



6 mai 2026

Rapport sur les résultats de la consultation

Modification de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière en ce qui concerne les dérogations à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit, les autorisations pour les transports spéciaux et les manifestations sportives automobiles, ainsi qu'entrée en vigueur partielle d'une modification de la loi fédérale sur la circulation routière

Consultation menée du 14 mai 2025 au 12 septembre 2025

Numéro de document : ASTRA-D-9BFF3401/1165



Préambule

La procédure de consultation 2025 « Modification de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière en ce qui concerne les dérogations à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit, les autorisations pour les transports spéciaux et les manifestations sportives automobiles, ainsi qu'entrée en vigueur partielle d'une modification de la loi fédérale sur la circulation routière » incluait la révision partielle de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR) adoptée par le Parlement le 17 mars 2023. Dans ce cadre, il a octroyé au Conseil fédéral la compétence de régler les dérogations à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit, ainsi que d'admettre un dépassement du poids maximal et de la longueur maximale autorisés pour certains véhicules et ensembles de véhicules. Le Parlement a par ailleurs levé l'interdiction des courses en circuit dans la LCR. Sur la base de ces modifications, la présente révision partielle de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière¹ (OCR) propose des adaptations subséquentes concernant les manifestations sportives automobiles. De plus, le catalogue des dérogations à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ainsi que les règles concernant l'autorisation des courses de véhicules spéciaux et de transports spéciaux nécessitent d'être adaptés. Le présent rapport comprend les résultats de la consultation concernant l'ensemble des adaptations proposées dans le projet.

L'ensemble des documents relatifs à la consultation peuvent être téléchargés depuis le site Internet de la Chancellerie fédérale, à l'adresse suivante : www.admin.ch > Droit fédéral > Procédures de consultation > Procédures de consultation terminées > 2025 > DETEC > Procédure de consultation « Modification de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière en ce qui concerne les dérogations à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit, les autorisations pour les transports spéciaux et les manifestations sportives automobiles, ainsi qu'entrée en vigueur partielle d'une modification de la loi fédérale sur la circulation routière » ; lien direct : [2024/103](#).

¹ Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR ; **RS 741.11**).

Table des matières

1	Résumé	4
2	Objet de la consultation	5
3	Déroulement de la procédure de consultation	6
4	Description détaillée du projet	7
4.1	Autorisations durables octroyées à des véhicules spéciaux	7
4.2	Abrogation de la règle des 50 t sur les autoroutes	11
4.3	Liste des tronçons	14
4.4	Exception applicable aux courses effectuées par les autorités douanières	17
4.5	Exception applicable au transport d'animaux vivants	19
4.6	Exception applicable à l'ensemble des marchandises périssables	24
4.7	Exception applicable aux véhicules à chenilles	28
4.8	Exception applicable aux chantiers de nuit	31
4.9	Exception applicable aux courses destinées à l'entretien de l'espace public .	34
4.10	Nouvelle réglementation applicable aux courses à vide.....	37
4.11	Abrogation de l'interdiction des manifestations sportives automobiles	40
4.12	Abrogation des réglementations spéciales pour les courses de Formule E....	44
4.13	Édiction par l'OFROU d'instructions relatives à l'autorisation de manifestations sportives automobiles	46
4.14	Entrée en vigueur de la nouvelle réglementation	49
5	Annexes	51
5.1	Participants à la consultation et abréviations utilisées pour les désigner	51
5.2	Liste des autres abréviations	56
5.3	Catalogue des questions soumis en consultation	57

Liste des tableaux

Tableau 1	Position de principe sur le projet.....	4
Tableau 2	Aperçu synoptique des réponses sous forme chiffrée.....	6
Tableau 3	Avis exprimés au sujet de la question 1 du catalogue de questions	7
Tableau 4	Avis exprimés au sujet de la question 2 du catalogue de questions	11
Tableau 5	Avis exprimés au sujet de la question 3 du catalogue de questions	14
Tableau 5	Avis exprimés au sujet de la question 4 du catalogue de questions	17
Tableau 7	Avis exprimés au sujet de la question 5 du catalogue de questions	19
Tableau 8	Avis exprimés au sujet de la question 6 du catalogue de questions	24
Tableau 9	Avis exprimés au sujet de la question 7 du catalogue de questions	28
Tableau 10	Avis exprimés au sujet de la question 8 du catalogue de questions	31
Tableau 11	Avis exprimés au sujet de la question 9 du catalogue de questions	34
Tableau 12	Avis exprimés au sujet de la question 10 du catalogue de questions	37
Tableau 13	Avis exprimés au sujet de la question 11 du catalogue de questions	40
Tableau 14	Avis exprimés au sujet de la question 12 du catalogue de questions	44
Tableau 15	Avis exprimés au sujet de la question 13 du catalogue de questions	46
Tableau 16	Avis exprimés au sujet de la question 14 du catalogue de questions	49

1 Résumé

L'approbation ou le rejet du projet ressort de la réponse à la question ad hoc du questionnaire. Certains participants à la consultation n'ont pas rempli le questionnaire, préférant exprimer leur avis uniquement dans une lettre. Ce sont alors les déclarations faites dans cette dernière qui ont servi de base.

Tous les cantons, à l'exception du canton de Glaris, sont fondamentalement favorables aux modifications proposées.

Une vingtaine d'associations faîtières et d'organisations intercantionales, soit la majorité, ont approuvé le projet de révision, tandis que deux autres l'ont rejeté et quatre n'ont pas pris position.

Quant aux autres organisations et milieux intéressés, la moitié d'entre eux ont transmis des avis majoritairement favorables au projet, deux y étaient opposés et les autres ont renoncé à se prononcer.

Il est à noter que plusieurs destinataires ont remis des avis identiques. Par souci de transparence, ils sont synthétisés ci-après, sous forme de prise de position commune.

Tableau 1 Position de principe sur le projet

Participants	Pour	Contre	Pas de prise de position
Cantons	25	1	0
Partis politiques	1	1	0
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	0
Associations faîtières de l'économie	3	0	1
Organisations intercantionales	4	0	2
Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national	9	2	1
Autres associations nationales	2	0	0
Secteur de l'assurance	0	0	2
Recherche et enseignement	0	0	0
Autres	0	0	0
Autres organisations et milieux intéressés	16	2	17

2 Objet de la consultation

La présente révision inclut des propositions de réglementation qui concernent l'octroi d'autorisations pour les véhicules et transports spéciaux. Ces mesures visent à mieux protéger les infrastructures et à assurer une délivrance plus efficace des autorisations.

