

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

Voitures de livraison équipées de sièges supplémentaires dans le compartiment de charge	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 11, al. 2, let. e Voitures automobiles de transport selon le droit suisse 2 On distingue les voitures automobiles de transport, de personnes ou de choses des genres suivants, en fonction de leurs caractéristiques prédominantes:</p> <p>e. les «voitures de livraison» sont des voitures automobiles légères affectées au transport de choses (catégorie N₁); la présence, dans le compartiment de charge, de sièges supplémentaires destinés au transport occasionnel et non professionnel de personnes n'empêche pas le classement dans les voitures de livraison;</p> <p>---</p> <p>---</p>	<p>Art. 11, al. 2, let. e Voitures automobiles de transport selon le droit suisse 2 On distingue les voitures automobiles de transport, de personnes ou de choses des genres suivants, en fonction de leurs caractéristiques prédominantes:</p> <p>e. les «voitures de livraison» sont des voitures automobiles légères affectées au transport de choses (catégorie N₁); la présence, dans le compartiment de charge, de sièges supplémentaires rabattables destinés au transport occasionnel et non professionnel de personnes n'empêche pas le classement dans les voitures de livraison, pour autant que le nombre total de places assises, siège du conducteur compris, ne soit pas supérieur à 9;</p> <p>Art. 222i (nouveau) Dispositions transitoires concernant la modification du jj mm 200X X Les véhicules déjà en circulation sont soumis à l'art. 11, al. 2, let. e, antérieur concernant le nombre maximal autorisé de sièges du compartiment de charge des voitures de livraison d'ici au contrôle périodique subséquent.</p>
<p>Commentaires: La modification proposée vise à empêcher que les minibus puissent être classés dans les «voitures de livraison» pour échapper aux prescriptions (p. ex. concernant le dispositif limiteur de vitesse).</p>	

Classification des remorques de chantier	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 22, al. 2, let. c Genres de remorques de travail 2 Leur sont assimilées les remorques:</p> <p>c. servant de bureau, de vestiaire, de cabinet de toilette, d'abri, de remise pour les outils, etc., sur les chantiers;</p> <p>---</p> <p>---</p>	<p>Art. 22, al. 2, let. c Genres de remorques de travail 2 Leur sont assimilées les remorques:</p> <p>c. <i>Abrogé</i></p> <p>Art. 222i (nouveau) Dispositions transitoires concernant la modification du jj mm 200X X Les véhicules dont la première mise en circulation date d'avant le 1^{er} octobre 2007 sont soumis à l'art. 22, al. 2, let. c, antérieur concernant la classification des remorques de chantier.</p>
<p>Commentaires: La disposition selon laquelle ces remorques de chantier sont assimilées aux remorques de travail est étrange au système de l'OETV. Selon la définition donnée à l'art. 22, al. 1, les «remorques de travail» n'ont qu'une surface de charge réduite pour l'outillage et le carburant. Selon l'art. 20, al. 1, les remorques dont la carrosserie sert de local (atelier, magasin de vente, local d'exposition, bureau, laboratoire, etc.) sont en principe assimilées aux remorques de transport. Le seul fait de les utiliser sur des chantiers ne constitue pas un critère objectif de classification et ne justifie pas une réglementation spéciale.</p>	

Assurance qualité lors du contrôle des véhicules	
Texte en vigueur	Modification proposée
---	Art. 33, al. 8 (nouveau) Contrôles périodiques obligatoires
---	⁸ Les contrôles des véhicules doivent se faire conformément à un système d'assurance qualité (SAQ) fixé conjointement par les cantons.
Commentaires: Cette modification vise à faire en sorte que tous les cantons (et les organes privés autorisés par ces derniers) effectuent les contrôles subséquents des véhicules selon le système d'assurance qualité de l'Association des services des automobiles (QSS asa) et garantissent ainsi un standard uniforme en la matière.	

