



Genève, le 17 décembre 2025

## Le Conseil d'Etat

4153-2025

Département fédéral de  
l'environnement, des transports, de  
l'énergie et de la communication  
(DETEC)  
Monsieur Albert Rösti  
Conseiller fédéral  
Palais fédéral Nord  
3003 Berne

**Concerne : modification de quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière en ce qui concerne des adaptations pour les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t.**

Monsieur le Conseiller fédéral,

Notre Conseil a bien reçu votre courrier du 26 septembre 2025, par lequel vous avez invité les gouvernements cantonaux à se prononcer dans le cadre de la procédure de consultation citée en titre, et il vous en remercie.

Le Conseil d'Etat salue le pragmatisme de ces modifications, qui évite une concurrence d'usage selon la motorisation d'un véhicule à moteur à combustion de moins de 3.5 tonnes avec un véhicule de livraison à motorisation électrique pouvant atteindre 4.25 tonnes et ainsi poursuit une politique cohérente de décarbonation des transports en ne pénalisant pas les transporteurs désireux d'investir dans les nouvelles technologies.

Il vous prie donc de trouver sa prise de position détaillée intégrée dans le questionnaire que vous nous avez soumis, annexé à la présente.

En vous remerciant de nous avoir consultés, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle Righetti-El Zayadi

Le président :

Thierry Apothéloz

Annexe mentionnée

Copie à (format Word et pdf) : V-FA@astra.admin.ch



## Questionnaire pour la consultation

**Modification de quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière en ce qui concerne des adaptations pour les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t.**

### Auteur de l'avis :

☒ Canton ☐ Association ☐ Organisation ☐ Autres milieux intéressés

Expéditeur :

République et Canton de Genève

### Important :

Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (documents pdf et Word) d'ici au **9 janvier 2026** à l'adresse suivante : [V-FA@astra.admin.ch](mailto:V-FA@astra.admin.ch)

## Questions

1. Approuvez-vous dans l'ensemble l'introduction de facilités supplémentaires pour les véhicules dont le poids total n'excède pas 4,25 t et dont le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,50 t est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante (ci-après dénommés « véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t ») ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

La difficulté réside dans le fait de prouver que le surpoids provient uniquement du système de propulsion.

## Révision partielle de l'OTR 1

2. Acceptez-vous que les conducteurs d'ensembles de véhicules composés d'un véhicule utilitaire électrique dont le poids n'excède pas 4,25 t ne soient pas soumis à l'OTR 1 en trafic interne (art. 4, al. 2, let. b<sup>bis</sup>, P-OTR 1) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Favorise le développement des véhicules utilitaires électriques et décarbone le transport régional. Toutefois, définir précisément les conditions d'exemption (poids, composition du véhicule) peut complexifier la réglementation et son application par les autorités.

3. Acceptez-vous que les conducteurs de véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t ne soient pas soumis à l'OTR 1 en trafic interne (art. 4, al. 4, P-OTR 1) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

L'assouplissement des règles contribue à rendre les véhicules électriques plus attractifs pour la livraison et le transport urbain, favorisant la transition énergétique. Toutefois, il faut s'assurer que l'exemption ne compromette pas la sécurité, notamment en veillant à ce que les conducteurs respectent des règles minimales de sécurité routière.



## Révision partielle de l'OCR

4. Acceptez-vous que les conducteurs de voitures automobiles lourdes à propulsion non polluante, dont le poids total n'excède pas 4,25 t et dont le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,50 t est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante, doivent par principe observer les règles de la circulation routière et la signalisation applicables aux conducteurs de voitures automobiles légères (art. 41c P-OCR) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

### Remarques / Proposition d'amendement :

Adapter la réglementation à la réalité de ces véhicules éviterait des contraintes disproportionnées sur les conducteurs et propriétaires, favorisant ainsi le passage vers des véhicules plus propres. Toutefois, cette distinction nécessite une preuve rigoureuse que le surpoids provient uniquement du système de propulsion, ce qui complique la gestion et les contrôles réglementaires. Aussi, ces véhicules sont physiquement plus lourds que la catégorie légère standard, ce qui peut influencer la sécurité routière, la distance de freinage, et les risques d'accident.

## Révision partielle de l'OSR

5. Acceptez-vous que la teneur de l'art. 28, al. 1, OSR soit modifiée de telle sorte que le signal « Distance minimale » (2.47) s'applique à l'avenir d'une part aux conducteurs de voitures automobiles lourdes et, d'autre part, aux conducteurs d'ensembles de véhicules dont le poids de l'ensemble excède 3,5 t (art. 28, al. 1, P-OSR) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

### Remarques / Proposition d'amendement :

Ceci précise mieux quels véhicules sont concernés, rendant la règle plus claire pour les conducteurs et les autorités.

## Révision partielle de l'OETV

6. Acceptez-vous que la délégation du contrôle officiel avant l'immatriculation (contrôle garage) soit aussi admise pour les camions et les tracteurs à sellette, pour autant qu'il s'agisse de véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t (art. 32, al. 2, P-OETV) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Cette adaptation semble pertinente pour accompagner la transition vers la mobilité électrique sans augmenter la charge administrative.

7. Acceptez-vous que des véhicules de la catégorie N<sub>2</sub> (camions et tracteurs à sellette) ne doivent plus être équipés d'un dispositif limiteur de vitesse s'il s'agit de véhicules utilitaires électriques de la catégorie N<sub>2</sub> dont le poids n'excède pas 4,25 t (art. 99, al. 2, let. e, P-OETV) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

8. Acceptez-vous que les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t ne doivent plus obligatoirement être équipés d'un extincteur (art. 114, al. 2, OETV) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :