Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Office fédéral des routes OFROU
Division Circulation routière

Berne, 13 décembre 2024

Révision partielle du 13 décembre 2024 de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV ; RS 741.41)

Commentaires

Numéro du document : ASTRA-D-F0D83401/1224

Ch. I

Art. 18

Let. a : La phrase introductive est adaptée: le terme « cyclomoteurs rapides » est introduit. En outre, le poids total autorisé de 200 kg est désormais mentionné (il figurait jusqu'ici à l'art. 175, al. 4). Il est précisé au demeurant que la vitesse maximale autorisée par construction, fixée à 30 km/h, correspond à la vitesse pouvant être atteinte avec la seule force du moteur (sans pédaler).

Let. b : les cyclomoteurs légers peuvent désormais afficher un poids total maximal de 250 kg (contre 200 kg auparavant). Le nombre et le type de places admises ne sont plus déterminés dans la définition de ces véhicules, mais sont maintenant régis par les art. 175, al. 3 à 5, et 180, al. 1. Rien ne change concernant le système de propulsion des cyclomoteurs légers, lequel doit toujours être électrique.
Let. b, ch. 1 : les cyclomoteurs légers comportant une place assise pour le conducteur (comme les vélos électriques par ex.) peuvent disposer d'un système de propulsion électrique actif jusqu'à 25 km/h (aussi bien via l'assistance au pédalage qu'avec la seule force du moteur, sans pédaler) ;
Let. b, ch. 2 : en ce qui concerne les cyclomoteurs légers conçus pour être conduits debout et ne comportant pas de place assise, à l'instar des trottinettes électriques, le système de propulsion électrique ne doit pas fonctionner au-delà de 20 km/h (voir aussi l'art. 175, al. 3 : de tels véhicules doivent être monoplaces et disposer d'un guidon ou d'une barre de maintien).

Let. c : les fauteuils roulants motorisés peuvent désormais disposer d'une puissance du moteur de 2 kW (contre 1 kW auparavant). Le système de propulsion doit être électrique et peut être actif jusqu'à 25 km/h tout au plus (jusqu'ici, 30 km/h et aucune limitation à un moteur électrique). Le nombre de places admises est régi par l'art. 181, al. 5 (aucun changement : deux places si le système de propulsion est bridé à 10 km/h tout au plus ; sinon, une place) et l'art. 175, al. 5. Un ensemble composé d'un fauteuil roulant attelé à un appareil de traction est considéré comme un fauteuil roulant motorisé. Les manivelles (vélocimanes) et les éventuelles pédales peuvent être dotées d'une assistance électrique. Une disposition transitoire a été édictée afin de tenir compte de l'abaissement de 30 à 25 km/h de la vitesse maximale autorisée (cf. art. 222*t*, al. 1, OETV) : il sera encore possible de faire valoir l'ancien droit applicable aux fauteuils roulants motorisés pendant deux ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la disposition modifiée. Dans la pratique, la limitation aux systèmes à propulsion purement électrique qui est désormais en vigueur est déjà appliquée depuis longtemps. Pour être certifiés conformes à la norme européenne et suisse SN EN 12184[1] en vigueur, les fauteuils roulants motorisés doivent être équipés d'un système de propulsion électrique (voir aussi les annexes 2, ch. 14, et 7, ch. 315.2).

Let. d : la définition de la sous-catégorie « gyropodes électriques » est simplifiée. En effet, la disposition relative à l'assistance au pédalage est supprimée et il est précisé que le système de propulsion électrique peut fonctionner jusqu'à 25 km/h. Cette adaptation permet de tenir compte du principe d'uniformité de la vitesse sur les aires cyclables. En outre, il est désormais indiqué que le poids total autorisé est de 250 kg (contre 200 kg dans l'ancien art. 175, al. 4). Au demeurant, cette sous-catégorie demeure inchangée.

