véhicule transformé, le détenteur doit le soumettre à un contrôle subséquent. Sont notamment visés:</p> <p style="padding-left: 20px;">h. montage d'un dispositif d'attelage. Les autorités d'immatriculation peuvent déléguer l'examen de dispositifs d'attelage destinés à des voitures de tourisme ou de livraison et dépourvus de dispositif de freinage continu conforme pour le type de véhicule à des personnes habilitées à procéder au contrôle garage (art. 32);</p>
<p>Commentaires:</p> <p>Lors de la discussion sur la proposition ci-dessus, la Commission technique (CT) de l'asa a constaté que les entreprises qui sont autorisées à réaliser le contrôle garage de nouveaux véhicules satisfont les conditions requises pour examiner correctement les dispositifs d'attelage. Les services des automobiles devraient donc autoriser les collaborateurs concernés de ces entreprises à contrôler également, à l'occasion du contrôle garage, les dispositifs d'attelage des véhicules neufs et à compléter le rapport d'expertise («Form. 13.20A») en conséquence; ils devraient les former à cette fin. Pour cette raison, il paraît justifié, du point de vue de la sécurité routière, de traiter les véhicules neufs et ceux qui ont déjà été mis en circulation de façon équivalente. La Commission technique a donc proposé d'examiner si ces contrôles pouvaient aussi être effectués par les collaborateurs des entreprises de contrôle garage, aux conditions suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • véhicules réceptionnés; • attelages de remorque <u>sans</u> frein continu; • véhicules des catégories M₁ et N₁; <p>La Comité de l'asa soutient cette proposition.</p> <p>En règle générale, le montage d'un dispositif d'attelage adéquat sur un véhicule ne pose pas de problèmes. Un danger survient lorsque des dispositifs sont modifiés ou que des éléments de raccordement inappropriés sont utilisés. Pour cette raison, il faut prévoir une limitation non pas aux véhicules réceptionnés, mais aux dispositifs d'attelage prévus et examinés pour le type de véhicule en question.</p>	

Largeur du véhicule avec systèmes de commande de bâches	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 38, al. 1^{bis}, let. b Dimensions</p> <p>1^{bis} La largeur du véhicule se mesure sur les parties extérieures fixes du véhicule, à l'exclusion des:</p> <p style="padding-left: 20px;">b. dispositifs de sécurité des bâches de véhicules, des dispositifs de protection y relatifs et tendeurs pour systèmes de bâches coulissantes;</p>	<p>Art. 38, al. 1^{bis}, let. b Dimensions</p> <p>1^{bis} La largeur du véhicule se mesure sur les parties extérieures fixes du véhicule, à l'exclusion des:</p> <p style="padding-left: 20px;">b. dispositifs de sécurité des bâches de véhicules, des dispositifs de protection y relatifs et tendeurs pour systèmes de bâches coulissantes ainsi que des systèmes de commande de bâches et des bâches enroulées à une hauteur de plus de 3,00 m et d'une largeur maximale de 0,15 m de chaque côté;</p>
<p>Commentaires:</p> <p>Depuis le 1^{er} avril 2010, l'art. 73, al. 5, de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR; RS 741.11) exige explicitement que les chargements qui peuvent être facilement emportés par le vent soient transportés dans des conteneurs fermés ou recouverts de façon appropriée. Par conséquent, les systèmes enrouleurs et coulissants sont de plus en plus utilisés sur les bennes basculantes. Ces dispositifs disposent d'un mécanisme enrouleur et de guidage qui dépasse latéralement la structure du véhicule.</p> <p>Par courrier du 19 mars 2010, l'OFROU a communiqué son avis sur le sujet aux services des automobiles, après avoir procédé à diverses investigations et consultations. Il en résulte que les dispositifs de guidage et de commande pour systèmes enrouleurs ou coulissants de bâchage tels que décrits ci-dessus peuvent être considérés comme des «dispositifs de sécurité des bâches de véhicules». Par conséquent, ils ne doivent <u>pas être pris en compte dans la mesure de la largeur du véhicule</u>, conformément à l'art. 38, al. 1^{bis}, let. b, OETV.</p> <p>La modification proposée permet de concrétiser cet avis et les restrictions demandées dans certaines prises de position (concernant la hauteur minimale et la largeur maximale).</p>	

Déclaration de garantie	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>---</p> <p>---</p>	<p>Art. 41, al. 2^{ter} (nouveau) Garanties de poids</p> <p>2^{ter} Il est possible de déroger aux exigences de l'al. 2^{bis} dans le cas de véhicules dont le poids est minime ou dont la vitesse maximale est limitée, si la déclaration de garantie est émise par une entreprise qualifiée.</p>
<p>Commentaires:</p> <p>L'art. 41, al. 2^{bis}, OETV, définit les exigences imposées aux constructeurs qui désirent fournir une garantie concernant le poids total du véhicule, et ce de façon identique pour tous les véhicules. Ainsi, aucune distinction n'est faite entre un constructeur de voiture de tourisme, de motorcycle, de poids lourd ou de remorque. Or, des investigations ont montré que la procédure suivie varie dans la pratique. Estimant qu'il fallait remédier à ces différences dans la mise en œuvre des prescriptions, le Comité de l'asa a demandé à la Commission technique (CT) de procéder à une analyse de la situation et d'élaborer une proposition.</p> <p>Dans un premier temps, la CT a formulé une option pour les remorques, avec des exigences différenciées selon le poids total ou la vitesse maximale autorisée, qu'elle a présentée dans un projet de circulaire. Il est toutefois apparu qu'une application différenciée exigeait la modification des prescriptions actuelles, la teneur de l'art. 41 OETV ne permettant pas une telle interprétation.</p> <p>Le complément apporté à l'art. 41 crée les bases juridiques nécessaires à des exigences différentes en matière de garantie du poids total.</p>	

Détermination de la puissance du moteur	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 46, al. 1 à 5 Puissance des moteurs</p> <p>1 S'agissant des moteurs à combustion, la «puissance utile» ou «puissance nette du moteur» est la puissance mesurée en kilowatts (kW) au banc d'essai, à l'extrémité du vilebrequin ou de son équivalent, au régime approprié et au moyen des installations auxiliaires nécessaires.</p> <p>2 La «puissance nominale» ou «puissance nominale maximale» est la puissance utile du moteur la plus élevée, mesurée en kilowatts (kW) à pleine charge, conformément aux indications du constructeur quant au régime.</p>	<p>Art. 46, al. 1 à 5 Puissance des moteurs</p> <p>1 Abrogé</p> <p>2 Abrogé</p>