La liste des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit doit être complétée sur certains points. Pour des raisons de protection animale, il est proposé d'exclure de cette interdiction les transports d'animaux en général.

Un autre aspect important de la présente révision est la levée de l'interdiction des courses en circuit dans la loi fédérale sur la circulation routière, qui implique des adaptations subséquentes dans l'ordonnance. La plupart des dispositions de l'ordonnance relatives à l'interdiction doivent également être abrogées. À l'avenir, les manifestations de ce type devront être autorisées par les cantons, qui tiendront compte à cet égard, entre autres, des exigences de protection de l'environnement.

Les nouvelles réglementations citées concernent l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR ; RS 741.11) et, par voie de conséquence, la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01).

3 Déroulement de la procédure de consultation

Le 14 mai 2025, le Conseil fédéral a ouvert une procédure de consultation sur le projet « Modification de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière en ce qui concerne les dérogations à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit, les autorisations pour les transports spéciaux et les manifestations sportives automobiles, ainsi qu'entrée en vigueur partielle d'une modification de la loi fédérale sur la circulation routière ». La procédure a duré jusqu'au 12 septembre 2025.

Un total de [114 destinataires](#) ont été invités à participer à la procédure de consultation, dont tous les cantons, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne œuvrant au niveau national, les associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national ainsi que d'autres organisations et milieux intéressés. Parmi les destinataires invités, 56 ont envoyé une réponse. Par ailleurs, 35 autres organisations et milieux intéressés ont fait de même, sans y avoir été directement invités.

Tableau 2 Aperçu synoptique des réponses sous forme chiffrée

Catégories	Invités	Avis émis
Cantons	26	26
Partis politiques	10	2
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	3	2
Associations faîtières de l'économie	8	4
Organisations intercantionales	16	6
Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national	30	12
Autres associations nationales	11	2
Secteur de l'assurance	3	2
Recherche et enseignement	2	0
Autres	5	0
Autres organisations et milieux intéressés	0	35
Total	114	91

Toutes les [prises de position](#) sont consultables sur le site Internet du Conseil fédéral, à la rubrique « Procédures de consultation terminées – 2025 ».

L'annexe du présent rapport comprend une liste des cantons, des partis et des organisations qui ont pris part à la consultation ainsi qu'une liste des abréviations utilisées pour les désigner.

4 Description détaillée du projet

Ci-après, les différentes modifications sont résumées dans l'ordre de la liste figurant dans le rapport explicatif, avec les résultats correspondants tirés des réponses au questionnaire.

4.1 Autorisations durables octroyées à des véhicules spéciaux

Question 1 du questionnaire : Approuvez-vous l'extension de la possibilité d'octroi d'autorisations durables à des véhicules et transports spéciaux sur les routes nationales (art. 78, al. 2, let. g, P-OCR) ?

Tableau 3 Avis exprimés au sujet de la question 1 du catalogue de questions

Catégories	Oui	Non	Pas d'avis émis
Cantons	26	0	0
Partis politiques	1	0	1
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	1
Associations faîtières de l'économie	2	0	2
Organisations intercantionales	4	0	2
Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national	9	0	3
Autres associations nationales	2	0	0
Secteur de l'assurance	0	0	2
Recherche et enseignement	0	0	0
Autres	0	0	0
Autres organisations et milieux intéressés	15	1	19

Avis favorables :

Cantons : AG, SH, BL, TI, ZH, TG, JU, VD, FR, SZ, GR, ZG, BS, OW, GE, NW, AI, SG, LU, UR, SO, NE, GL, BE, AR, VS.

Partis politiques : UDC.

Associations faîtières de l'économie : economiesuisse, USAM.

Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne : UVS.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : BPA, ASTAG, ACS, SHVF, UPSA, auto-suisse, VFAS, routesuisse, CSR.

Organisations intercantionales : asa, CCCS, CG MPS, CSSP.

Autres organisations et milieux intéressés : ASSPP, Pol cant OW, AECA, GV-ZG, ATVSL, ASS, Swiss Moto, Forum PME, metal.suisse, GV-ZH, Centre Patronal, Constructionsuisse, GalloSuisse, CCIG, SWISS.

Autres associations nationales : Commerce Suisse, Infra Suisse.

Avis défavorables :

Autres organisations et milieux intéressés : Ligue contre le bruit.

Pas d'avis émis :

Partis politiques : PS.

Secteur de l'assurance : Suva, FNG.

Organisations intercantionales : CDSVS, CCDJP.

Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne : SAB.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : ATE, Pro Alps, TCS.

Associations faîtières de l'économie : USS.

Autres organisations et milieux intéressés : Pro Velo, VIANCO, PSA, CTEBS, swissherdbook, FiBL, HOS, VMI, Vache mère Suisse, SSMB, SVS, EQUI-SCOPE, BNA, Swiss Retail Federation, Micarna.

Remarques des participants favorables au projet :

- L'ASSPP, l'AECA, la CSSP, la CG MPS et GV-ZH ajoutent que les nouvelles dispositions relatives aux autorisations octroyées à des véhicules et transports spéciaux pourraient

ponctuellement concerner l'utilisation de véhicules techniques lourds (p. ex. grues, plateformes, remorques spéciales) dans le cadre d'exercices, de courses destinées au soutien logistique ou d'interventions spéciales.²