Let. e : la sous-catégorie « cyclomoteurs lourds » fait son apparition. Les cyclomoteurs lourds peuvent afficher un poids total maximal de 450 kg. Afin de réduire le risque de chutes, seuls des véhicules à voies multiples (par ex. trois ou quatre roues) sont autorisés. Le système de propulsion des cyclomoteurs lourds doit être électrique et la puissance du moteur ne doit pas excéder 2 kW. La vitesse maximale est de 25 km/h, aussi bien pour l'assistance au pédalage qu'avec la seule force du moteur (principe d'uniformité de la vitesse sur les aires cyclables). La largeur maximale (1 m), quant à elle, est régie par l'art. 175, al. 2, OETV, qui reste inchangé. Cette catégorie est conçue pour les vélos-cargos lourds, avec lesquels il est possible de transporter aussi bien des choses que des personnes. Le nombre de places admises est déterminé à l'art. 175, al. 5. Peuvent également être considérés comme des cyclomoteurs lourds les véhicules dotés de plus de deux essieux, pour lesquels la partie comprenant le troisième essieu repose sur l'avant du véhicule et constitue une unité articulée couplée à ce dernier, pour autant

[1] Fauteuils roulants électriques, scooters et leurs chargeurs – Exigences et méthodes d'essai, édition EN 12184:2009.

que la sécurité routière et la sécurité de fonctionnement soient garanties et que les règles de la circulation puissent être respectées.

Art. 103, al. 5, 6 et 7

Le terme « système d'assistance au freinage d'urgence » est ajouté à l'al. 5. Aux al. 5 et 6, le renvoi au règlement (UE) 2019/2144 est complété par un renvoi au règlement (UE) 2018/858. Ce dernier renvoi est également inséré dans la dernière phrase de l'al. 7. Il s'agit d'une correction apportée à la révision partielle de l'OETV du 22 décembre 2023 (RO 2024 30). D'une part, la protection contre les mises à jour logicielles non autorisées est régie par le règlement (UE) 2018/858 et, d'autre part, le règlement (UE) 2019/2144 est appliqué conformément au règlement (UE) 2018/858.

Art. 175, titre et al. 3 à 6

Titre : le terme « places » est ajouté : « Généralités, dimensions, poids, places »

Al. 3 : aucune place pour des passagers n'est autorisée sur les cyclomoteurs dépourvus de place assise (cyclomoteurs qui se conduisent debout, tels que les trottinettes électriques ou les gyropodes électriques auto-équilibrés).
Par ailleurs, les cyclomoteurs dépourvus de place assise doivent être équipés d'un guidon ou d'une barre de maintien. Cela signifie que les cyclomoteurs qui se conduisent assis (cf. art. 18, let. b, ch. 1) peuvent désormais également disposer d'un appareil de direction autre qu'un guidon (par ex. un volant ou un joystick, pour autant que la sécurité routière et la sécurité de fonctionnement soient garanties). Un guidon demeure obligatoire pour les cyclomoteurs rapides (cf. art. 179, al. 3).

Al. 4 : outre une selle ou un siège, une place assise doit aussi comporter un support sur lesquels les pieds peuvent se reposer (pédales, repose-pieds, plancher). L'ancienne disposition concernant le poids total autorisé qui figurait dans cet alinéa est supprimée (cet aspect est désormais réglé à l'art. 18, dans les définitions des véhicules).

Al. 5 : une place pour un passager ne peut être aménagée que si la charge utile disponible est suffisante : chaque place doit disposer d'une charge utile libre de 65 kg. La charge utile (art. 7, al. 5) détermine le poids maximal autorisé pour le transport d'un chargement ou de personnes et équivaut à la différence entre le poids total et le poids à vide. Conformément à l'art. 7, al. 1, le poids à vide du véhicule comprend déjà le poids du conducteur fixé de manière standardisée à 75 kg.

Un poids inférieur à 65 kg peut être défini pour les places assises pour enfants protégées spécialement aménagées sur le véhicule. Pour qu'une place soit considérée comme une place assise pour enfants protégée, elle doit satisfaire certaines exigences, notamment être équipée d'une protection des bras et des jambes contre le contact avec des éléments mobiles du véhicule, d'un dossier et d'un dispositif de retenue (par ex. une ceinture). La loi fédérale sur la sécurité des produits (LSPro)[2] s'applique à titre subsidiaire. Par analogie, un niveau de sécurité comparable à celui décrit dans la norme européenne et suisse SN EN 14344[3], édition 2004 ou 2022, peut être réputé conforme à l'état de la technique (en réalité, la norme est applicable aux sièges démontables conçus pour des enfants de 9 à 22 kg capables de s'asseoir sans aucune aide).

