

**Zeitschrift:** Technique agricole Suisse  
**Herausgeber:** Technique agricole Suisse  
**Band:** 57 (1995)  
**Heft:** 10  
  
**Rubrik:** Loi et droit

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 05.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Circulation routière: harmonisation juridique entre la CE et la Suisse

# Les effets sont variés

Dès octobre, les prescriptions techniques pour les véhicules automobiles seront dans une large mesure adaptées aux normes européennes. Technique Agricole a demandé à Jürg Stauffer, du service d'homologation des véhicules, accessoires et appareils à l'Office fédéral de police, quelles seront les répercussions de ces normes sur l'importation des véhicules agricoles.

**Technique Agricole:** C'est une réalité: la législation suisse «harmonisera» ses prescriptions avec celles de l'Europe. La section de la réception par type des véhicules de l'Office fédéral de police ne va-t-elle pas manquer de travail?

**Jürg Stauffer:** Bien au contraire, les tâches administratives augmentent. En effet, même après l'adaptation aux normes CE, la loi prescrit que les véhicules importés en série ou fabriqués en Suisse seront soumis à cette expertise «réception par type des véhicules»: rien n'a changé dans ce contexte. Etant donné que pour chaque véhicule une telle expertise est en principe obliga-

toire, nous sommes confrontés à la situation suivante: avec la nouvelle ordonnance concernant «les exigences techniques requises des véhicules routiers (OETV)», nous devons contrôler un grand nombre de véhicules pour lesquels le fabricant devra produire une attestation européenne, assortie d'autres attestations spécifiques. L'OETV est en vigueur dès le 1<sup>er</sup> octobre. Nous avons déjà homologué des véhicules selon la nouvelle ordonnance. Comme la bureaucratie de la CE est plus complexe qu'en Suisse, la procédure prend plus de temps puis qu'il faut contrôler si les papiers correspondent au véhicule.

*Quelles sont les différences frappantes?*

En réalité, il y a des différences majeures entre les règlements de la CE qui sont entièrement repris par notre droit. Je pense notamment aux mesures concernant les émissions de fumées et aux prescriptions qui régissent les échappements. Les différences résultent de méthodes de mesure différentes à la base.

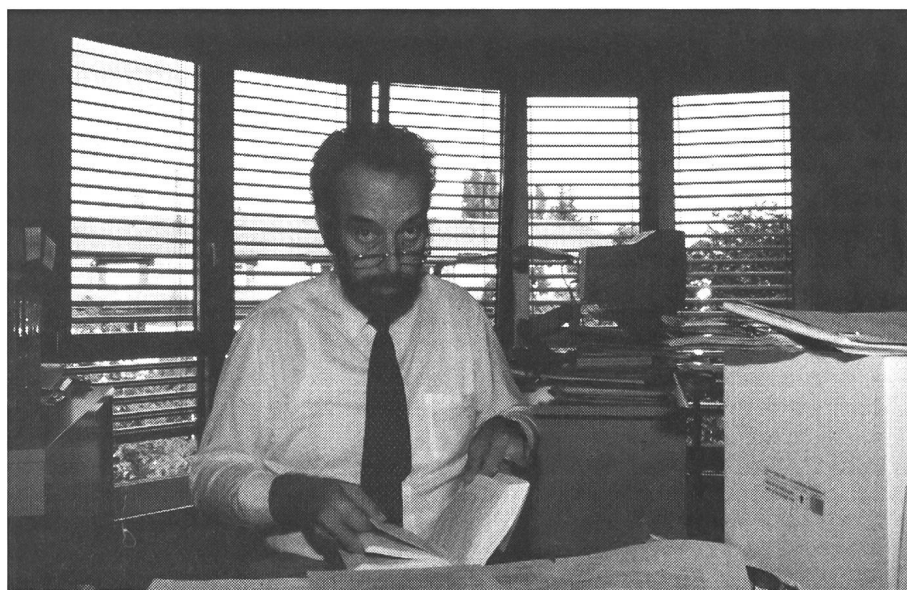
*Qu'est-ce qui va changer pour les importateurs au cas où un véhicule sera directement importé?*

Les tracteurs qui reçoivent une attestation européenne sont en général exemptés de cette expertise. Cela concerne avant tout les véhicules de la catégorie M (transport de personnes). L'homologation en Suisse se réduit à une démarche administrative et dans le cas d'une importation individuelle, le véhicule sera directement annoncé au Service automobile par un «certificat de conformité aux normes CE». Même s'il s'agit d'un modèle qui n'a jamais été importé jusqu'à ce jour. Si l'on ne peut produire ce certificat, il faudra présenter un recours pour demander son exemption de l'expertise.