Détermination de la puissance du moteur (suite)	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 46, al. 1 à 5 Puissance des moteurs</p> <p>³ Les méthodes de mesure visant à déterminer la puissance utile et la puissance nominale se fondent sur l'état actuel de la technique tel qu'il est notamment établi dans les dispositions de la directive n° 80/1269 du Conseil, du 16 décembre 1980, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la puissance des véhicules à moteur ou de la directive n° 95/1 du Parlement européen et du Conseil, du 2 février 1995, relative à la vitesse maximale par construction, ainsi qu'au couple maximal et à la puissance utile maximale du moteur des véhicules à moteur à deux ou trois roues.</p> <p>⁴ La «puissance continue» des moteurs électriques est la puissance mécanique, exprimée en kilowatts (kW), que le moteur peut délivrer au banc d'essai pendant une durée illimitée.</p> <p>⁵ Les méthodes de mesure visant à déterminer la puissance continue se fondent sur l'état actuel de la technique, tel qu'il est notamment établi dans les dispositions de la norme n° 60349 émise par la CEI concernant les mesures de la puissance en service discontinu (S₂).</p>	<p>Art. 46, al. 1 à 5 Puissance des moteurs</p> <p>³ La puissance des moteurs à combustion est déterminée sur la base du règlement n° 595/2009/CE, de la directive 95/1/CE et des règlements ECE n° 85 et 120.</p> <p>⁴ La puissance des moteurs électriques est déterminée sur la base de la norme 60349 de la CEI pour les cyclomoteurs, les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur, et sur la base du règlement ECE n° 85 pour les voitures automobiles. La puissance continue nominale (S₁) est déterminante en cas de mesures selon la norme 60349, tandis que c'est la puissance utile la plus élevée qui importe en cas de mesures selon le règlement ECE n° 85 (ch. 12.1.1 de la section 3 du règlement).</p> <p>⁵ Les mesures de puissance réalisées selon d'autres normes peuvent être reconnues si elles fournissent des résultats comparables.</p>
<p>Commentaires: Un véritable flou terminologique règne pour ce qui est de la puissance des moteurs, en particulier des moteurs électriques. C'est pourquoi nous proposons de mentionner les normes applicables, qui servent généralement de base pour l'indication de la puissance dans les documents internationaux. Les diverses dénominations employées dans le reste de l'OETV – «puissance utile», «puissance nette du moteur», «puissance nominale», «puissance nominale maximale», «puissance continue», etc. – sont toutes remplacées par le terme «puissance du moteur», défini ici pour les divers moteurs ou véhicules.</p>	

Exigences fixées pour les pneumatiques des véhicules des catégories M, N et O	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 58, al. 8 Pneumatiques</p> <p>⁸ Les véhicules des catégories M, N et O dont la vitesse maximale due à leur construction ou admise est égale ou supérieure à 80 km/h doivent être munis de pneumatiques conformes aux exigences de la directive n° 92/23 du Conseil, du 31 mars 1992, relative aux pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur montage.</p>	<p>Art. 58, al. 8 Pneumatiques</p> <p>⁸ Les véhicules des catégories M, N et O dont la vitesse maximale due à leur construction ou admise est égale ou supérieure à 80 km/h doivent être munis de pneumatiques conformes aux exigences de la directive n° 92/23/CEE du Conseil, du 31 mars 1992, relative aux pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur montage ou à celles du règlement n° 661/2009/CE.</p>
<p>Commentaires:</p> <p>Le règlement n° 661/2009/CE comporte des exigences non seulement sur le bruit de roulement des pneumatiques, mais aussi sur leur adhérence sur sol mouillé et leur résistance au roulement. Il prescrit en outre un marquage des pneus pour ces trois critères. Cette obligation sera applicable à partir du 1^{er} novembre 2012 aux pneus réceptionnés pour la première fois et, à partir de 2016, à tous les pneus. Les nouvelles exigences seront mises en œuvre simultanément en Suisse et dans l'UE. Comme lors de l'introduction des pneumatiques «S» (Sound), il faut s'attendre à des difficultés en lien avec les importations directes de véhicules et les pneus provenant de l'extérieur de la zone UE.</p>	

Dispositifs d'attache propres à assurer le chargement	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 66, al. 1 Carrosseries de véhicules</p> <p>1 La liaison entre le châssis et les superstructures amovibles ou fixes doit être à même de résister aux différents efforts dus à l'emploi du véhicule. Les superstructures interchangeables telles que conteneurs, citernes, silos ou ponts de charge sont réputées composants des véhicules. Lorsqu'ils sont basculants, les ponts de charge et les cabines de conducteur doivent pouvoir être assurés contre un retour intempestif à leur position normale.</p>	<p>Art. 66, al. 1 Carrosseries de véhicules</p> <p>1 Les superstructures ainsi que la liaison entre le châssis et les superstructures amovibles ou fixes doivent être à même de résister aux différents efforts dus à l'emploi du véhicule. Les superstructures affectées au transport de marchandises doivent être munies de dispositifs d'attache propres à assurer le chargement conformes à l'état de la technique, tel que décrit par exemple dans la norme EN 12640. Les superstructures interchangeables telles que les conteneurs, les citernes, les silos ou les ponts de charge sont réputées composants des véhicules. Lorsqu'ils Lorsqu'elles sont basculantes, les cabines de conducteur et les ponts de charge superstructures doivent pouvoir être assurées contre un retour intempestif à leur position normale.</p>
<p>---</p> <p>---</p>	<p><i>Dispositions transitoires</i> X L'art. 66, al. 1, antérieur concernant les dispositifs d'attache propres à assurer le chargement s'applique aux véhicules immatriculés pour la première fois ou transformés en conséquence avant le 1^{er} janvier 2013.</p>
<p>Commentaires: Souvent, les superstructures sont construites sans dispositifs d'attache adéquats pour les moyens d'arrimage. En l'absence de ceux-ci, le conducteur ne peut pas remplir son devoir en matière de sécurité du chargement (art. 30, al. 2, LCR; RS 741.01) et peut se voir infliger une amende. Aujourd'hui déjà, divers expéditeurs étrangers ne confient leur mandats de transport ou de chargement de véhicules qu'en fonction de la présence de dispositifs d'arrimage.</p>	

Aspect du véhicule	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 67, al. 1 Composants de véhicules dangereux</p> <p>1 Les véhicules ne doivent pas présenter de saillies allongées, de pièces présentant des arêtes vives ou de pointes qui augmentent le risque de blessures en cas de collision, notamment avec des piétons ou des usagers de deux-roues.</p>	<p>Art. 67, al. 1 Composants de véhicules dangereux</p> <p>1 Les véhicules ne doivent pas présenter de saillies allongées, de pièces présentant des arêtes vives ou, de pointes ou d'ouvertures qui augmentent le risque de blessures en cas de collision, notamment avec des piétons ou des usagers de deux-roues.</p>
<p>Commentaires: L'expérience montre qu'aujourd'hui, les usagers de la route non protégés sont mis en danger moins par les pointes ou les arêtes des véhicules que par des ouvertures (par ex. dans la carrosserie). En cas de collision, les membres peuvent rester coincés et s'arracher au cours de l'accident. La modification proposée vise également à créer une base juridique claire pour les pratiques en vigueur, permettant par exemple d'empêcher l'ajout d'ailerons arrière qui dépassent de plus de 8 cm.</p>	

Marquage des véhicules pour l'entretien des routes	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>---</p>	<p>Art. 69, al. 4 (nouveau) Marquages à grande visibilité</p> <p><u>1^{re} option</u> 4 Les véhicules de la Confédération, des cantons et des unités territoriales (compétentes pour les routes nationales) affectés à l'entretien courant des routes peuvent être munis d'un marquage luminescent et/ou rétroréfléchissant de couleur orangé foncé (valeur de référence RAL 2011).</p> <p><u>2^e option</u> 4 Les véhicules de la Confédération, des cantons et des unités territoriales (compétentes pour les routes nationales) affectés à l'entretien courant des routes peuvent être munis d'un marquage de couleur luminescent et/ou rétroréfléchissant.</p> <p><u>3^e option</u> 4 Les véhicules utilisés régulièrement pour l'entretien des autoroutes et des semi-autoroutes peuvent être munis d'un marquage de couleur luminescent et/ou rétroréfléchissant.</p>