Al. 6 : les cyclomoteurs peuvent être adaptés aux besoins d'une personne en situation de handicap, pour autant que la sécurité routière et la sécurité de fonctionnement restent garanties malgré la dérogation aux prescriptions.

Art. 178, al. 3, 6 et 7

Al. 3 : la disposition en vigueur, selon laquelle les cyclomoteurs doivent être équipés de deux freins efficaces agissant l'un sur la roue avant et l'autre sur la roue arrière, est complétée : le système de freinage doit fonctionner en toute sécurité dans toutes les conditions d'utilisation, y compris par temps

[2] Loi fédérale du 12 juin 2009 sur la sécurité des produits (LSPro ; RS **930.11**).

[3] Articles de puériculture – Sièges enfants pour bicyclettes – Exigences de sécurité et méthodes d'essai, édition EN 14344:2022

de pluie et lorsqu'ils sont sollicités de manière prolongée (les constructeurs doivent donc également garantir l'efficacité de freinage en conditions humides et à chaud). Ces exigences déjà valables jusqu'ici eu égard à la sécurité de fonctionnement (art. 29 LCR) sont désormais formulées de manière explicite.

Al. 6 : la phrase indiquant que seules les protections contre les intempéries sont autorisées pour les cyclomoteurs est supprimée. La nouvelle disposition prévoit que les cyclomoteurs disposant d'une carrosserie fermée doivent être équipés de clignoteurs de direction.

Al. 7 : la disposition en vigueur est complétée pour préciser que les inscriptions et les peintures peuvent être rétroréfléchissantes et/ou luminescentes (comme à l'art. 139, al. 4, OETV pour ce qui est des motocycles). Une meilleure visibilité des deux-roues peut améliorer la sécurité routière.

Art. 178a, titre et al. 1 et 6

Titre : le terme « clignoteurs de direction » est ajouté : « Éclairage, catadioptres, clignoteurs de direction ».

Al. 1 : à la première phrase, dans la disposition relative à la fixation des feux, « équipés à demeure » est remplacé par « équipés ». L'utilisation de feux à attacher ou dotés d'une fixation ajustable est aussi autorisée, conformément à la pratique actuelle. Les feux doivent être en place durant les trajets, mais il est permis de les retirer du véhicule stationné (par ex. à titre de protection contre le vol).

Al. 6 : les exigences concernant les clignoteurs de direction (qui étaient jusqu'à présent mentionnées plusieurs fois dans les prescriptions particulières relatives aux différentes catégories de cyclomoteurs ; cf. anciens art. 179*a*, al. 2, let. d, 180 et 181, al. 4) sont désormais réglées dans les prescriptions applicables de manière générale à l'ensemble des cyclomoteurs.
Les clignoteurs de direction restent facultatifs sur les cyclomoteurs. Toutefois, si un cyclomoteur en est équipé, ils doivent être installés à demeure et répondre aux mêmes exigences que les clignoteurs de direction des motocycles légers (voir aussi les commentaires relatifs aux facilités visées à l'art. 180, al. 3 pour les clignoteurs de direction des cyclomoteurs légers).

Art. 178b, al. 1 et 3

Al. 1 : la disposition existante, selon laquelle les cyclomoteurs doivent disposer d'une sonnette, est complétée : en lieu et place d'une sonnette, il est également autorisé d'installer un avertisseur conforme aux prescriptions applicables aux motocycles (klaxon comme pour les motocycles légers). La réglementation en question concernant les autres avertisseurs que la sonnette figurait jusqu'à présent à plusieurs reprises dans les prescriptions particulières relatives à certaines catégories de cyclomoteurs (cf. commentaires des art. 179*b*, al. 2, et 181*a*, al. 4). Désormais, cette règle n'est plus énoncée qu'une seule fois sous la forme d'une exigence technique générale applicable à l'ensemble des cyclomoteurs.