- Le canton de Schaffhouse note que, dans le cas des courses récurrentes de véhicules spéciaux, les autorisations durables réduisent la charge administrative sans compromettre la sécurité ni mettre en péril les infrastructures.
- Le canton de Bâle-Campagne exige que chaque demande d'autorisation durable soit examinée. C'est la raison pour laquelle il considère que cet article peut être complété.
- Le BPA fait observer que la nouvelle réglementation proposée a l'avantage d'imposer la consultation de l'Office fédéral des routes (OFROU) concernant les autorisations octroyées à des véhicules et transports spéciaux s'il s'agit d'un véhicule d'un poids supérieur à 44 tonnes. Cela contribue à la sécurité sur les routes nationales. Par ailleurs, selon le BPA, le fait que l'OFROU tienne une liste des tronçons et ouvrages ouverts à la circulation générale facilite la pratique d'octroi des autorisations. Pour ces raisons, le BPA approuve la nouvelle réglementation.
- La CCCS ajoute que les autorisations durables confèrent aux acteurs économiques et aux autorités compétentes en la matière des avantages manifestes en termes de flexibilité, et allègent la charge administrative. La mention explicite concernant l'octroi d'autorisations durables sur les routes nationales rend les questions à cet égard superflues.
- Swiss Moto se félicite du complément apporté à cet alinéa. Il répond aux besoins de la branche et de l'économie, étant donné qu'il accroît la flexibilité et l'efficacité et qu'il évite un travail administratif considérable aux autorités comme aux entreprises. L'octroi d'autorisations durables pour le transport récurrent de marchandises indivisibles et pour les courses récurrentes de véhicules spéciaux constitue une avancée majeure.
- Le canton d'Obwald et la police cantonale d'Obwald font valoir le fait que des transports spéciaux avec un déport latéral ou une surlongueur exigent des aires de circulation élargies qui, en journée, sont souvent difficilement voire pas du tout disponibles en raison des charges de trafic. En lieu et place des heures d'interdiction sur certaines sections, un allègement de l'interdiction de circuler de nuit serait souhaitable. Cela réduirait le risque de conflit avec le reste du trafic (sécurité routière) et les transports pourraient gagner en rapidité et en efficacité.
- Le canton de Genève constate que ces autorisations durables seront octroyées plus rapidement, avec plus de flexibilité et permettront d'alléger les charges administratives des autorités compétentes, en évitant l'octroi d'autorisations uniques à répétition.
- Le canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures remarque que la route nationale N25 est concernée par la nouvelle réglementation. Du point de vue de la police de la circulation, l'extension est justifiable.
- Le canton de Saint-Gall souligne que les autorisations durables confèrent aux acteurs économiques et aux autorités compétentes en la matière des avantages manifestes en termes de flexibilité, et allègent la charge administrative. La mention explicite concernant l'octroi d'autorisations durables sur les routes nationales rend les questions à cet égard superflues.
- Le canton de Lucerne ajoute que la réglementation en vigueur concernant l'octroi d'autorisations aux véhicules et transports spéciaux sur les routes nationales – concrètement la cohabitation des autorisations durables et uniques – a fait ses preuves dans le cadre de l'exécution. L'extension prévue simplifie davantage la procédure.
- Infra Suisse et Constructionsuisse se félicitent de cette extension qui allège la charge administrative des autorités comme celle des entreprises concernées. La possibilité d'octroi d'autorisations durables offre à ces dernières une plus grande fiabilité de planification et permet une exécution efficace des projets d'infrastructure. Cela simplifie le déroulement opérationnel et réduit considérablement le travail administratif.
- L'ASTAG exige que des précisions soient demandées à l'OFROU sur les conséquences concrètes des propositions relatives aux véhicules et transports spéciaux. Dans sa réponse, l'OFROU confirme que les adaptations prévues de l'OCR n'entraîneront aucune modification matérielle de la pratique actuelle d'octroi des autorisations durables sur les routes nationales, et qu'il ne s'agit que d'une « mise à jour des bases légales afin qu'elles reflètent la pratique actuelle d'octroi des autorisations ». C'est pourquoi les procédures connues des entreprises de transport ainsi que les compétences des autorités délivrant les autorisations demeurent inchangées, ce qui ne durcit ni le régime des autorisations durables ni la pratique d'octroi des

² Les propositions d'amendement déposées en allemand et en italien par les participants ont été traduites à des fins de compréhension.

autorisations. Dans ces conditions, l'ASTAG soutient les propositions d'amendement de l'OCR soumises par le Conseil fédéral exclusivement pour des raisons juridiques formelles.

- L'UDC s'engage pleinement en faveur de procédures d'autorisation simplifiées et efficaces. Pour cette raison, il convient d'octroyer des autorisations de manière favorable à l'économie, sur la base de la liste validée par l'OFROU des tronçons et ouvrages des routes nationales.
- L'association metal.suisse remarque que l'abrogation prévue de l'obligation d'obtenir une autorisation pour des tronçons et ouvrages donnés simplifiera le déroulement opérationnel de certains projets de construction et réduira la charge administrative supplémentaire. Les nouvelles autorisations durables permettent une exécution efficace de la logistique des chantiers et des projets d'infrastructure et garantissent une planification flexible.
- L'UPSA accueille avec satisfaction l'assouplissement et les gains d'efficacité apportés par cette extension.
- L'UVS demande que la modification ne puisse être acceptée que pour les routes nationales.
- Deux cantons (BE et SO) ajoutent que le complément apporté à la let. g concerne exclusivement les routes nationales. Ils ne font donc aucune remarque dans la mesure où la modification ne s'applique pas également aux routes cantonales et communales. Des autorisations durables d'emprunter les routes nationales devraient pouvoir être octroyées jusqu'à un poids total de 46 t, étant donné que des véhicules en transport combiné non accompagné, à propulsion non polluante, peuvent d'ores et déjà circuler sans autorisation jusqu'à 46 t.
- L'association auto-suisse soutient l'octroi d'une autorisation durable pour les transports spéciaux sur la base des propriétés de chargement validées : en particulier, divisibilité des marchandises, masse totale (hauteur, largeur et longueur) des véhicules et des ensembles de véhicules, chargement compris, poids maximal ou charge par essieu.
- L'association routesuisse se félicite du complément apporté à cet alinéa. Il répond aux besoins de la branche et de l'économie, étant donné qu'il accroît la flexibilité et l'efficacité et qu'il évite un travail administratif considérable aux autorités comme aux entreprises. L'octroi d'autorisations durables pour le transport récurrent de marchandises indivisibles et pour les courses récurrentes de véhicules spéciaux constitue une avancée majeure.
- Le CSR constate que cette modification ne s'accompagne d'aucune répercussion négative sur la sécurité routière.
- La CCIG constate qu'en principe, les véhicules qui, en raison de leur chargement, ne répondent pas aux prescriptions relatives aux dimensions et au poids ne peuvent circuler sur la voie publique qu'au bénéfice d'une autorisation écrite. L'art. 78, al. 2, OCR énumère toutefois les cas pour lesquels des autorisations durables peuvent être délivrées. La CCIG adhère pleinement à la modification qui prévoit d'ajouter à cette liste le transport de marchandises indivisibles effectué sur les routes nationales, relevant de la compétence de la Confédération. Selon la CCIG, les autorisations durables sont bien plus avantageuses que les autorisations uniques pour les entreprises de transport qui empruntent régulièrement les mêmes trajets. Cette mesure représente un gain de temps et une simplification administrative significative, l'obtention récurrente d'autorisations ponctuelles pouvant s'avérer particulièrement fastidieuse pour les entreprises. Il s'agit par ailleurs d'une mesure cohérente, puisqu'elle vient compléter les autorisations durables déjà accordées pour le transport de marchandises indivisibles à l'intérieur des territoires cantonaux.
- SWISS salue explicitement les adaptations prévues de l'OCR. La révision est une étape importante pour moderniser les conditions-cadre pour le transport de marchandises en Suisse et les adapter aux exigences économiques actuelles. Les modifications proposées offrent l'opportunité de renforcer durablement l'efficacité et la compétitivité de la Suisse en matière de logistique. Du point de vue de l'économie et du secteur de l'aviation, l'assouplissement de la réglementation du transport et la simplification des procédures d'autorisation notamment sont d'une grande utilité. Ils permettent de mieux utiliser les infrastructures, abaissent les obstacles administratifs et favorisent l'innovation et le développement durable dans un contexte de concurrence internationale.