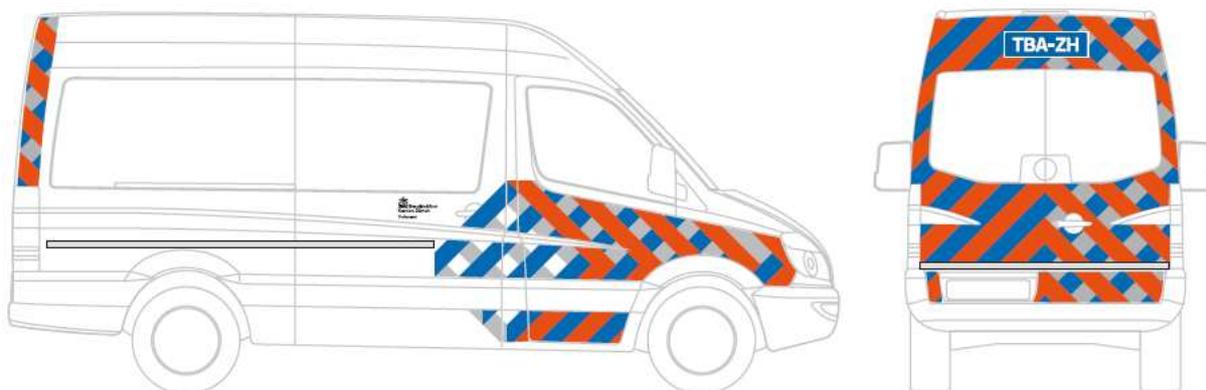
Marquage des véhicules pour l'entretien des routes (suite)

Commentaires:

Les services d'entretien des routes souhaitent vivement rendre leurs véhicules plus aisément reconnaissables. L'OFROU et des représentants des services concernés se sont réunis lors d'une séance sur le sujet, formant des groupes de travail. Ils sont tombés d'accord sur les principes suivants:

- il est souhaitable de mieux marquer les véhicules affectés à l'entretien des routes;
- le marquage doit aussi permettre d'identifier les véhicules d'entretien. C'est en principe la couleur «orangé foncé» qui est utilisée à cette fin;
- il n'est pas réaliste d'introduire un marquage uniforme des véhicules d'entretien à l'échelle suisse;
- il convient d'employer les peintures luminescentes et rétro réfléchissantes avec réserve, afin d'éviter un effet d'éblouissement;
- les peintures luminescentes et rétro réfléchissantes doivent être réservées aux véhicules affectés aux travaux d'entretien sur les autoroutes et les semi-autoroutes.

Les discussions ont porté principalement sur le choix de la couleur et sur les véhicules concernés. L'option 1 proposée reflète l'avis exprimé par les groupes de travail à l'issue de la séance mentionnée. Certains participants ont estimé en outre qu'en plus de la couleur «orangé foncé» habituellement utilisée pour les véhicules affectés à l'entretien des routes, d'autres peintures luminescentes et rétro réfléchissantes devaient pouvoir être utilisées pour mettre en évidence ces véhicules (option 2; par ex. les véhicules de l'inspection de la voirie du canton de Zurich).



Enfin, il faut aussi tenir compte des demandes éventuelles d'autres services, qui doivent eux aussi exécuter des travaux d'entretien sur les voies rapides (option 3).

Champ de vision	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 71, al. 4 Visibilité</p> <p>4 Toutes les vitres des compartiments occupés par le conducteur et les passagers doivent être en verre de sécurité ou en une matière similaire ne pouvant causer des blessures importantes en cas de bris. Les glaces nécessaires à la visibilité du conducteur doivent être parfaitement transparentes, non déformantes, résistantes aux intempéries; elles doivent conserver une transparence d'au moins 70 % après un long usage. En cas de bris, les pare-brise doivent offrir une visibilité suffisante au conducteur.</p>	<p>Art. 71, al. 4 Visibilité</p> <p>4 Toutes les vitres des compartiments occupés par le conducteur et les passagers doivent être en verre de sécurité ou en une matière similaire ne pouvant causer des blessures importantes en cas de bris. Les glaces nécessaires à la visibilité du conducteur doivent être parfaitement transparentes, non déformantes, résistantes aux intempéries; elles doivent conserver une transparence d'au moins 70 % après un long usage. Aucun objet entravant la visibilité du conducteur ou réduisant la transparence à moins de 70 % ne sera placé sur les vitres, ni devant ou derrière elles. Font exception les objets prescrits ou prévus par la loi ainsi que les systèmes de navigation en dehors du champ de vision prévu à l'al. 5. En cas de bris, les pare-brise doivent offrir une visibilité suffisante au conducteur.</p>
<p>Commentaires:</p> <p>Par le passé, l'installation de systèmes de navigation sur le pare-brise, mais aussi le fait de placer des autocollants sur la fiche de secours, des cartes de parcage, des décorations et des arbres magiques sur le rétroviseur intérieur, par exemple, ont fait l'objet de discussions fréquentes. La modification prévue doit régler de façon claire ce qui peut être placé sur les glaces nécessaires à la visibilité du conducteur ainsi que devant ou derrière elles.</p>	

Système de réglage automatique des projecteurs et installation de lavage des projecteurs	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 74, al. 4 Feux de croisement</p> <p>4 Les feux de croisement munis de sources lumineuses à décharge doivent être équipés d'un système de réglage automatique des projecteurs et d'une installation de lavage des projecteurs répondant aux exigences du règlement n° 48 de l'ECE.</p>	<p>Art. 74, al. 4 Feux de croisement</p> <p>4 Les feux de croisement munis de sources lumineuses dont le flux total attendu dépasse 2000 lumens ou de sources lumineuses à décharge doivent être équipés d'un système de réglage automatique des projecteurs répondant aux exigences du règlement n° 48 ou n° 52 de l'ECE et, sur les voitures automobiles, d'une installation de lavage des projecteurs répondant aux exigences du règlement n° 45 de l'ECE. Un système de réglage automatique des projecteurs n'est pas requis si la voiture automobile est conforme aux exigences du ch. 6.2.6.1 du règlement n° 48 de l'ECE sans celui-ci. Les présentes dispositions s'appliquent par analogie aux véhicules qui ne sont pas régis par le règlement n° 48 ou le règlement n° 52 de l'ECE.</p>
<p>Commentaires:</p> <p>Le règlement n° 99 de l'ECE prescrit un flux lumineux d'au moins 2350 lumens (lm) ou 35 watts pour l'homologation de sources lumineuses à décharge (phares au xénon). Les sources lumineuses à décharge présentant un flux lumineux moindre peuvent toutefois faire l'objet d'une réception générale en vertu du règlement n° 98 de l'ECE, en tant qu'unités globales (avec la source lumineuse [par ex. Philips 25W DLS]). Dans ce cas, c'est tout le générateur qui sera échangé. Le règlement de l'ECE n° 48 prescrit, pour les feux de croisement ayant un flux lumineux de plus de 2000 lm, une installation de lavage et un système de réglage automatique des projecteurs (système de réglage manuel admis exceptionnellement). Les lampes à xénon bon marché dont le flux lumineux est inférieur à 2000 lm peuvent donc être admises dans l'UE sans système de réglage automatique ni installation de lavage. Depuis peu, on trouve ce type de projecteurs avec un flux lumineux de 1999 lm sur le marché.</p> <p>Quant à l'art. 74, al. 4, de l'OETV en vigueur, il exige que les feux de croisement munis de sources lumineuses à décharge soient toujours (quel que soit le flux lumineux) équipés d'un système de réglage automatique des projecteurs et d'une installation de lavage des projecteurs. Cependant, en vertu de l'accord de reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité (ARM; RS 0.943.526.81), les véhicules possédant une réception générale de l'UE et munis de sources lumineuses à décharge ayant un flux lumineux inférieur à 2000 lm doivent être autorisés à circuler s'ils ne disposent pas de ces dispositifs. Ces derniers doivent par contre toujours être exigés pour les éclairages à xénon des équipements ultérieurs et des véhicules sans réception générale EU (ou sans les deux réceptions partielles visées dans les règlements n° 48 et 98 de l'ECE), en raison des nombreuses réclamations faites pour éblouissement. De même, ils doivent être exigés pour les autres systèmes de projecteurs ayant un flux lumineux supérieur à 2000 lm (par ex. LED), par analogie avec le règlement n° 48 de l'ECE.</p>	