Al. 3 : hormis pour les cyclomoteurs rapides, l'art. 18 ne fait plus de distinction entre la propulsion avec la seule force du moteur et l'assistance au pédalage en ce qui concerne la limitation de vitesse. La vitesse au-delà de laquelle un cyclomoteur doit être équipé d'un compteur de vitesse est donc uniformisée en ce sens (jusqu'ici, au-delà de 20 km/h avec la seule force du moteur et de 25 km/h avec l'assistance au pédalage). Désormais, seuls les cyclomoteurs dont le système de propulsion peut être actif également au-delà de 25 km/h doivent être équipés d'un compteur de vitesse. Il en va de même en ce qui concerne l'obligation d'équipement visée dans l'actuel art. 222*q* (les véhicules déjà en circulation au 1er avril 2024 devront en être équipés d'ici au 1er avril 2027 au plus tard).

Titre précédant l'art. 179

L'expression « cyclomoteurs selon l'art. 18, let. a » est remplacée par « cyclomoteurs rapides » (cf. art. 18, let. a, phrase introductive).

Art. 179, al. 3 et 6

Al. 3 : l'expression « cyclomoteurs selon l'art. 18, let. a » est remplacée par « cyclomoteurs rapides » (cf. art. 18, let. a, phrase introductive). Il est en outre ajouté dans la première phrase que les cyclomoteurs rapides doivent avoir un guidon d'au moins 0,35 m de largeur (disposition qui figurait jusqu'à présent à l'art. 175, al. 3).

Al. 6 : une nouvelle phrase est ajoutée pour préciser qu'un frein à friction doit être présent sur chaque roue d'un cyclomoteur rapide. Jusqu'à présent, les dispositions générales concernant les cyclomoteurs (renvoi vers l'art. 51, al. 3 à l'art. 177, al. 6) prévoyaient qu'un frein à friction n'était nécessaire que sur une roue.

Art. 179a, al. 2, let. d

L'al. 2 énumère, aux let. a à f, les dispositifs d'éclairage facultatifs autorisés. À la let. d, seul le terme « clignoteurs de direction » est encore mentionné ; les exigences applicables à ces derniers sont désormais régies par l'art. 178*a*, al. 6, qui s'applique de manière générale à tous les cyclomoteurs.

Art. 179b, al. 2

La disposition relative aux avertisseurs autres que la sonnette n'est plus nécessaire. Elle figure désormais à l'art. 178*b*, al. 1, qui s'applique de manière générale à tous les cyclomoteurs.

Art. 180

Al. 1 : si la charge utile est suffisante (cf. art. 175, al. 5), le nombre de places assises autorisé en sus de la place assise pour le conducteur sur les cyclomoteurs légers est le suivant :

soit

- (let. a) une place assise pour un passager et deux places assises pour enfants conformément à l'art. 175, al. 5, 2e phrase,

soit

- (let. b) quatre places assises pour enfants conformément à l'art. 175, al. 5, 2e phrase.

Les places assises pour enfants au sens de l'art. 175, al. 5, 2e phrase sont des places protégées spécialement aménagées sur le véhicule, qui disposent d'une protection des bras et des jambes contre le contact avec des éléments mobiles du véhicule et sont équipées d'un dossier ainsi que d'un dispositif de retenue (par ex. une ceinture).

Conformément à l'art. 175, al. 3, aucune place pour des passagers n'est autorisée sur les cyclomoteurs légers dépourvus de place assise (cyclomoteurs qui se conduisent debout, comme les trottinettes électriques).

Al. 2 : les ensembles composés d'un cyclomoteur léger et d'un fauteuil roulant (aussi appelés « ensembles cycle-fauteuil roulant ») sont admis (comme jusqu'ici conformément à l'ancien art. 18, let. b, ch. 3).