Remarques des participants défavorables au projet :

- Pour la Ligue contre le bruit, la modification comporte un risque d'abus, à savoir que des autorisations durables soient octroyées pour des courses qui ne servent pas à transporter des

marchandises indivisibles sur les routes nationales. Le même problème existe déjà avec les autres exceptions visées à l'art. 78, al. 2, OCR. Il ne faudrait pas l'aggraver.

4.2 Abrogation de la règle des 50 t sur les autoroutes

Question 2 du questionnaire : Approuvez-vous l'abrogation de la règle des 50 tonnes sur les autoroutes (art. 79, al. 3, P-OCR) ?

Tableau 4 Avis exprimés au sujet de la question 2 du catalogue de questions

Catégories	Oui	Non	Pas d'avis émis
Cantons	25	1	0
Partis politiques	2	0	0
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	1
Associations faîtières de l'économie	2	0	2
Organisations intercantionales	4	0	2
Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national	10	1	1
Autres associations nationales	2	0	0
Secteur de l'assurance	0	0	2
Recherche et enseignement	0	0	0
Autres	0	0	0
Autres organisations et milieux intéressés	17	0	18

Avis favorables :

Cantons : AG, SH, BL, TI, ZH, TG, JU, VD, FR, SZ, GR, ZG, BS, OW, GE, NW, AI, SG, LU, UR, SO, NE, GL, BE, AR.

Partis politiques : PS, UDC.

Associations faîtières de l'économie : economiesuisse, USAM.

Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne : UVS.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : ATE, BPA, ASTAG, ACS, SHVF, Pro Alps, UPSA, auto-suisse, routesuisse, CSR.

Organisations intercantionales : asa, CCCS, CG MPS, CSSP.

Autres organisations et milieux intéressés : ASSPP, Pol cant OW, AECA, GV-ZG, ATVSL, Pro Velo, ASS, Swiss Moto, Ligue contre le bruit, Forum PME, metal.suisse, GV-ZH, Centre Patronal, Constructionsuisse, GalloSuisse, CCIG, SWISS.

Autres associations nationales : Commerce Suisse, Infra Suisse.

Avis défavorables :

Cantons : VS.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : VFAS.

Pas d'avis émis :

Associations faîtières de l'économie : USP, USS.

Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne : SAB.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : TCS.

Secteur de l'assurance : Suva, FNG.

Autres organisations et milieux intéressés : VIANCO, Proviande, PSA, CTEBS, swissherdbook, FiBL, HOS, VMI, Vache mère Suisse, SSMB, SVS, EQUI-SCOPE, BNA, Swiss Retail Federation, Micarna.

Organisations intercantionales : CDSVS, CCDJP.

Remarques des participants favorables au projet :

- Pro Alps, l'ATE et le PS sont favorables à l'obligation de consulter l'OFROU pour l'autorisation des courses effectuées avec des véhicules allant jusqu'à 50 t.
- Commerce Suisse et l'ASTAG ajoutent qu'outre les exigences en matière de technique et de construction posées aux parties intégrantes des routes nationales, la liste de l'OFROU doit prendre en compte au même titre et garantir la fonction des routes nationales en tant qu'indispensables voies d'approvisionnement qui doivent être maintenues ouvertes ; les réductions continues de poids sur les routes nationales sont contraires à cet objectif et sont

contre-productives. C'est pourquoi la limite des 50 t, déjà supprimée dans la pratique et devenue de fait obsolète dans l'OCR, ne peut pas avoir tendance à entraîner un nivellement par le bas d'autres adaptations des poids maximaux autorisés. En tant que propriétaire et gestionnaire des routes nationales, la Confédération doit plutôt viser, dans la mesure du possible, un poids total d'au moins 60 t, éligible à l'obtention d'une autorisation durable, au moins sur les axes principaux.

- Le canton de Bâle-Campagne précise que les demandes sont toujours examinées ; dès lors, aucune instance de contrôle n'est supprimée. L'abrogation de cet article décharge autant les autorités chargées d'octroyer les autorisations que les titulaires de ces autorisations.
- Selon le canton de Fribourg, pour autant que cette abrogation réduit la limite à 44 t et empêche l'augmentation dans certains cas à 50 t et que cette abrogation va dans le sens de la sécurité et n'engage pas les cantons, l'État de Fribourg n'est pas concerné.
- Le canton de Genève ajoute que l'OFROU est consulté pour empêcher toute surcharge des infrastructures sur les routes nationales non aménagées pour supporter plus de 44 t.
- Quatre cantons (AI, SO, AR et SH) et l'asa mentionnent que l'OFROU, en sa qualité de propriétaire de routes, sait si, par exemple, la route nationale N25 enjambant la rivière Kaubach peut ou non être empruntée par des véhicules très lourds. D'une part, certains tronçons d'autoroutes sont d'ores et déjà limités à un poids total de 44 t. D'autre part, les autorités compétentes en la matière peuvent, sur d'autres tronçons de routes nationales, octroyer des autorisations pour un poids supérieur, sans consulter l'OFROU. Il convient de se féliciter de cette possibilité. L'abrogation de l'al. 3 concerne exclusivement les routes nationales. Dans la mesure où les routes cantonales ne sont pas concernées, cela n'appelle pas de remarques particulières.
- Le canton de Saint-Gall et la CCCS ajoutent que, pour protéger les infrastructures contre une surcharge, il est important et compréhensible que l'OFROU soit informé dans de tels cas.
- Selon le canton de Lucerne, l'abrogation de l'al. 3 permet de s'assurer que l'OFROU sera impérativement consulté à l'avenir dans de tels cas. Des compétences seront déléguées et les limites de poids respectives seront validées par les différents cantons. Toute surcharge des infrastructures pourra ainsi être empêchée. En fin de compte, la mesure tient compte de la protection des infrastructures.
- Infra Suisse et Constructionsuisse font observer que cette adaptation permettra un petit pas vers la réduction de la charge administrative.
- La Ligue contre le bruit exige que le conflit de compétences décrit soit résolu, conformément à la proposition, en faveur de la clarification de la compétence de l'OFROU.
- L'ACS plaide en faveur d'un trafic le plus fluide possible et d'un bon entretien des infrastructures pour les automobilistes suisses. L'association approuve l'abrogation proposée en particulier si celle-ci atteint le second objectif. En revanche, pour les raisons citées, elle rejette les éventuelles futures hausses du poids autorisé des camions.
- L'UDC est d'accord avec les adaptations de l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit, ainsi qu'avec la suppression du caractère temporaire de la compensation du surplus de poids.
- Le canton de Neuchâtel constate que le gestionnaire de l'infrastructure est seul responsable de la délivrance d'autorisations spéciales sur son infrastructure. Les compétences doivent être définies en fonction du propriétaire de l'infrastructure (OFROU, canton, commune et privé). L'abrogation de cet article va dans ce sens.
- L'UPSA note qu'une consultation de l'OFROU afin de protéger les infrastructures contre une charge excessive est à saluer.
- L'UVS exige que l'obligation d'approbation de l'OFROU demeure centrale.
- Le canton de Berne ajoute que l'abrogation de l'al. 3 concerne exclusivement les routes nationales. Il ne fait aucune remarque dans la mesure où la modification ne s'applique pas également aux routes cantonales et communales. En lieu et place de la règle des 50 t sur les routes nationales, il faudrait impérativement introduire une règle des 46 t. Justification : des véhicules en transport combiné non accompagné, à propulsion non polluante, circulent d'ores et déjà en toute légalité sans autorisation jusqu'à 46 t.
- L'association auto-suisse souligne qu'une consultation est judicieuse et nécessaire si aucun registre d'objets ne donne, de manière équivalente, des éclaircissements sur les ouvrages et sur leur portance.
- L'USAM note que, dans un souci de protection des infrastructures contre une charge excessive, il est pertinent de consulter l'OFROU, dans la mesure où les tronçons et ouvrages concernés peuvent ne pas figurer dans un registre (voir à ce sujet la remarque