Montage de feux de circulation diurne	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 76, al. 5 Feux de circulation diurne</p> <p>⁵ Les exigences en matière de feux de circulation diurne se fondent sur le règlement n° 87 de l'ECE, les exigences quant à leur montage sur le règlement n° 48 de l'ECE.</p>	<p>Art. 76, al. 5 Feux de circulation diurne</p> <p>⁵ Les exigences en matière de feux de circulation diurne se fondent sur le règlement n° 87 de l'ECE, les exigences quant à leur montage et à leur commande sur le règlement n° 48 de l'ECE ou le règlement n° 53. Les dispositions des règlements mentionnés s'appliquent par analogie aux véhicules qui ne sont pas régis par ceux-ci.</p>
<p>---</p> <p>---</p>	<p>Art. 109, al. 5 (nouveau) Dispositifs d'éclairage obligatoires</p> <p>⁵ Les véhicules des catégories M et N doivent être équipés de deux feux de circulation diurne.</p>
<p>---</p> <p>---</p>	<p><i>Dispositions transitoires</i></p> <p>X Le droit antérieur concernant l'art. 109, al. 5, sur les feux diurne reste applicable aux véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ réceptionnés avant le 1^{er} octobre 2012 et aux véhicules qui ne sont pas soumis à la réception par type.</p>
<p>Art. 141, al. 1, let. c Dispositifs d'éclairage facultatifs</p> <p>¹ Sont autorisés, sous réserve du nombre maximal énoncé chaque fois entre parenthèses et de l'art. 140, al. 2, les dispositifs complémentaires suivants:</p> <p style="padding-left: 20px;">c. un ou deux feux de position (mais au plus deux au total);</p>	<p>Art. 141, al. 1, let. c Dispositifs d'éclairage facultatifs</p> <p>¹ Sont autorisés, sous réserve du nombre maximal énoncé chaque fois entre parenthèses et de l'art. 140, al. 2, les dispositifs complémentaires suivants:</p> <p style="padding-left: 20px;">c. un ou deux feux de position (mais au plus deux au total) ainsi qu'un ou deux feux de circulation diurne (al. 76, al. 5);</p>
<p>Commentaires:</p> <p>L'art. 76, al. 5, précise que le règlement n° 48 de l'ECE s'applique non seulement au montage des feux de circulation diurne, mais aussi à leur commande.</p> <p>Le nouvel art. 109, al. 5, et la disposition transitoire qui l'accompagne (par analogie avec le règlement applicable dans l'UE) prévoient que les véhicules faisant l'objet d'une réception par type pour la première fois doivent être munis de feux de circulation diurne.</p> <p>L'art. 141, al. 1, let. c, autorise – par analogie avec le règlement n° 53 de l'ECE – maintenant la présence de feux de circulation diurnes sur les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur.</p>	

Charge par essieu des récolteuses agricoles	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 95, al. 2, let. b Charge par essieu</p> <p>2 La charge par essieu (sans tenir compte d'un système de démarrage conforme à l'art. 57, al. 2) ne doit pas dépasser:</p> <p style="text-align: right;">en tonnes</p> <p>b. pour un essieu simple entraîné 11,50</p>	<p>Art. 95, al. 2, let. b Charge par essieu</p> <p>2 La charge par essieu (sans tenir compte d'un système de démarrage conforme à l'art. 57, al. 2) ne doit pas dépasser:</p> <p style="text-align: right;">en tonnes</p> <p>b. pour un essieu simple entraîné d'une:</p> <p style="padding-left: 20px;">1. récolteuse agricole munie de pneumatiques larges d'une largeur minimale de 0,8 m 14,00</p> <p style="padding-left: 20px;">2. autre voiture automobile 11,50</p>
<p>En cas d'acceptation de la révision de l'OETV, l'art. 67, al. 2, let. b, de l'OCR sera modifié comme suit:</p>	
<p>Art. 67, al. 2, let. b, OCR Poids</p> <p>2 La charge par essieu ne doit pas excéder:</p> <p style="text-align: right;">en tonnes</p> <p>b. pour un essieu simple entraîné 11,50</p>	<p>Art. 67, al. 2, let. b, OCR Poids</p> <p>2 La charge par essieu ne doit pas excéder:</p> <p style="text-align: right;">en tonnes</p> <p>b. pour un essieu simple entraîné d'une:</p> <p style="padding-left: 20px;">1. récolteuse agricole munie de pneumatiques larges d'une largeur minimale de 0,8 m 14,00</p> <p style="padding-left: 20px;">2. autre voiture automobile 11,50</p>
<p>Commentaires:</p> <p>Il y a déjà un certain temps que les associations agricoles demandent un relèvement des charges par essieu autorisées pour les récolteuses agricoles (moissonneuses-batteuses, hacheuse de fourrage, récolteuse). Elles motivent leur requête en invoquant le fait que ces machines peuvent circuler à l'étranger avec une charge maximale de 14 t et que des dispositifs sur mesure ne devraient plus être proposés pour le marché suisse, restreint. Par ailleurs, la charge supplémentaire sur les routes ne serait que faible, puisque les véhicules concernés disposent de pneumatiques larges (répartition de la charge par essieu sur une plus grande surface de la chaussée), qu'ils sont utilisés seulement durant une courte période au cours d'une saison et qu'ils n'effectuent que de courts trajets en raison de leur faible vitesse et de leurs grandes dimensions (largeur jusqu'à 3,50 m).</p> <p>Dans l'état actuel de la technique, les pneumatiques dont la capacité de charge est suffisante présentent une largeur minimale de 800 mm. On ne peut toutefois pas exclure que des pneumatiques d'une largeur inférieure soient disponibles à l'avenir, ce qui n'est pas souhaitable du point de vue de la protection du sol et des routes.</p>	

Montage d'un tachygraphe ou d'un enregistreur de données	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 100, al. 1, let. c et al. 2 Tachygraphes</p> <p>1 Pour contrôler la durée du travail et du repos ou élucider les causes d'accident:</p> <p style="margin-left: 20px;">c. les voitures automobiles lourdes, à l'exception des voitures automobiles de travail, des voitures automobiles servant d'habitation et des voitures de tourisme lourdes, doivent être équipées d'un tachygraphe analogique, d'un tachygraphe numérique ou d'un enregistreur de données. La let. b est réservée en ce qui concerne les voitures de tourisme lourdes affectées au transport professionnel de personnes (art. 3 OTR 2).</p> <p>2 La construction, le montage et le contrôle périodique des tachygraphes sont définis dans le règlement n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif aux dispositifs de contrôle de la circulation routière.</p>	<p>Art. 100, al. 1, let. c et al. 2 Tachygraphes</p> <p>1 Pour contrôler la durée du travail et du repos ou élucider les causes d'accident:</p> <p style="margin-left: 20px;">c. les véhicules utilisés pour les transports professionnels visés à l'art. 4, al. 1, let. a et c, ou al. 4, OTR 2 ainsi que les voitures automobiles lourdes autres que celles visées aux let. a et b dont la vitesse maximale excède 40 km/h de par leur construction, à l'exception des voitures automobiles de travail, des voitures automobiles servant d'habitation et des voitures de tourisme lourdes, doivent être équipés d'un tachygraphe analogique, d'un tachygraphe numérique ou d'un enregistreur de données. La let. b est réservée en ce qui concerne les voitures de tourisme lourdes utilisées pour les transports professionnels de personnes (art. 3 OTR 2).</p> <p>2 La construction, le montage et le contrôle périodique des tachygraphes sont définis dans le règlement n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif aux dispositifs de contrôle de la circulation routière. Dans les voitures de tourisme affectées au transport professionnel de personnes (art. 3 OTR 2), le tachygraphe peut être placé en dehors du champ de vision du conducteur en présence d'un compteur de vitesse conforme à l'art. 55.</p>
<p>Art. 102, al. 1 Enregistreur de données</p> <p>1 Doivent être équipés d'un enregistreur de données:</p> <p style="margin-left: 20px;">a. les véhicules affectés au transport professionnel conformément à l'art. 4, al. 1, let. a et c, et 4, OTR 2;</p> <p style="margin-left: 20px;">b. les véhicules équipés de feux bleus et d'un avertisseur à deux sons alternés (art. 78, al. 3, et 82, al. 2).</p>	<p>Art. 102, al. 1 Enregistreur de données</p> <p>1 Les véhicules munis de feux bleus et d'un avertisseur à deux sons alternés (art. 78, al. 3, et art. 82, al. 2) doivent être équipés d'un enregistreur de données.</p> <p style="margin-left: 20px;">a. Abrogé</p> <p style="margin-left: 20px;">b. Abrogé</p>

Montage d'un tachygraphe ou d'un enregistreur de données (suite)	
Modification directement liée à celle de l'art. 100, al. 1, let. c	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 119, let. c Voitures automobiles dont la vitesse est limitée à 30 km/h</p> <p>Pour les voitures automobiles dont la vitesse maximale ne peut dépasser 30 km/h, les facilités suivantes sont applicables, en complément de celles énoncées à l'art. 118:</p> <p>c. le compteur de vitesse (art. 55), le tachygraphe (art. 100) ou l'enregistreur de données (art. 102) ne sont pas nécessaires;</p>	<p>Art. 119, let. c Voitures automobiles dont la vitesse est limitée à 30 km/h</p> <p>Pour les voitures automobiles dont la vitesse maximale ne peut dépasser 30 km/h, les facilités suivantes sont applicables, en complément de celles énoncées à l'art. 118:</p> <p>c. le compteur de vitesse (art. 55), le tachygraphe (art. 100) ou l'enregistreur de données (art. 102) ne sont pas n'est pas nécessaire;</p>
<p>Commentaires:</p> <p>Depuis le 1^{er} janvier 2011, les conducteurs des véhicules dont la vitesse maximale n'excède pas 40 km/h ne sont plus soumis à l'OTR 1 (RS 822.221); en principe, ils ne doivent donc plus posséder de tachygraphe. Or, la teneur de l'art. 100, al. 1, let. c en vigueur exige, en relation avec l'art. 119, let. c, que les voitures automobiles lourdes dont la vitesse dépasse 30 km/h soient munies d'un tachygraphe ou d'un enregistreur de données. Une adaptation des dispositions a donc été proposée par divers interlocuteurs.</p> <p>Les prescriptions actuelles imposent explicitement le montage d'un enregistreur de données (art. 102, al. 1, let. a) sur les véhicules utilisés pour des transports professionnels (par ex. transports d'écoliers ou d'employés) conformément à l'art. 4, al. 1, let. a et c, ainsi qu'al. 4, OTR 2 (RS 822.222). Si les véhicules de ce type sont aussi utilisés à d'autres fins (par ex. en tant que taxis), ils doivent en outre être munis d'un tachygraphe pour être conformes aux prescriptions de l'OTR 2. Le détenteur peut choisir, sauf dans le cas des véhicules mentionnés comme exceptions à l'art. 100, al. 1, let. c, entre un tachygraphe numérique (parfois déjà monté sur le véhicule à l'usine) et un enregistreur de données. Cette possibilité ne vaut cependant pas pour les véhicules équipés d'avertisseurs spéciaux (feux bleus et avertisseur à deux sons alternés, cf. art. 102, al. 1): en cas d'accident, il est important de pouvoir déterminer le statut des avertisseurs utilisés.</p> <p>Le règlement n° 3821/85/CEE concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route auquel se réfère l'art. 100, al. 2, prévoit notamment que le tachygraphe doit être placé dans le champ de vision du conducteur. Cependant, dans les taxis, il est habituel depuis toujours d'installer ce dispositif dans le compartiment moteur ou dans le coffre en raison d'un manque de place. L'ajout proposé permet de tenir compte de cette pratique.</p>	

Freins et systèmes avancés	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p><i>Titre précédant l'art. 103</i></p> <p>Chapitre 3 Freins</p>	<p><i>Titre précédant l'art. 103</i></p> <p>Chapitre 3 Freins et systèmes avancés</p>
<p>---</p> <p>---</p> <p>---</p>	<p>Art. 103, al. 5 et 6 (nouveaux) Systèmes avancés</p> <p>⁵ Les véhicules des catégories M₁ et N₁ doivent être munis d'un système de freinage avec antiblocage ou d'un système avancé de freinage d'urgence ainsi que d'un système de contrôle de la stabilité et d'un système de surveillance de la pression des pneumatiques, tels qu'ils sont décrits par exemple dans les règlements n° 78/2009/CE ou n° 661/2009/CE.</p> <p>⁶ Les systèmes de freinage avec antiblocage, de freinage d'urgence, de détection de dérive de la trajectoire et de contrôle de la stabilité des véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ doivent être conformes aux exigences du règlement n° 661/2009/CE.</p>
<p>---</p> <p>---</p>	<p><i>Dispositions transitoires</i></p> <p>X Pour les véhicules de la catégorie N₁, à l'exception des véhicules dérivés de véhicules de la catégorie M₁ dont le poids total n'excède pas 2,5 t et importés ou fabriqués en Suisse avant le 24 août 2015, le droit antérieur reste applicable pour ce qui est de l'art. 103, al. 5.</p>
<p><i>Titre précédant l'art. 189</i></p> <p>Chapitre 4 Freins</p>	<p><i>Titre précédant l'art. 189</i></p> <p>Chapitre 4 Freins <u>et systèmes avancés</u></p>
<p>---</p> <p>---</p>	<p>Art. 189, al. 7 (nouveau) Systèmes de contrôle de la stabilité</p> <p>⁷ Les systèmes de contrôle de la stabilité des remorques des catégories O et O₄ doivent être conformes au règlement n° 661/2009/CE.</p>