Superstructures interchangeables	
Texte en vigueur	Modification proposée
Art. 7, al. 1 Poids ¹ Le «poids à vide» – sous réserve de l'al. 7 – équivaut au poids du véhicule non chargé et prêt à rouler, réfrigérant, lubrifiant, carburant (au moins 90 % de la contenance indiquée par le constructeur), équipement additionnel éventuel, roue de rechange, dispositif d'attelage de remorques, outillage, cale, extincteur et conducteur (dont le poids est estimé à 75 kg) compris.	Art. 7, al. 1 Poids ¹ Le «poids à vide» – sous réserve de l'al. 7 – équivaut au poids du véhicule non chargé et prêt à rouler, réfrigérant, lubrifiant, carburant (au moins 90 % de la contenance indiquée par le constructeur), équipement additionnel éventuel, roue de rechange, dispositif d'attelage de remorques, outillage, cale, extincteur et conducteur (dont le poids est estimé à 75 kg) compris. Il se détermine sans tenir compte des superstructures telles que conteneurs, citernes, silos et ponts de charge si elles sont interchangeables.
---	Art. 38, al. 4 (nouveau) Dimensions ⁴ La longueur, la largeur et la hauteur des véhicules dont les superstructures sont interchangeables prennent en compte la superstructure elle-même et le dispositif qui l'accueille.
Art. 66, al. 1 Carrosseries de véhicules, divers ¹ La liaison entre le châssis et les carrosseries, citernes, silos, etc., qu'ils soient fixes ou amovibles, doit être à même de résister aux différents efforts dus à l'emploi du véhicule. 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.	Art. 66, al. 1 Carrosseries de véhicules, divers ¹ La liaison entre le châssis et les carrosseries, qu'ils soient fixes ou amovibles, doit être à même de résister aux différents efforts dus à l'emploi du véhicule. Les superstructures interchangeables 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.
Commentaires: Ces compléments visent à reprendre dans l'ordonnance la réglementation contenue dans les instructions du 21 décembre 1990 du Département fédéral de justice et police (DFJP).	

Publicité	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 70, al. 2 Publicité et panneaux publicitaires ² Les panneaux publicitaires fixés sur les voitures de tourisme ne doivent pas mesurer plus de 0,20 m de hauteur, ni dépasser le véhicule de plus de 0,30 m vers le haut.</p>	<p>Art. 70, al. 2 Publicité ² <i>Abrogé</i></p>
<p>Commentaires: A notre avis, cette disposition est dépassée et peut donc être abrogée. Une telle restriction ne s'applique pas non plus aux réclames matérielles.</p>	

Enregistreur de fin de parcours	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 101 Enregistreur de fin de parcours ¹ Les véhicules affectés au transport professionnel conformément à l'art. 4, al. 1, let. a et c, ainsi qu'à l'al. 4 OTR 2 doivent être équipés d'un enregistreur de fin de parcours indiquant la vitesse sur les 250 derniers mètres au moins. En lieu et place de l'enregistreur de fin de parcours, on pourra aussi utiliser un tachygraphe, conformément à l'art. 100.</p> <p>^{1bis} S'agissant des véhicules nécessitant un tachygraphe, conformément à l'art. 100, al. 1, let. b, et dont les conducteurs ne sont pas soumis à l'OTR 2, un enregistreur de fin de parcours suffira.</p> <p>² Le règlement n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route s'applique par analogie à la fabrication et au montage des enregistreurs de fin de parcours. Le contrôle, le contrôle subséquent et la réparation des enregistreurs de fin de parcours sont réglés à l'art. 102.</p> <p>³ Pour l'indication de la vitesse, une plage allant jusqu'à 120 km/h est suffisante sur les enregistreurs de fin de parcours.</p> <p>⁴ Sur les indicateurs de fin de parcours, l'écart de l'enregistrement peut atteindre ± 2 pour cent de la vitesse effective.</p>	<p>Art. 101 Enregistreur de fin de parcours ¹ Les véhicules affectés au transport professionnel conformément à l'art. 4, al. 1, let. a et c, ainsi qu'à l'al. 4 OTR 2 doivent être équipés d'un enregistreur de fin de parcours indiquant la vitesse sur les 250 derniers mètres au moins. En lieu et place de l'enregistreur de fin de parcours, on pourra aussi utiliser un tachygraphe selon l'art. 100 ou un enregistreur de données selon l'art. 102a.</p> <p>^{1bis} S'agissant des véhicules nécessitant un tachygraphe, conformément à l'art. 100, al. 1, let. b, et dont les conducteurs ne sont pas soumis à l'OTR 2, un enregistreur de fin de parcours selon al. 1 ou un enregistreur de données selon l'art. 102a suffira.</p> <p>² La construction, le montage, le contrôle subséquent et la réparation de l'enregistreur de fin de parcours se fondent sur les indications du fabricant de l'appareil.</p> <p>³ <i>Abrogé</i></p> <p>⁴ <i>Abrogé</i></p>
<p>Commentaires: La Commission de la concurrence exige, au sens de l'art. 45, al. 2, LCart (loi fédérale du 6 octobre 1995 sur les cartels et autres restrictions à la concurrence; loi sur les cartels), la mise sur un pied d'égalité des enregistreurs de fin de parcours et des enregistreurs de données. Elle avance pour principal argument que l'enregistreur de fin de parcours est un produit suisse qui n'est pas fabriqué à l'étranger et qui ne l'est plus que par un seul producteur dans notre pays. De ce fait, la disposition de l'art. 101 OETV aurait restreint la concurrence à tel point sur le marché de ces appareils qu'il en découle un monopole de fait. Comme ni les enregistreurs de fin de parcours, ni les enregistreurs de données ne font l'objet de normes nationales et internationales, il est proposé de soumettre la fabrication, le montage, le contrôle subséquent et la réparation des deux types d'appareils à la même réglementation.</p>	