Al. 3 : les facilités ci-après sont applicables aux clignoteurs de direction équipant les cyclomoteurs légers dépourvus de carrosserie fermée (par dérogation aux exigences fixées à l'art. 178a, al. 6, qui renvoie notamment à l'annexe 10) :

Il est permis soit

- (let. a) d'installer aux extrémités du guidon une seule paire de clignoteurs de direction éclairant vers l'avant et vers l'arrière (au lieu d'une paire à l'avant et d'une paire à l'arrière du véhicule),

soit

- (let. b) de placer les deux clignoteurs de direction arrière à moins de 35 cm du sol, mais au moins à 15 cm (par ex. à l'arrière de trottinettes électriques très basses), si l'extrémité arrière du véhicule est trop basse pour que des clignoteurs de direction soient installés à une hauteur de 35 cm.

S'il est fait usage de l'une de ces facilités, l'activité des clignoteurs de direction doit être bien visible de l'avant et de l'arrière ainsi que de la gauche et de la droite. Cela signifie que les clignoteurs de direction doivent disposer d'angles de visibilité horizontaux et verticaux adéquats et non masqués.

Art. 181, al. 1, 3, 4 et 6

Al. 1 : l'alinéa est abrogé. La possibilité d'adapter le véhicule à un handicap est désormais réglée à l'art. 175, al. 6.

Al. 3 : la dispense de la réception par type pour les feux et les catadioptres des fauteuils roulants électriques est abrogée dans l'OETV et désormais réglée à l'annexe 1, ch. 2.1, de l'ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers (ORT)[4].

Al. 4 : l'alinéa est abrogé. Les clignoteurs de direction sont désormais régis par l'art. 178*a*, al. 6.

Al. 6 : l'alinéa n'étant plus nécessaire, il est abrogé. Les carrosseries fermées sont désormais régies par l'art. 178, al. 6.

Art. 181a, al. 4 et 5

Al. 4 : la disposition relative aux avertisseurs autres que la sonnette n'est plus nécessaire. Elle figure désormais à l'art. 178*b*, al. 1, qui s'applique de manière générale à tous les cyclomoteurs.

Al. 5 : la disposition selon laquelle il est possible de se passer d'un guidon sur les gyropodes électriques est abrogée. L'art. 175, al. 3 exige un guidon ou une barre de maintien pour les cyclomoteurs qui se conduisent debout (cela signifie que les cyclomoteurs auto-équilibrés dépourvus de guidon ou de barre de maintien doivent disposer d'un siège).

Titre suivant l'art. 181a

Un nouveau titre « Section 6 Dispositions spéciales pour les cyclomoteurs lourds » est introduit. Il est suivi du nouvel art. 181*b*.

Art. 181b

Al. 1 : les cyclomoteurs lourds doivent être équipés d'un frein à friction sur chaque roue (par dérogation au renvoi vers l'art. 51, al. 3 à l'art. 177, al. 6, qui prévoit que seul un des freins doit agir par friction ; voir aussi les exigences fixées à l'annexe 7, ch. 316 concernant la décélération minimale des freins des cyclomoteurs lourds).

Al. 2 : les cyclomoteurs lourds doivent être équipés d'un rétroviseur sur le côté gauche.

Al. 3 : les informations ci-après doivent être indiqués de manière toujours très lisible à un endroit bien visible pour le conducteur :

- nombre de places maximal pour le transport de personnes (conducteur inclus) ;
- poids maximal (en kg) qu'il est autorisé de transporter (poids des marchandises et des personnes, conducteur inclus).

Les informations peuvent figurer par exemple sur une plaque ou sur un autocollant permanent difficilement détachable.

La charge utile (art. 7, al. 5) est la différence entre le poids total et le poids à vide (art. 7, al. 1). Étant donné que le poids à vide comprend le poids du conducteur fixé par défaut à 75 kg (art. 7, al. 1, let. c),

[4] Ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers (ORT ; RS **741.511).**

il faut ajouter 75 kg à la charge utile pour obtenir le poids maximal autorisé pour le transport de personnes et de marchandises.

Le nombre de places assises pour enfants protégées au sens de l'art. 175, al. 5, 2e phrase devrait être indiqué séparément.