*Quelles sont les prescriptions propres aux véhicules agricoles?*

Ces prescriptions ne concernent que les tracteurs. Tous les autres véhicules ne sont pas connus des règlements de la CE. Je pense aux chariots de travail et aux chariots à moteur: ceux-ci ne figurent pas encore dans la liste des véhicules «harmonisés».

Nous disposons d'une ordonnance supplémentaire (OETV) qui stipule les exigences techniques requises aux tracteurs agricoles. Elle énumère toutes les directives de la CE qui seront applicables et devront être remplies afin qu'un tel tracteur reçoive une attestation, désignée par «Réception CE». Cette «réception CE» a valeur d'attestation générale. Si un importateur est en mesure de nous produire une attestation 74/150 d'après les directives de la CE, nous établissons un transfert sur une attestation suisse. Nous ne verrons plus le tracteur. Les attestations générales que le fabricant aura obtenues faciliteront le travail de l'importateur et lui épargneront des frais. Concrètement, aucun tracteur n'a encore été importé avec une attestation de conformité à la CE. Mais bien entendu, cela peut changer dès



Regard soucieux devant l'avalanche de papiers: Jürg Stauffer, chef de section chargé de «la réception par type des véhicules» à l'Office fédéral de police.

demain. En tant que pays non-membre de la CE, nous n'avons aucune possibilité d'obtenir des informations directes sur les états membres. Il est donc possible que de tels documents existent mais nous n'en savons rien. Par contre, tout membre de la CE reçoit automatiquement une attestation de conformité à la CE.

En réalité, nous pouvons

- choisir la voie administrative pour obtenir une attestation
- suivre la voie administrative dans chaque domaine où les documents sont à disposition
- faire passer une expertise «réception par Type» en l'absence de documents.

Les importateurs de chariots de travail et de chariot à moteur seraient très touchés par ces mesures. La CE ne connaît cette catégorie de véhicules, mais examine la possibilité d'intégrer les chariots à moteur aux directives qui régissent les tracteurs.



*Les importateurs de véhicules automobiles en tous genres sont présents sur tout le plateau; ils se concentrent toutefois autour de Genève et Zurich.*

De toute façon, une expertise «réception par type» est indispensable pour les chariots de travail et chariot à moteur. Mais il est clair que dans ces cas, les expertises CE – par exemple pour les moteurs équipés sur d'autres véhicules – devront être reconnues et que l'on renoncera à un contrôle.

Dans certaines conditions, il est possible d'immatriculer un chariot à moteur et vice-versa. Dans le cas d'un transfert de véhicules d'une catégorie à l'autre, de nouvelles expertises seront pas exigées.



## Info ASETA

# Du mouvement sur le marché des RC

**Dès le 1<sup>er</sup> janvier 1996, des mesures libéralisées entreront en vigueur dans le secteur des assurances responsabilité civile pour véhicules à moteur. En effet, à partir de cette date, les compagnies renonceront à fixer in montent de prime obligatoire.**

Indispensable, la couverture de l'assurance doit être garantie. Pourtant, c'est selon ses propres critères que chaque compagnie répartira les risques assurés et fixera le montant des primes.

Ce qui est sûr, c'est que les RC pour automobiles comporteront un système de bonus/malus favorisant, plus que

par le passé, le conducteur sans accidents.

La question est de savoir quelle portée ces modifications auront sur les primes des assurances RC et casco pour véhicules agricoles. Dans le but d'éclaircir ce point, le secrétariat central de l'ASETA a enquêté auprès de diverses compagnies d'assurances. Comme on le sait, le bilan des accidents n'est guère favorable à l'agriculture; cela signifie que, dans ce secteur, le montant global des primes ne compense pas les prestations versées aux tiers. A l'avenir, il sera non seulement indispensable d'attacher plus d'importance à la prévention des accidents mais du point de vue financier, chaque franc investi

dans une protection optimale avec des équipements techniquement sûrs, réduira sans doute les risques.

## Recommandation

Quant aux assurances RC pour véhicules à moteur, le législateur a prévu une résiliation préalable. Cette dernière serait appliquée si une assurance RC pour véhicules à moteur entrait en vigueur avant le 1<sup>er</sup> janvier 1996 et que la résiliation survienne jusqu'à fin 1996. Pour l'instant, il est capital que le détenteur de véhicule fasse des appels d'offre auprès de la concurrence et les compare à sa propre assurance. Les nouveaux contrats, avec entrée en vigueur au 1.1.1996, correspondront aux nouvelles données. L'Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture ne manquera pas d'informer ses membres sur la tournure que prendra le développement des ces assurances RC.

Zw.