relative à la question 3). Néanmoins, concernant l'abrogation de la règle des 50 t, l'USAM exige qu'elle ne puisse pas entraîner des réductions de poids maximaux autorisés. En effet, cela porterait atteinte à la fonction des routes nationales en tant que principales voies d'approvisionnement de la Suisse.

- Le CSR ajoute que cette modification allant dans le sens de la sécurité routière doit être considérée comme positive.
- Selon SWISS, les interdictions de circuler le dimanche et de nuit en vigueur pour le transport de marchandises par route constituent un désavantage concurrentiel considérable pour le fret aérien suisse. L'Union européenne n'impose pas de telles restrictions aux transports de fret aérien. Les interdictions compliquent inutilement les liaisons internationales de fret via les aéroports suisses et portent atteinte à l'attractivité du pays. En particulier, des courses à vide effectuées le samedi soir jusqu'à la frontière revêtiraient une grande importance pour le secteur. Actuellement, les camions qui arrivent ou déchargent trop tard doivent rester à Zurich jusqu'au lundi. Un assouplissement améliorerait non seulement les procédures pour SWISS et ses prestataires, mais il renforcerait aussi la compétitivité internationale de la Suisse en matière de logistique.

Remarques des participants défavorables au projet :

- Selon la VFAS, la réduction de la bureaucratie devrait être encouragée.
- Le canton du Valais ajoute que, selon le Service de la mobilité du canton du Valais (SDM), le gestionnaire (propriétaire) de l'infrastructure est seul responsable de la délivrance d'autorisations spéciales sur son infrastructure. Dès lors, les compétences sont définies en fonction du propriétaire de l'infrastructure (OFROU, canton, commune et privé). Proposition d'amendement : ⁵Lorsque les dimensions et le poids fixés à l'al. 2, let. a, sont dépassés, l'autorisation de circuler sur les parties intégrantes des routes nationales énumérées à l'art. 2 de l'ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales (ORN) ne peut être délivrée que par l'OFROU.

4.3 Liste des tronçons

Question 3 du questionnaire : Acceptez-vous que l'OFROU puisse approuver la circulation sur les routes nationales de manière simplifiée, avec une « liste des tronçons » (art. 79, al. 5, P-OCR) ?

Tableau 5 Avis exprimés au sujet de la question 3 du catalogue de questions

Catégories	Oui	Non	Pas d'avis émis
Cantons	21	5	0
Partis politiques	1	0	1
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	1
Associations faîtières de l'économie	2	0	2
Organisations intercantionales	4	0	2
Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national	9	0	3
Autres associations nationales	2	0	0
Secteur de l'assurance	0	0	2
Recherche et enseignement	0	0	0
Autres	0	0	0
Autres organisations et milieux intéressés	16	0	19

Avis favorables :

Cantons : AG, SH, BL, TI, ZH, TG, JU, VD, SZ, GR, ZG, BS, OW, GE, NW, AI, SG, LU, SO, AR, BE.

Partis politiques : UDC.

Associations faîtières de l'économie : economiesuisse, USAM.

Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne : UVS.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : BPA, ASTAG, ACS, SHVF, UPSA, auto-suisse, VFAS, routesuisse, CSR.

Organisations intercantionales : asa, CCCS, CG MPS, CSSP.

Autres organisations et milieux intéressés : ASSPP, Pol cant OW, AECA, GV-ZG, ATVSL, ASS, Swiss Moto, Ligue contre le bruit, Forum PME, metal.suisse, GV-ZH, Centre Patronal, Constructionsuisse, GalloSuisse, CCIG, SWISS.

Autres associations nationales : Commerce Suisse, Infra Suisse.

Avis défavorables :

Cantons : FR, UR, NE, GL, VS.

Pas d'avis émis :

Partis politiques : PS.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : ATE, Pro Alps, TCS.

Associations faîtières de l'économie : USP, USS.

Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne : SAB.

Secteur de l'assurance : Suva, FNG.

Autres organisations et milieux intéressés : Pro Velo, VIANCO, Proviande, PSA, CTEBS, swissherdbook, FiBL, HOS, VMI, Vache mère Suisse, SSMB, SVS, EQUI-SCOPE, BNA, Swiss Retail Federation, Micarna.

Organisations intercantionales : CDSVS, CCDJP.

Remarques des participants favorables au projet :

- Commerce Suisse et l'ASTAG sont favorables à des procédures d'autorisation toujours plus simples et efficaces. C'est la raison pour laquelle les cantons chargés de l'exécution doivent être tenus d'octroyer effectivement et sans exception des autorisations uniques et durables sur la base de la liste de l'OFROU recensant les tronçons et ouvrages des routes nationales

- ouverts à la circulation générale. Aussi l'art. 79, al. 5, P-OCR, doit-il utiliser la forme non pas potestative mais impérative.
- Le canton de Schaffhouse ajoute que la liste des tronçons simplifie les procédures, renforce la fiabilité de planification et décharge les autorités délivrant les autorisations.
 - Trois cantons (AR, SO et SZ) et l'asa ajoutent que la modification est d'ores et déjà appliquée avec la « délégation de compétences aux cantons ». Transfert de la pratique actuelle avec la délégation de compétences dans l'ordonnance (OCR).
 - Le canton de Saint-Gall et la CCCS relèvent qu'une approbation simplifiée de l'OFROU, sous la forme d'une liste des tronçons et ouvrages, donnée aux autorités délivrant les autorisations réduit notablement le travail administratif.
 - Selon le canton de Vaud, cette simplification devra être organisée de manière à ne pas représenter une charge administrative trop importante pour les cantons qui se voient déléguer une compétence de la Confédération.
 - Swiss Moto et routesuisse accueillent avec satisfaction cette modification indispensable pour garantir la sécurité routière et pour empêcher des dépassements de la portance de certains ouvrages. Après la catastrophe de Gênes (Italie) et les analyses de l'état des ouvrages d'art en Suisse, la prudence est de mise. Cette disposition permet de définir clairement les responsabilités en cas d'accidents dus à un dépassement de la portance.
 - Infra Suisse et Constructionsuisse apprécient le transfert de compétence à l'OFROU. Ils indiquent que des incidents tragiques survenus dans nos pays voisins ont attiré l'attention sur l'importance de garantir la sécurité routière et d'empêcher des dépassements de la portance des ouvrages d'art, notamment des ponts. Les incidents survenus à l'étranger et les analyses de l'état des ouvrages d'art en Suisse montrent que la fiabilité, la sécurité et la qualité ne vont pas de soi. La prudence est de mise et les responsabilités doivent être clairement définies.
 - Pour la Ligue contre le bruit, la solution d'une ouverture à la circulation générale publiée par l'OFROU semble pragmatique. Dans la pratique, des échantillons sont importants pour garantir l'application correcte par les cantons.
 - L'UVS constate la simplification administrative avec satisfaction.
 - Le canton de Berne indique que la modification de l'al. 5 concerne exclusivement les routes nationales. Il ne fait aucune remarque dans la mesure où la modification ne s'applique pas également aux routes cantonales et communales.
 - L'association auto-suisse ajoute que le registre d'objets peut aussi être utilisé pour la question 2, de sorte que les dépenses de consultation peuvent être réduites.
 - Selon la VFAS, la réduction de la bureaucratie devrait être encouragée.
 - L'USAM tient à saluer expressément la simplification sous forme de liste prédéfinie par l'OFROU étant donné qu'elle permet d'alléger la charge administrative. Il faudrait par ailleurs étudier la possibilité d'étendre la liste aux tronçons et ouvrages concernés par la deuxième question.
 - Le CSR constate que cette modification ne s'accompagne d'aucune répercussion négative sur la sécurité routière.

Remarques des participants défavorables au projet :

- Deux cantons (FR et NE) attirent l'attention sur le fait que le propriétaire de l'infrastructure est seul responsable de la délivrance d'autorisations spéciales sur son infrastructure. Dès lors, les compétences sont définies en fonction du propriétaire de l'infrastructure (OFROU, canton, commune et privé). Proposition d'amendement : ⁵Lorsque les dimensions et le poids fixés à l'al. 2, let. a, sont dépassés, l'autorisation de circuler sur les parties intégrantes des routes nationales énumérées à l'art. 2 de l'ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales (ORN) ne peut être délivrée que par l'OFROU.
- Le canton d'Uri ajoute que, selon lui, le choix des tronçons ne peut pas relever de la compétence du titulaire de l'autorisation, mais qu'il doit être clairement effectué par l'autorité délivrant les autorisations. Si tel est le cas, alors la modification proposée peut être approuvée. Un renvoi à l'autorisation figurant sur la liste de l'OFROU (tronçons et limites pour les « autorisations durables uniquement pour les routes nationales ») ne suffit pas, étant donné que ceux-ci ne peuvent être contrôlés que difficilement par les organes compétents en la matière.
- Le canton de Glaris attire l'attention sur le fait que la coordination et le contrôle des transports spéciaux à l'aide d'une liste des tronçons sont compliqués pour la police. De même,

concernant les activités de chantier sur autoroute, il est plus difficile, principalement pour les chauffeurs et entreprises de transport étrangers, d'élaborer et de mettre correctement en œuvre la planification des itinéraires.

- Le canton du Valais ajoute que, selon le SDM, l'OFROU ne doit pas approuver la circulation mais doit délivrer les autorisations spéciales afférentes du réseau dont il a la charge.

4.4 Exception applicable aux courses effectuées par les autorités douanières

Question 4 du questionnaire : Acceptez-vous que les courses effectuées par les véhicules des autorités douanières ne tombent pas sous l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit (art. 91a, al. 1, let. d, P-OCR) ?

Tableau 6 Avis exprimés au sujet de la question 4 du catalogue de questions

Catégories	Oui	Non	Pas d'avis émis
Cantons	26	0	0
Partis politiques	1	1	0
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	1
Associations faîtières de l'économie	2	0	2
Organisations intercantionales	4	0	2
Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national	7	2	3
Autres associations nationales	1	0	1
Secteur de l'assurance	0	0	2
Recherche et enseignement	0	0	0
Autres	0	0	0
Autres organisations et milieux intéressés	12	1	22

Avis favorables :

Cantons : AG, SH, BL, TI, ZH, TG, JU, VD, FR, SZ, GR, ZG, BS, OW, GE, NW, AI, SG, LU, UR, SO, NE, GL, BE, AR, VS.

Partis politiques : UDC.

Associations faîtières de l'économie : economiesuisse, USAM.

Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne : UVS.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : ASTAG, SHVF, UPSA, auto-suisse, VFAS, routesuisse, CSR.

Organisations intercantionales : asa, CCCS, CG MPS, CSSP.

Autres organisations et milieux intéressés : ASSPP, Pol cant OW, AECA, GV-ZG, ATVSL, ASS, Swiss Moto, Forum PME, GV-ZH, Centre Patronal, CCIG, SWISS.

Autres associations nationales : Commerce Suisse.

Avis défavorables :

Partis politiques : PS.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : ATE, Pro Alps.

Autres organisations et milieux intéressés : Pro Velo.

Pas d'avis émis :

Secteur de l'assurance : Suva, FNG.

Associations faîtières de l'économie : USP, USS.

Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne : SAB.

Organisations intercantionales : CDSVS, CCDJP.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : BPA, ACS, TCS.

Autres organisations et milieux intéressés : Pro Velo, VIANCO, Proviande, PSA, CTEBS, swissherdbook, FiBL, HOS, VMI, Vache mère Suisse, SSMB, SVS, EQUI-SCOPE, Ligue contre le bruit, metal.suisse, Constructionsuisse, GalloSuisse, BNA, Swiss Retail Federation, Micarna.

Autres associations nationales : Infra Suisse.

Remarques des participants favorables :

- L'AECA et l'ASSPP constatent avec satisfaction le maintien explicite dans l'art. 91a, al. 1, let. d, de la dérogation accordée aux véhicules des services de secours, en particulier aux véhicules du service du feu. Cela garantit la disponibilité opérationnelle et la capacité

d'action des équipes de secours même pendant les heures concernées par les interdictions de circuler.

- Selon le canton de Bâle-Campagne, il est juste et important que les autorités douanières soient assimilées aux services d'urgence dans cet article.
- Le canton de Saint-Gall et la CCCS notent qu'une assimilation aux autres services d'intervention afin de pouvoir garantir l'accomplissement de leurs tâches respectives à tout moment est compréhensible et logique.
- Le canton de Genève note que cela laisse la possibilité aux services de l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF) de contrôler jour et nuit les véhicules et marchandises.
- Le canton de Lucerne ajoute que cette modification apportée conformément à l'art. 27 LCR est compréhensible.
- Selon le CSR, il est judicieux d'inclure les autorités douanières dans cette liste étant donné qu'elles agissent elles aussi pour le bien de la collectivité en tant qu'entité publique.

Remarques des participants défavorables au projet :

- L'ATE, Pro Velo et le PS font remarquer le caractère absolument central de l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit pour atténuer au moins temporairement les nombreux effets désastreux du trafic motorisé sur les êtres humains et sur l'environnement. En raison de l'existence de graves problèmes de sécurité routière et d'atteintes à l'environnement en lien avec le trafic motorisé, l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit doit être étendue et non pas assouplie. Des dérogations à cette interdiction ne peuvent être justifiées que si elles contribuent au bien-être de la nature.
- Pro Alps ne s'oppose pas absolument aux assouplissements nécessaires de l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit. Le nombre de courses effectuées par l'OFDF est faible comme l'indique le rapport explicatif à la page 8.

4.5 Exception applicable au transport d'animaux vivants

Question 5 du questionnaire : Acceptez-vous que le transport d'animaux vivants ne tombe pas sous l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit (art. 91a, al. 1, let. h, P-OCR) ?

Tableau 7 Avis exprimés au sujet de la question 5 du catalogue de questions

Catégories	Oui	Non	Pas d'avis émis
Cantons	25	1	0
Partis politiques	2	0	0
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	0
Associations faîtières de l'économie	3	0	1
Organisations intercantionales	4	0	2
Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national	10	0	2
Autres associations nationales	1	0	1
Secteur de l'assurance	0	0	2
Recherche et enseignement	0	0	0
Autres	0	0	0
Autres organisations et milieux intéressés	29	0	6

Avis favorables :

Cantons : AG, SH, BL, TI, ZH, TG, JU, VD, FR, SZ, GR, ZG, BS, OW, GE, NW, AI, SG, LU, UR, SO, NE, BE, AR, VS.

Partis politiques : PS, UDC.

Associations faîtières de l'économie : USP, economiesuisse, USAM.

Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne : SAB, UVS.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : ATE, ASTAG, ACS, SHVF, Pro Alps, UPSA, auto-suisse, VFAS, routesuisse, CSR.

Organisations intercantionales : asa, CCCS, CG MPS, C SSP.

Autres organisations et milieux intéressés : Pol cant OW, GS TTS, Prométerre, UPSV, AECA, GV-ZG, ATVSL, Pro Velo, VIANCO, Proviande, PSA, CTEBS, swissherdbook, FiBL, HOS, Swiss Moto, Vache mère Suisse, SSMB, SVS, EQUI-SCOPE, Ligue contre le bruit, Forum PME, GV-ZH, Centre Patronal, GalloSuisse, Swiss Retail Federation, CCIG, SWISS, Micarna.

Autres associations nationales : Commerce Suisse.

Avis défavorables :

Cantons : GL.

Pas d'avis émis :

Associations faîtières de l'économie : USS.

Secteur de l'assurance : Suva, FNG.

Organisations intercantionales : CDSVS, CCDJP.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : BPA, TCS.

Autres organisations et milieux intéressés : ASSPP, ASS, VMI, metal.suisse, Constructionsuisse, BNA.

Autres associations nationales : Infra Suisse.

Remarques des participants favorables :

- Le SAB fait remarquer que l'exception concernant le transport d'animaux est limitée jusqu'à présent au transport d'animaux d'abattage et de chevaux de sport. Le SAB soutient l'élargissement à tous les animaux vivants. Cette dérogation est importante notamment pour le transport d'animaux vivants dans le cadre des montées et descentes d'alpage.
- Prométerre ajoute que la modification de l'art. 91a, al. 1, let. h, OCR, répond à des impératifs concrets de bien-être animal et de logistique. En effet, la fréquence des journées de forte

chaleur augmente, rendant les transports diurnes particulièrement pénibles, voire dangereux, pour les animaux. Permettre leur transport durant les périodes plus fraîches, notamment la nuit ou le dimanche, est une mesure cohérente avec les exigences de protection des animaux.