Art. 210, al. 6

Les remorques attelées à des cycles ou à des cyclomoteurs peuvent désormais disposer d'une assistance à la poussée jusqu'à 6 km/h (jusqu'ici, aucun système de propulsion n'était admis). Les systèmes de propulsion des remorques actifs au-delà de 6 km/h ne sont pas autorisés pour des raisons liées à la sécurité routière et à la sécurité de fonctionnement.

Art. 215, al 1bis à 3

Al. 1bis : de la même manière que pour les cyclomoteurs (cf. art. 178, al. 7), il est précisé également pour les cycles que les inscriptions et les peintures peuvent être rétroréfléchissantes et/ou luminescentes (à l'instar de ce que prévoit l'art. 139, al. 4, OETV pour les motocycles). Une meilleure visibilité des deux-roues peut améliorer la sécurité routière.

Al. 2 : les places dont sont pourvus les cycles doivent toujours disposer de pédales, à l'exception de quatre places assises protégées spécialement aménagées pour les enfants (contre deux jusqu'à présent) et d'une place assise pour un adulte (jusqu'ici, uniquement pour une personne handicapée). L'autorité cantonale peut autoriser un plus grand nombre de places sans pédales (auparavant, cette possibilité était régie par l'art. 63, al. 6, OCR[5], qui a été abrogé).
Les explications relatives au niveau de protection qu'une place assise pour enfants protégée devrait présenter figurent dans les commentaires de l'art. 175, al. 5.

Al. 3 : les cycles dépourvus de place assise (par ex. ceux dotés d'un pédalier comme les appareils de fitness) ne peuvent pas être équipés de places pour des passagers. Ils doivent toutefois disposer d'un appareil de direction permettant de se tenir et de conduire en toute sécurité même lorsque le cycliste fait des signes de la main pour indiquer un changement de direction.

Art. 222t Dispositions transitoires

Les fauteuils roulants motorisés construits ou importés en Suisse jusqu'au 1er juillet 2027 peuvent être immatriculés pour la première fois selon les prescriptions de l'OETV qui leur étaient applicables jusqu'ici (délai transitoire de 2 ans au maximum après l'entrée en vigueur de la modification de l'art. 18, let. c). Les réceptions par type peuvent elles aussi encore être établies et utilisées selon les anciennes prescriptions jusqu'au 1er juillet 2027 avant de devoir être adaptées au nouveau droit (par ex. éventuel abaissement de 30 à 25 km/h de la vitesse maximale ; voir aussi les commentaires de l'art. 18, let. c). Cependant, quiconque entend bénéficier des facilités prévues par le nouveau droit (relèvement de 1 à 2 kW de la puissance du moteur autorisée) est également tenu de satisfaire aux autres nouvelles exigences (vitesse maximale de 25 km/h notamment).

Ch. II

Les annexes 2, 7 et 10 sont modifiées conformément aux descriptions ci-après.

Annexe 2

L'annexe 2 présente les versions des prescriptions techniques internationales applicables aux véhicules (en matière de construction et d'équipement) qui sont contraignantes pour la Suisse. Les versions visées dans l'annexe 2 sont déterminantes non seulement pour les dispositions de l'OETV qui renvoient au droit de l'UE ou aux règlements techniques applicables aux véhicules de l'accord de l'ONU du 20 mars 1958[6],

[5] Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière ; RS **741.11**.

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

mais aussi pour l'OETV 1[7], l'OETV 2[8] et l'OETV 3[9]. Ces dernières règlent les exigences techniques applicables aux véhicules conformes en tout point au droit de l'UE.

Ch. 111, 112 et 12 : une mise à jour est effectuée pour tenir compte des évolutions des réglementations internationales.

Ch. 14 : la norme européenne « Fauteuils roulants électriques, scooters et leurs chargeurs – Exigences et méthodes d'essai, édition EN 12184:2009 » est ajoutée dans la liste (cf. annexe 7, ch. 315.2).

Annexe 7

Ch. 315

Dans le titre, l'expression « *Cyclomoteurs et cycles* » est remplacée par « *Cyclomoteurs dont le poids total autorisé ne dépasse pas 250 kg, fauteuils roulants et cycles motorisés* ».

Le ch. 315 demeure applicable à l'ensemble des cycles et fauteuils roulants motorisés, mais en ce qui concerne les cyclomoteurs, il ne s'applique désormais plus qu'à ceux dont le poids total ne dépasse pas 250 kg (cf. art. 18).

L'ancien ch. 315.1 devient le ch. 315.11 (décélération minimale de 3,0 m/s^2 pour les deux freins ensemble).

Le ch. 315.1 contient désormais l'ancienne phrase introductive : « La décélération du frein de service doit atteindre au minimum : »

L'ancien ch. 315.2 devient le ch. 315.12 (décélération minimale de 2,0 m/s^2 pour un frein).

Le ch. 315.2 a une nouvelle teneur : pour les systèmes de propulsion permettant d'atteindre une vitesse de 15 km/h tout au plus, les prescriptions de freinage fixées dans la norme « SN EN 12184:2009, Fauteuils roulants électriques, scooters et leurs chargeurs – Exigences et méthodes d'essai » peuvent désormais aussi être reconnues comme étant des exigences minimales, à condition que les véhicules concernés soient certifiés conformes à cette norme. Cette dernière dispose que le moteur peut propulser le véhicule jusqu'à 15 km/h et que la vitesse du fauteuil roulant électrique ne doit pas dépasser 20 km/h dans les descentes. Les fauteuils roulants électriques certifiés conformes à la norme présentent un marquage CE et sont donc facilement identifiables pour les utilisateurs, les distributeurs et les autorités. Les exigences en matière de freinage et les méthodes d'essai correspondantes définies dans la norme diffèrent en partie de celles prévues aux ch. 315.11 et 315.12. Ainsi, à titre d'exemple, les valeurs de décélération applicables sont plus faibles et il n'est pas nécessaire que le frein de service soit un frein à friction. Par contre, la norme exige un frein de stationnement indépendant du frein de service, qui peut être actionné en roue libre sans être alimenté en énergie. La norme, dans sa version éditée en 2009, est intégrée dans l'annexe 2 OETV (cf. annexe 2, ch. 14). Des certifications conformes à des versions plus récentes de la norme peuvent être acceptées si les exigences minimales en matière de freinage définies dans la version éditée en 2009 sont satisfaites.

Outre les cyclomoteurs légers (art. 18, let. b), les fauteuils roulants motorisés (art. 18, let. c) et les gyropodes électriques (art. 18, let. d), les cyclomoteurs rapides (art. 18, let. a) sont en principe aussi concernés par le ch. 315.
Toutefois, conformément à l'art. 179, al. 6, les cyclomoteurs rapides dont l'assistance au pédalage est active également au-delà de 30 km/h (cf. art. 18, let. a, ch. 2) doivent satisfaire les exigences en matière de freinage requises pour les motocycles légers à voie unique visées à l'annexe 7, ch. 23 ; celles prévues au ch. 315 ne leur sont pas applicables.

---

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

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

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

Ch. 316

Les cyclomoteurs lourds (art. 18, let. e) peuvent afficher un poids total maximal de 450 kg. Pour cette raison, ils doivent être soumis à des exigences plus élevées que celles prévues au ch. 315 en ce qui concerne la décélération minimale.

Ch. 316.1 : il s'agit de la décélération minimale à atteindre selon le mode d'expertise spécifié dans les dispositions générales du ch. 311.

Ch. 316.2 : les exigences en matière de freinage requises pour les motocycles légers à voies multiples (annexe 7, ch. 23) peuvent aussi être satisfaites en lieu et place de celles prévues au ch. 316.1. Il n'est pas obligatoire de prouver la conformité à celles-ci ; si la preuve est apportée, il n'est pas nécessaire de démontrer que les exigences visées au ch. 316.1 sont remplies.

Annexe 10

L'art. 180, al. 3 est ajouté dans le renvoi entre parenthèses.

Ch. III

Les modifications entrent en vigueur le 1er juillet 2025.