Conception de la superstructure	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 104 Protection de roues, partie frontale, dispositifs de protection latérale, dispositif de protection</p> <p>¹ La carrosserie ou les pare-boue des véhicules de la catégorie M₁ roulant en ligne droite doivent recouvrir la partie supérieure de la roue sur toute la largeur de la bande de roulement des pneumatiques et s'incurver vers l'arrière jusqu'à 15 cm au-dessus de l'axe de l'essieu.</p> <p>^{1bis} La partie frontale des véhicules de la catégorie M₁ dont le poids total ne dépasse pas 2,50 t et de tout véhicule de la catégorie N₁ dérivé d'un véhicule de la catégorie M₁ dont le poids total ne dépasse pas 2,50 t doit répondre aux exigences de la directive n° 2003/102 du Parlement européen et du Conseil, du 17 novembre 2003, relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de collision avec un véhicule à moteur et préalablement à celle-ci et modifiant la directive n° 70/156/CEE du Conseil.</p> <p>---</p> <p>---</p> <p>---</p>	<p>Art. 104 Protections de roues, conception de la superstructure, dispositifs de protection</p> <p>¹ La carrosserie ou les pare-boue des véhicules de la catégorie M₁ roulant en ligne droite doivent recouvrir la partie supérieure de la roue sur toute la largeur de la bande de roulement des pneumatiques et s'incurver vers l'arrière jusqu'à 15 cm au-dessus de l'axe de l'essieu.</p> <p>---</p> <p>² Les véhicules de la catégorie M₁ dont le poids total ne dépasse pas 3,50 t doivent répondre aux exigences de la directive 96/79/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 décembre 1996, concernant la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision frontale et modifiant la directive 70/156, ou du règlement n° 94 de l'ECE. Cette disposition ne s'applique pas aux véhicules d'un type produit à raison de 50 pièces au maximum par année.</p> <p>³ La partie frontale des véhicules de la catégorie M₁ dont le poids total ne dépasse pas 2,50 t et de tout véhicule de la catégorie N₁ dérivé d'un véhicule de la catégorie M₁ dont le poids total ne dépasse pas 2,50 t doit répondre aux exigences de la directive n° 2003/102/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 novembre 2003, relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de collision avec un véhicule à moteur et préalablement à celle-ci et modifiant la directive n° 70/156/CEE du Conseil. La confirmation d'un organe de contrôle agréé par l'OFROU certifiant que la partie frontale du véhicule correspond à l'état actuel de la technique en ce qui concerne la protection des piétons suffit pour les véhicules d'un type produit à raison de 50 pièces au maximum par année.</p> <p>⁴ Les systèmes de protection frontale des véhicules de la catégorie M₁ dont le poids total ne dépasse pas 3,50 t et des véhicules de la catégorie N₁ doivent répondre aux exigences de la directive 2005/66/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 octobre 2005, relative à l'utilisation de systèmes de protection frontale sur les véhicules à moteur et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil.</p>