Freins et systèmes avancés (suite)

Commentaires:

Divers systèmes avertisseurs et systèmes avancés, comme les systèmes de freinage avec antiblocage, de freinage d'urgence, de contrôle de la stabilité, de contrôle de la pression des pneumatiques et de détection de dérive de la trajectoire, sont prescrits dans l'UE conformément aux règlements n° 78/2009/CE (protection des piétons) et n° 661/2009/CE (sécurité générale). Les compléments apportés aux art. 103 (voitures automobiles) et 189 (remorques) permettent d'introduire ces dispositifs de sécurité également pour les véhicules qui ne possèdent pas de réception générale de la CE, et ce en même temps que dans l'UE. Afin d'éviter autant que possible les difficultés liées à l'importation de véhicules provenant de l'extérieur de l'UE, ce n'est pas l'observation stricte des exigences de cette dernière qui est exigée pour les véhicules des catégories M₁ et N₁ (voitures de tourisme et voitures de livraison), mais seulement la présence des dispositifs en question sur les véhicules. Il n'en va pas de même des voitures automobiles lourdes et de leurs remorques, qui ne sont guère importées directement de l'extérieur de l'UE. Pour cette raison, les dispositions européennes applicables sont mentionnées explicitement.

Sièges d'enfants

Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 106, titre et al. 3 Ceintures de sécurité, appuis-tête</p> <p>³ Dans les véhicules des catégories M et N, les sièges prévus pour des enfants doivent être équipés au moins de ceintures de sécurité abdominales.</p>	<p>Art. 106, titre et al. 3 Ceintures de sécurité, <u>sièges d'enfants</u>, appuis-tête</p> <p>³ Dans les véhicules des catégories M et N, les sièges prévus pour des enfants doivent être équipés au moins de ceintures de sécurité abdominales offrir une protection équivalente à celle des sièges d'enfants conformes au règlement ECE n° 44/03 pour le groupe d'âge concerné.</p>
<p>---</p> <p>---</p>	<p><i>Dispositions transitoires</i> X Le droit antérieur concernant l'art. 106, al. 3, sur une protection équivalente à celle offerte conformément au règlement ECE n° 44/03 s'applique aux véhicules des catégories M et N immatriculés pour la première fois avec des sièges d'enfants ou transformés en ce sens avant le 1^{er} août 2012.</p>

Commentaires:

Actuellement, dans les véhicules des catégories M et N, seules des ceintures abdominales sont prescrites pour les sièges destinés aux enfants. Il existe donc une différence entre les bus scolaires et, par exemple, les voitures de tourisme. Les nouvelles prescriptions visent à abolir celle-ci, en adaptant les exigences requises pour les sièges d'enfants des principales voitures automobiles de transport à celles applicables pour les bus scolaires. Le délai transitoire prévu correspond lui aussi à celui en vigueur pour les bus scolaires.

Feux clignotants sur les plates-formes de levage	
Texte en vigueur	Modification proposée
---	Art. 109, al. 6 (nouveau) Dispositifs d'éclairage obligatoires
---	⁶ Les plates-formes de levage qui, en position de travail, dépassent d'une manière peu visible le contour du véhicule de plus de 0,50 m seront munies si possible d'au moins deux feux clignotants (art. 78, al. 2), placés aussi près que possible du bord.
---	Art. 192, al. 6 (nouveau) Dispositifs d'éclairage obligatoires
---	⁶ Les plates-formes de levage qui, en position de travail, dépassent d'une manière peu visible le contour du véhicule de plus de 0,50 m seront munies si possible d'au moins deux feux clignotants (art. 78, al. 2), placés aussi près que possible du bord.
---	<i>Dispositions transitoires</i> X Pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2013, le droit antérieur reste applicable pour ce qui est des art. 109, al. 6, et 192, al. 6, sur les feux clignotants placés sur les plates-formes de levage.
Commentaires: La modification résulte d'une proposition de la «Conférence Vélo Suisse»: les plates-formes de levage en position de travail apparaissent comme extrêmement fines et ne sont donc pas identifiées de façon satisfaisante. Elles représentent par conséquent un danger considérable pour certains usagers de la route, par exemple les malvoyants et les cyclistes. Jusqu'à présent, il n'était pas obligatoire d'équiper ces plates-formes au moyen de feux clignotants.	

Exigences de sécurité requises pour le dispositif d'attelage et identification de celui-ci	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 118, let. h Voitures automobiles dont la vitesse est limitée à 45 km/h Les exceptions suivantes sont valables pour les voitures automobiles ne pouvant dépasser 45 km/h: h. il n'est pas nécessaire que le dispositif d'attelage porte les marques d'identification (art. 91);</p>	<p>Art. 118, let. h Voitures automobiles dont la vitesse est limitée à 45 km/h Les exceptions suivantes sont valables pour les voitures automobiles ne pouvant dépasser 45 km/h: h. Abrogé</p>
<p>---</p> <p>---</p> <p>---</p> <p>---</p>	<p>Art. 120, let. e (nouveau) Voitures automobiles dont la vitesse est limitée à 15 km/h Sur les voitures automobiles dont la vitesse ne peut dépasser 15 km/h, les facilités suivantes sont applicables, en complément de celles prévues aux art. 118 et 119: e. le dispositif d'attelage ne doit pas porter de marque d'identification (art. 91);</p>
<p>---</p> <p>---</p>	<p>Dispositions transitoires X Pour les véhicules immatriculés pour la première fois ou modifiés avant le 1^{er} janvier 2013, le droit antérieur s'applique pour ce qui est des art. 118, let. h, et 120, let. e concernant l'identification des dispositifs d'attelage.</p>
<p>Commentaires: Le projet propose d'abaisser de 45 à 15 km/h la vitesse permettant de déroger à l'obligation de marquer les dispositifs d'attelage. La modification concerne avant tout les véhicules agricoles. C'est précisément dans ce secteur que les prescriptions et la situation quotidienne sur les routes divergent. La vitesse de circulation admise a été élevée à 40 km/h; les véhicules tracteurs et les remorques sont de plus en plus grands et lourds, si bien que les charges transportées ne cessent d'augmenter. Ainsi, les poids remorquables de 30 t et les charges du timon de plus de 3 t ne sont plus exceptionnels aujourd'hui. Les dispositifs d'attelage sont donc d'autant plus importants pour la sécurité. En présence de telles charges, on ne peut plus prendre la responsabilité de tolérer la fabrication de dispositifs ou éléments d'attelage par des amateurs. Par ailleurs, les services des automobiles constatent qu'il n'est pas rare, dans le cas de dispositifs d'attelage qui manquent de résistance, que les marques d'identification se soient polies ou que les plaques du fabricant manquent. Il convient de mettre un terme à cette pratique qui ne saurait être tolérée davantage.</p>	