Conception de la superstructure (suite)	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>---</p> <p>2 Les camions des catégories N₂ et N₃ doivent être équipés d'un dispositif de protection latérale, conformément aux exigences énoncées à l'annexe de la directive n° 89/297 du Conseil, du 13 avril 1989, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la protection latérale (gardes latérales) de certains véhicules à moteur et de leurs remorques, ou aux ch. 6 à 8 du règlement n° 73 de l'ECE.</p> <p>3 Ne sont pas visés par l'al. 2:</p> <p>a. les voitures automobiles à caisse basculant latéralement, si la longueur intérieure du compartiment de chargement n'excède pas 7,50 m; les voitures automobiles dont la caisse peut basculer d'un seul côté doivent être équipées de dispositifs de protection latérale du côté non inclinable;</p> <p>b. les voitures automobiles pour lesquelles l'autorité d'immatriculation accorde une dérogation, dans des cas d'espèce, parce qu'il n'est pas possible de monter des dispositifs de protection latérale pour des raisons techniques ou d'utilisation;</p> <p>c. les véhicules militaires.</p> <p>4 Les véhicules des catégories M et N doivent être équipés d'un dispositif de protection arrière, conformément aux exigences énoncées à l'annexe II de la directive n° 70/221 du Conseil, du 20 mars 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux réservoirs de carburant liquide et aux dispositifs de protection arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques, ou au ch. 7 du règlement n° 58 de l'ECE.</p> <p>5 Ne sont pas visés par l'al. 4:</p> <p>a. les chariots à moteur;</p> <p>b. les tracteurs à sellette;</p> <p>c. les voitures automobiles pour lesquelles l'autorité d'immatriculation accorde une dérogation, dans des cas d'espèce, parce qu'il n'est pas possible de monter des dispositifs de protection arrière pour des raisons techniques ou d'utilisation;</p> <p>d. les véhicules militaires.</p>	<p>5 Les véhicules de la catégorie M₁ dont le poids total ne dépasse pas 3,50 t et les véhicules de la catégorie N₁ doivent répondre aux exigences de la directive 96/27/CE du Parlement européen et du Conseil, du 20 mai 1996, concernant la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision latérale et modifiant la directive n° 70/156/CEE, ou du règlement n° 95 de l'ECE. Cette disposition ne s'applique pas aux véhicules d'un type produit à raison de 50 pièces au maximum par année.</p> <p>6 Les camions des catégories N₂ et N₃ doivent être équipés d'un dispositif de protection latérale, conformément aux exigences énoncées à l'annexe de la directive n° 89/297/CEE du Conseil, du 13 avril 1989, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la protection latérale (gardes latérales) de certains véhicules à moteur et de leurs remorques, ou aux ch. 6 à 8 du règlement n° 73 de l'ECE.</p> <p>7 Ne sont pas visés par l'al. 6:</p> <p>a. les voitures automobiles à caisse basculant latéralement, si la longueur intérieure du compartiment de chargement n'excède pas 7,50 m; les voitures automobiles dont la caisse peut basculer d'un seul côté doivent être équipées de dispositifs de protection latérale du côté non inclinable;</p> <p>b. les voitures automobiles pour lesquelles l'autorité d'immatriculation accorde une dérogation, dans des cas d'espèce, parce qu'il n'est pas possible de monter des dispositifs de protection latérale pour des raisons techniques ou d'utilisation;</p> <p>c. les véhicules militaires.</p> <p>8 Les véhicules des catégories M et N doivent être équipés d'un dispositif de protection arrière, conformément aux exigences énoncées à l'annexe II de la directive n° 70/221 du Conseil, du 20 mars 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux réservoirs de carburant liquide et aux dispositifs de protection arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques, ou au ch. 7 du règlement n° 58 de l'ECE.</p> <p>9 Ne sont pas visés par l'al. 8:</p> <p>a. les chariots à moteur;</p> <p>b. les tracteurs à sellette;</p> <p>c. les voitures automobiles pour lesquelles l'autorité d'immatriculation accorde une dérogation, dans des cas d'espèce, parce qu'il n'est pas possible de monter des dispositifs de protection arrière pour des raisons techniques ou d'utilisation;</p> <p>d. les véhicules militaires.</p>

Conception de la superstructure (suite)	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>6 Les véhicules des catégories N₂ et N₃ doivent être équipés d'un dispositif de protection avant, conformément aux exigences énoncées dans la directive n° 2000/40 du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2000 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant des véhicules à moteur et modifiant la directive n° 70/156/CEE, ou au règlement n° 93 de l'ECE.</p> <p>7 Ne sont pas visés par l'al. 6:</p> <p>a. les chariots à moteur;</p> <p>b. les véhicules tout terrain (art. 12, al. 3);</p> <p>c. les voitures automobiles pour lesquelles l'autorité d'immatriculation accorde une dérogation, dans des cas d'espèce, parce qu'il n'est pas possible de monter des dispositifs de protection avant pour des raisons techniques ou d'utilisation.</p> <p>---</p> <p>---</p>	<p>10 Les véhicules des catégories N₂ et N₃ doivent être équipés d'un dispositif de protection avant, conformément aux exigences énoncées dans la directive n° 2000/40/EG du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2000 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant des véhicules à moteur et modifiant la directive n° 70/156/CEE, ou au règlement n° 93 de l'ECE.</p> <p>11 Ne sont pas visés par l'al. 10:</p> <p>a. les chariots à moteur;</p> <p>b. les véhicules tout terrain (art. 12, al. 3);</p> <p>c. les voitures automobiles pour lesquelles l'autorité d'immatriculation accorde une dérogation, dans des cas d'espèce, parce qu'il n'est pas possible de monter des dispositifs de protection avant pour des raisons techniques ou d'utilisation.</p> <p>Art. 222i (nouveau) Dispositions transitoires concernant les modifications du jj mm 200X</p> <p>X Les véhicules au bénéfice d'une réception générale de la CE et importés ou construits en Suisse avant le 1^{er} octobre 2007 sont soumis à l'art. 104, al. 5, antérieur concernant la protection en cas de collision latérale.</p>
<p>Commentaires:</p> <p>Les exigences posées par la CE en matière de collisions frontales et latérales ainsi que de systèmes de protection frontale doivent également s'appliquer à l'immatriculation en Suisse. Un délai transitoire spécial n'est nécessaire que pour les collisions latérales, vu que la CE n'impose pas d'échéance contraignante pour l'application à ses États membres. Dans les autres cas, les délais transitoires de la CE sont déterminants. Nous ne désirons pas de véhicules qui ne peuvent plus être admis dans l'UE pour des raisons de sécurité.</p> <p>Des problèmes risquent de se poser lors de l'importation directe en provenance de l'extérieur de la CE, parce qu'il n'est pas simple de prouver que les exigences concernées sont respectées.</p> <p>Pour parer aux difficultés inhérentes aux véhicules uniques ou produits en très petites séries, il est proposé de renoncer, pour les véhicules d'un type dont la production ne dépasse pas 50 pièces par année, aux preuves à apporter en ce qui concerne les collisions frontales et latérales.</p> <p>Pour la même raison, une preuve simplifiée est prévue en matière de protection des piétons pour ces véhicules. Il n'est toutefois pas possible de donner suite au désir plusieurs fois exprimé d'impartir un délai transitoire plus court pour les véhicules directement importés, car la CE a aussi réglé explicitement ce cas (qui porte sur les véhicules sans déclaration d'harmonisation de la CE).</p>	

Disposition des sièges	
Texte en vigueur	Modification proposée
---	Art. 107, al. 1^{bis} (nouveau) 1 ^{bis} Les sièges disposés perpendiculairement au sens de la marche ne sont pas admis dans les véhicules des catégories M ₁ et N ₁ ainsi que M ₂ et M ₃ qui n'offrent pas de places debout autorisées. Font exception les véhicules militaires, ceux des services du feu, de la police et des services de santé ainsi que les véhicules de la catégorie M ₃ d'un poids total de plus de 10 t dans le compartiment arrière desquels les sièges disposés perpendiculairement au sens de la marche sont groupés de manière à former un espace intégré comptant jusqu'à 10 places.
Commentaires: Les dispositions de la directive n° 74/408/CEE ont été reprises pour donner suite à la motion Darbellay concernant la sécurité des enfants dans les transports en commun. Au sein de la CE, ces prescriptions seront valables dès le 20 octobre 2006 pour les nouvelles réceptions par types et dès le 20 octobre 2007 pour l'immatriculation des véhicules concernés. L'interdiction frappe les véhicules nouvellement mis en circulation. Ceux qui sont déjà immatriculés devront être équipés de ceintures de sécurité d'ici à 2010 au plus tard.	