Systemes de detection des incendies	
Texte en vigueur	Modification proposee
---	Art. 123, al. 5 (nouveau)
---	Équipement complémentaire
	5 Les véhicules des catégories M₂ et M₃ doivent être équipés d'un système de détection des incendies conforme au règlement ECE n° 107 pour le compartiment moteur et tout autre compartiment s'ils renferment un dispositif de chauffage alimenté par carburant.
Commentaires:	
Les incendies d'autocars et de minibus peuvent avoir des conséquences dramatiques. C'est pourquoi le projet propose d'imposer l'application du règlement ECE n° 107 en vue de la prévention des risques d'incendie. Le règlement en question prescrit que le compartiment moteur (s'il se trouve en arrière de l'habitacle du conducteur) et chacun des compartiments renfermant un dispositif de chauffage à combustion doivent être équipés d'un système d'alarme qui avertit le conducteur en cas de température excessive.	

Charge utile des tracteurs industriels	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 134, al. 1 Charge utile</p> <p>1 La charge utile, à l'exception de celle des tracteurs agricoles, ne doit pas dépasser 50 pour cent du poids à vide du véhicule et, en aucun cas, 3,00 t.</p>	<p>Art. 134, al. 1 Charge utile</p> <p>1 La charge utile des tracteurs à l'exception de celle des tracteurs agricoles, ne doit pas dépasser 50 pour cent du poids à vide du véhicule et, en aucun cas, 3,00 t. Les tracteurs agricoles et les tracteurs n'ayant pas de surface de charge, de citerne ou d'autre possibilité de transporter des marchandises ne sont pas concernés.</p>
<p>Commentaires:</p> <p>Contrairement aux poids lourds, les tracteurs industriels sont soumis à une limitation de la charge utile, notamment parce que les prescriptions en matière de sécurité et de protection de l'environnement qui leur sont imposées sont moindres. Cette limitation permet d'éviter que les détenteurs de tracteurs ayant une surface de charge (cf. photo du transporteur ci-dessous) pour l'obtention de mandats de transport ne soient favorisés par rapport aux entrepreneurs de transport travaillant avec des poids lourds, qui sont soumis à des prescriptions plus sévères (notamment pour ce qui est des conducteurs).</p> <p>Cependant, la limitation actuelle de la charge utile empêche souvent les tracteurs ordinaires, notamment sur ceux qui n'ont pas de surface de charge, de citerne ou d'autre possibilité de transporter des marchandises (cf. photo), d'utiliser des engins supplémentaires (requis pour le déneigement, l'entretien routier ou l'exploitation agricole, par ex.), dont le poids ne cesse d'augmenter. Certes, ces tracteurs peuvent aussi être utilisés pour des transports industriels (en y attelant des remorques de transport). Toutefois, ils sont très différents des véhicules transporteurs qui sont aujourd'hui admis à la circulation en tant que tracteurs. Ainsi, dans le cas des tracteurs ordinaires, la charge utile est nécessaire pour l'enregistrement de la charge du timon d'une remorque à essieu central ou pour le transport d'engins supplémentaires; dans le cas des véhicules transporteurs, elle est utile avant tout pour le transport de marchandises.</p> <p>Afin de ne pas restreindre plus longtemps l'utilisation d'engins supplémentaires par les tracteurs ordinaires, nous proposons ici de supprimer la limitation de la charge utile qui leur est imposée, mais de conserver celle-ci pour les véhicules transporteurs.</p>	
	
«Tracteur ordinaire»	«Véhicule transporteur» autorisé comme tracteur

Poids remorquable des quadricycles légers à moteur, des quadricycles à moteur, des tricycles à moteur et des motocycles légers à trois roues	
Texte en vigueur	Modification proposée
---	Art. 136, al. 3^{bis} (nouveau)
---	Poids remorquable
	3bis Un poids remorquable n'excédant pas la moitié du poids total du véhicule tracteur peut être admis pour les remorques freinées des quadricycles légers à moteur, des quadricycles à moteur, des tricycles à moteur ainsi que des motocycles légers à trois roues, pour autant que les prescriptions applicables soient observées. Dans ce cas, l'ensemble de véhicules entièrement chargé doit pouvoir avancer et reculer en cas d'inclinaison de la chaussée de 12 % et le frein de stationnement du véhicule tracteur doit empêcher l'ensemble de se mettre en mouvement sur une rampe et une déclivité de 12 %.
Commentaires:	
Conformément au droit de l'UE, lorsque le poids remorquable est supérieur à 80 kg (art. 136, al. 3), il ne doit pas dépasser 50 % du poids à vide défini à l'art. 136, al. 1, dans le cas des motocycles, des quadricycles légers à moteur, des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur. Des poids remorquables plus élevés sont toutefois fréquemment requis, par exemple par «La Poste», en particulier pour les véhicules automobiles à voies multiples. La réglementation proposée autorise, sous certaines conditions (par ex. garantie du fabricant), des poids remorquables n'excédant pas 50 % du poids total pour ces véhicules.	

Indicateurs de direction sur les motocycles, des quadricycles légers à moteur, des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>---</p> <p>---</p> <p>--- ---</p>	<p>Art. 140, al. 1, let. c (nouveau) Dispositifs d'éclairage obligatoires</p> <p>¹ Les feux et catadioptrés suivants doivent être fixés à demeure:</p> <p style="padding-left: 40px;">c. des clignoteurs de direction.</p>
<p>---</p> <p>---</p>	<p><i>Dispositions transitoires</i></p> <p>X Le droit antérieur s'applique aux véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2013 pour ce qui est de l'art. 140, al. 1, let. c sur les clignoteurs de direction.</p>
Modification directement liée à celle de l'art. 140, al. 1, let. c	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 141, al. 1, let. f Dispositifs d'éclairage facultatifs</p> <p>¹ Sont autorisés, sous réserve du nombre maximal énoncé chaque fois entre parenthèses et de l'art. 140, al. 2, les dispositifs complémentaires suivants:</p> <p style="padding-left: 40px;">f. des clignoteurs de direction;</p>	<p>Art. 141, al. 1, let. f Dispositifs d'éclairage facultatifs</p> <p>¹ Sont autorisés, sous réserve du nombre maximal énoncé chaque fois entre parenthèses et de l'art. 140, al. 2, les dispositifs complémentaires suivants:</p> <p style="padding-left: 40px;">f. Abrogé</p>
<p>Art. 160, al. 4 Éclairage des luges à moteur</p> <p>⁴ Les feux de route et l'éclairage de la plaque de contrôle ne sont pas nécessaires. Une chaîne ou un dispositif de fermeture de même efficacité suffit comme dispositif antivol.</p>	<p>Art. 160, al. 4 Éclairage des luges à moteur</p> <p>⁴ Les feux de route, et l'éclairage de la plaque de contrôle et les clignoteurs de direction ne sont pas nécessaires. Une chaîne ou un dispositif de fermeture de même efficacité suffit comme dispositif antivol.</p>
<p>Commentaires:</p> <p>Aujourd'hui, les cyclomoteurs fabriqués en série sont généralement équipés de clignoteurs de direction, comme le prévoit d'ailleurs l'UE. Il est donc courant que les cyclomotoristes indiquent leurs changements de direction au moyen de ces clignoteurs, si bien que les autres usagers de la route s'attendent à ce qu'ils procèdent de la sorte. Par ailleurs, les signes de la main sont particulièrement difficiles à identifier la nuit ou en cas de mauvais temps. Pour ces raisons, les clignoteurs de direction ne doivent plus être facultatifs sur les nouveaux véhicules: il convient de les rendre obligatoires.</p>	