Recyclage	
Texte en vigueur	Modification proposée
---	Art. 116a (nouveau) Recyclage Les véhicules des catégories M ₁ et N ₁ doivent répondre aux exigences de la directive 2005/64/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 octobre 2005, concernant la réception par type des véhicules à moteur au regard des possibilités de leur réutilisation, de leur recyclage et de leur valorisation, et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil. Cette disposition ne s'applique pas aux véhicules d'un type produit à raison de 50 pièces au maximum par année.
Commentaires: Des problèmes risquent de se poser ici aussi lors de l'importation directe en provenance de l'extérieur de la CE, parce qu'il n'est pas simple de prouver que les exigences concernées sont respectées. Pour parer aux difficultés inhérentes aux véhicules uniques ou produits en très petites séries, il est proposé de renoncer, pour les véhicules d'un type dont la production ne dépasse pas 50 pièces par année, aux preuves à apporter.	

Poids total des remorques	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 183, al. 1, let. c Poids 1 Sous réserve des poids admis en circulation internationale, le poids total ne doit pas dépasser:</p> <p style="text-align: right;">en tonnes</p> <p>c. pour les remorques à trois essieux ou plus (semi-remorques et remorques à essieu central exceptées) 24,00</p> <p>---</p>	<p>Art. 183, al. 1, let. c ainsi que d (nouveau) Poids 1 Sous réserve des poids admis en circulation internationale, le poids total ne doit pas dépasser:</p> <p style="text-align: right;">en tonnes</p> <p>c. pour les remorques à trois essieux (semi-remorques et remorques à essieu central exceptées) 24,00</p> <p>d. pour les remorques à quatre essieux (semi-remorques et remorques à essieu central exceptées) 32,00</p>
<p>Commentaires: Une réglementation analogue à celles des véhicules automobiles est proposée pour les remorques à quatre essieux. Ces dernières sont particulièrement intéressantes pour les ensembles composés d'un tracteur et de remorques. Elles présentent en effet, en termes de sécurité routière et de manœuvrabilité, des avantages par rapport aux semi-remorques couramment utilisées actuellement.</p>	

Frein de service de remorques de travail	
Texte en vigueur	Modification proposée
<p>Art. 202, al. 3 Frein de service 3 Sur les remorques de travail à plusieurs essieux, on peut admettre un frein de service agissant sur les roues d'un essieu et, pour les remorques de travail dont le poids total n'excède pas 3,00 t, il est possible de renoncer au frein de service, pour des raisons techniques ou à cause des exigences de l'utilisation. L'autorité d'immatriculation peut prescrire l'utilisation de véhicules tracteurs suffisamment puissants et au besoin limiter la vitesse de l'ensemble de véhicules.</p> <p>---</p> <p>---</p>	<p>Art. 202, al. 3 Frein de service 3 Sur les remorques de travail à plusieurs essieux, on peut admettre un frein de service agissant sur les roues d'un essieu.</p> <p>Art. 222i (nouveau) Dispositions transitoires concernant les modifications du jj mm 200X X Les véhicules dont la première mise en circulation date d'avant le 1^{er} octobre 2007 sont soumis à l'art. 202, al. 3 antérieur concernant le frein de service.</p>
<p>Commentaires: Jusqu'ici, plusieurs remorques de chantier non munies de frein ont été admises pour des <u>raisons d'exploitation</u> comme remorques de travail. Cette réglementation ne se justifie plus (voir également la modification proposée de l'art. 22, al. 2, let. c.). Nous n'avons pas connaissance de l'existence de remorques de travail pour lesquelles on a renoncé, pour des <u>raisons techniques</u>, au frein de service. Dans des cas d'espèce, l'OFROU pourrait autoriser des dérogations (art. 220, al. 2, OETV).</p>	