Feux orange de danger sur les luges à moteur	
Texte en vigueur	Modification proposée
--- --- --- ---	Art. 141, al. 2, let. c (nouveau) Dispositifs d'éclairage facultatifs 2 Sont en outre admis, sous réserve d'une autorisation de l'autorité d'immatriculation et de l'inscription dans le permis de circulation: c. sur les luges à moteur utilisées à des fins de sauvetage: des feux orange de danger.
Commentaires: Le groupe de travail des services des automobiles spécialisé dans les dameuses de piste propose d'autoriser le montage de feux orange de danger sur les luges à moteur utilisées à des fins de sauvetage. Les feux orange de danger sont apparemment déjà employés de la sorte et tolérés par certains services des automobiles, même s'ils n'ont pas été conçus dans ce but.	

Essuie-glace et système lave-glace	
Texte en vigueur	Modification proposée
Art. 146, al. 5 Carrosserie des motocycles 5 Le système lave-glace (art. 81, al. 1).	Art. 146, al. 5 Carrosserie des motocycles 5 L'essuie-glace et le système lave-glace n'est pas nécessaire ne sont pas nécessaires sur le carénage et le pare-brise (art. 81, al. 1).
Commentaires: Conformément à l'art. 81, al. 1, si le conducteur ne peut voir aisément au-dessus du pare-brise, celui-ci doit être muni d'un essuie-glace et d'un système lave-glaces. Toutefois, le pare-brise de divers motocycles (principalement des scooters) possédant une réception générale CE est dépourvu d'essuie-glace. Il en résulte la situation insatisfaisante suivante: un même fait est jugé différemment si le véhicule fait l'objet d'une réception générale CE ou s'il est soumis à l'OETV (par ex. montage ultérieur). Même si nous considérons que les essuie-glace sont utiles dans le cas de vitres hautes et qu'ils contribuent à la sécurité routière, nous proposons ici de supprimer l'obligation d'en équiper les motocycles, sur demande de l'industrie des deux-roues.	

Dispositifs de protection sur les véhicules agricoles ayant une carrosserie particulière	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 164, al. 3 Dispositifs de protection</p> <p>³ Ne sont pas visés par l'al. 2 les véhicules transformés (p. ex. voitures de tourisme, camions, etc.) ayant une cabine d'origine, ainsi que les petits véhicules ne pesant pas plus de 0,60 t sans engins supplémentaires et sans le conducteur.</p>	<p>Art. 164, al. 3 Dispositifs de protection</p> <p>³ Ne sont pas visés par l'al. 2 les véhicules transformés (p. ex. voitures de tourisme, voitures de livraison, camions, etc.) ayant une cabine d'origine, les petits véhicules ne pesant pas plus de 0,60 t sans engins supplémentaires et sans le conducteur ainsi que les véhicules pour lesquels le fabricant ou un organe de contrôle agréé confirme qu'un dispositif de protection n'offrirait pas davantage de sécurité en raison de leur carrosserie particulière.</p>
<p>Commentaires: Cette proposition émane des associations agricoles, qui ont fait valoir que le dispositif de protection ne présentait pas d'utilité pour certains véhicules présentant une carrosserie de hauteur élevée (par ex. mélangeur de fourrages) et qu'il était donc superflu.</p>	

Dispositif antivol sur les cycles	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 218, al. 3 Dispositif antivol</p> <p>³ Les cycles doivent être munis d'un dispositif antivol (cadenas, câble, chaîne de fermeture ou autre dispositif similaire).</p>	<p>Art. 218, al. 3 Dispositif antivol</p> <p>³ Abrogé</p>
<p>En cas d'approbation de la révision de l'OETV, l'annexe 1, point 7, ch. 703.2, de l'<u>OAO</u> sera modifiée comme suit:</p>	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Annexe 1, point 7, ch. 703.2 Dispositif antivol</p> <p>7 Cyclistes, cyclomotoristes; prescriptions sur la construction et l'équipement et dispositions administratives</p> <p style="text-align: right;">Fr.</p> <p>703. Circuler sans 2. dispositif antivol (art. 175, al. 1 et art. 218, al. 3, OETV) 20.-</p>	<p>Annexe 1, point 7, ch. 703.2 Dispositif antivol</p> <p>7 Cyclistes, cyclomotoristes; prescriptions sur la construction et l'équipement et dispositions administratives</p> <p style="text-align: right;">Fr.</p> <p>703. Circuler sans 2. Abrogé</p>
<p>Commentaires: Pro Velo Suisse demande la levée de l'obligation de munir les cycles d'un dispositif antivol ou, au moins, d'un câble ou d'une chaîne de fermeture. L'association fait valoir que si le vol d'un cycle est certes révoltant pour la personne qui en est victime, il ne représente pas un problème pour la collectivité. L'abrogation de l'art. 218, al. 3, entraîne qu'un dispositif antivol ne sera plus non plus exigé pour les cyclomoteurs.</p>	

Mesurage du niveau sonore des véhicules à propulsion électrique	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Annexe 6, ch. 111</p> <p>Mesurage du niveau sonore</p> <p>11 Procédure et valeurs limites</p> <p>111 En ce qui concerne le mesurage du niveau sonore, les véhicules automobiles doivent satisfaire aux exigences selon leur catégorie et leur classification. Le résultat de ce mesurage est déterminant pour l'immatriculation du véhicule. Pour les véhicules à propulsion électrique et dont la vitesse maximale n'excède pas 30 km/h, on peut renoncer au mesurage du niveau sonore, si les émissions sonores ne sont pas gênantes ou désagréables.</p>	<p>Annexe 6, ch. 111</p> <p>Mesurage du niveau sonore</p> <p>11 Procédure et valeurs limites</p> <p>111 En ce qui concerne le mesurage du niveau sonore, les véhicules automobiles doivent satisfaire aux exigences selon leur catégorie et leur classification. Le résultat de ce mesurage est déterminant pour l'immatriculation du véhicule. Pour les véhicules à propulsion électrique et dont la vitesse maximale n'excède pas 30 km/h, on peut renoncer au mesurage du niveau sonore, si les émissions sonores ne sont pas gênantes ou désagréables.</p>
<p>Commentaires:</p> <p>Les véhicules à propulsion électrique émettant généralement très peu de bruit, on peut renoncer à mesurer leur niveau sonore. Toutefois, certains d'entre eux produisent tout de même des émissions sonores considérables et durables, si bien qu'une suppression sans condition de ce mesurage n'est pas prévue pour les véhicules à propulsion électriques.</p>	