- L'ATE, la PSA, le PS et Pro Alps soutiennent, exceptionnellement et dans un souci de protection animale, l'adaptation prévue pour les transports d'animaux. Compte tenu de la fréquence croissante des jours de forte chaleur en été, il est urgent du point de vue de la protection animale d'assouplir les horaires des trajets. Les animaux vivants transportés sont particulièrement sensibles au stress thermique, surtout en cas de longs parcours, de bouchons ou d'interruptions. Les transports de nuit, lorsqu'il fait plus frais, ou le dimanche, lorsque le volume de trafic est plus faible, peuvent nettement améliorer le bien-être animal. Cela concerne non seulement les animaux d'abattage, mais aussi les groupes d'animaux suivants : les animaux d'alpage dont les montées et descentes d'alpage sont souvent associées à de longues distances de transport (notamment en juin et en septembre) ; les jeunes animaux comme les poulettes ou les porcelets qui sont particulièrement sensibles aux températures élevées et au stress lié au transport ; les autres animaux vivants transportés dans le cadre de processus agricoles de sélection et d'élevage. L'ATE, la PSA, le PS et Pro Alps soutiennent cette dérogation en supposant que le nombre de transports d'animaux ne sera pas inutilement augmenté du fait de cet assouplissement. De manière générale, ils rejettent le transport d'animaux au moyen de véhicules motorisés. Si celui-ci était interdit, cela ne nécessiterait aucune dérogation à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit afin d'atténuer la situation misérable des animaux pendant les transports.
- Le canton de Schaffhouse ajoute qu'il est correct de considérer au même titre l'ensemble des transports d'animaux. Le bien-être animal requiert des horaires de transport flexibles, notamment en cas de canicule ou de longs trajets. La modification est pertinente également du point de vue de la législation sur la protection des animaux.
- VIANCO, l'USP, la CTEBS, Vache mère Suisse, le SSMB, swissherdbook et HOS apprécient beaucoup l'élargissement de la dérogation prévue pour les animaux d'abattage et les chevaux de sport à tous les animaux vivants. En vertu de l'ordonnance sur la protection des animaux, toute personne qui s'occupe d'animaux doit tenir compte au mieux des besoins de ces derniers. Par ailleurs, les transports d'animaux doivent être effectués avec ménagement et sans retard inutile. Selon VIANCO, l'USP, la CTEBS, Vache mère Suisse, le SSMB, swissherdbook et HOS, le bien-être animal doit figurer au premier plan. L'élargissement de la dérogation en tient compte. Du fait de l'augmentation du nombre de jours de canicule, il devient pertinent de transporter de nuit tous les animaux vivants. À l'avenir, ces animaux pourront être transportés de nuit, lorsque les températures sont plus clémentes, et de longs temps d'attente dans les bouchons pourront leur être épargnés. La possibilité de circuler le dimanche présente notamment un intérêt pour les montées et descentes d'alpage. Grâce à la réglementation uniforme à l'échelle de la Suisse, les déséquilibres qui existaient jusqu'à présent du fait des autorisations cantonales peuvent être évités, ce qui mérite d'être salué. VIANCO, l'USP, la CTEBS, Vache mère Suisse, le SSMB, swissherdbook et HOS rappellent ici l'importance de l'adaptation à tous les animaux vivants, également parce qu'il est invraisemblable que des abus aient lieu compte tenu des restrictions imposées par le droit du travail.
- Proviande et le GS TTS approuvent totalement la nouvelle réglementation demandée et les arguments avancés dans le rapport explicatif. En été, la température dans les véhicules de transport peut atteindre des niveaux tels qu'il est impossible de respecter les dispositions relatives à la protection des animaux et d'effectuer des transports diurnes. Jusqu'à présent, des autorisations de circuler de nuit ont été octroyées avec une certaine retenue ; les autorisations ne suffisaient pas à couvrir le besoin. Certaines grandes entreprises de transport ont des autorisations à l'année pour les transports de nuit, contrairement à des entreprises de plus petite taille. Celles-ci sont donc désavantagées et ne sont pas en mesure de proposer une solution adaptée en cas de besoin (p. ex. désalpe par 30 °C). La délivrance de l'autorisation de circuler de nuit relève de la responsabilité des cantons, ce qui crée des déséquilibres supplémentaires. La nouvelle autorisation, uniforme à l'échelle de la Suisse, de transporter des animaux vivants de nuit fait disparaître ces déséquilibres du marché et

renforce de manière appropriée la capacité de transports d'animaux conformes à la protection des animaux. C'est pourquoi Proviande estime que cette réglementation est non seulement pertinente mais aussi nécessaire pour garantir la conformité des transports à la protection des animaux à l'avenir également, dans des conditions climatiques modifiées.

- Le canton de Saint-Gall et la CCCS demandent que l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit soit levée pour tous les transports d'animaux dans un souci de bien-être animal. Grâce à cet assouplissement, les animaux peuvent être transportés dans le respect de leur rythme biologique et en fonction des températures extérieures. Il ne faut pas escompter une augmentation du volume de trafic étant donné qu'il n'y aura pas plus de transports d'animaux.
- Le FiBL soutient expressément la levée prévue de l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit pour les transports d'animaux. Les fortes chaleurs constituent l'un des principaux problèmes de bien-être auxquels font face les animaux transportés. Durant le trajet, ils sont particulièrement exposés à des contraintes étant donné qu'ils ne peuvent réguler leur température corporelle que de manière limitée dans les véhicules de transport. Le peu d'espace dont ils disposent et la circulation d'air restreinte accroissent considérablement le risque de stress thermique. Des interruptions dues à des bouchons ou de longs temps d'attente aggravent encore la situation. Une certaine souplesse dans les horaires des transports – p. ex. un décalage aux heures nocturnes les plus fraîches – contribue de manière décisive à réduire ces risques et à améliorer durablement le bien-être animal. La nécessité d'une telle réglementation concerne non seulement les animaux d'abattage, mais aussi les jeunes animaux comme les poulettes ou les porcelets qui sont particulièrement sensibles aux températures élevées, ainsi que les animaux d'alpage dont les montées et descentes d'alpage sont souvent associées à de longues distances de transport et ont lieu durant les mois d'été. Le FiBL considère que l'adaptation prévue est une mesure importante et nécessaire pour réduire durablement les contraintes auxquelles les animaux sont soumis durant le transport.
- Le canton de Thurgovie est favorable à l'adaptation qui permet d'élargir la dérogation à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit à tous les transports d'animaux vivants. De manière générale, les transports soumettent les animaux à une contrainte qui devient de plus en plus forte avec l'augmentation des températures extérieures. Grâce à l'extension de la dérogation à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit à tous les transports d'animaux, le bien-être animal est nettement mieux pris en compte, les températures extérieures élevées pouvant être évitées lorsque des transports sont nécessaires.
- Le canton du Jura ajoute que, concernant les exigences de protection des animaux, il salue explicitement la révision. Les transports sont en soi stressants pour les animaux. L'extension de l'exception à l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit à tous les transports d'animaux permettra de mieux prendre en compte le bien-être animal en évitant les températures de plus en plus élevées lors des transports indispensables.
- Le canton de Fribourg accueille favorablement la proposition d'étendre l'exception à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit à l'ensemble des transports d'animaux. Les transports d'animaux étant intrinsèquement stressants et susceptibles de nuire au bien-être animal, cette extension permettra de mieux tenir compte du confort et de la santé des animaux transportés, notamment en évitant les températures élevées aux heures les plus chaudes de la journée. Même si les transports de chevaux de sport et d'animaux d'abattage étaient déjà exemptés de cette interdiction de circuler, il est cependant important de souligner que cette extension ne doit pas conduire à une ouverture systématique des abattoirs et des marchés de bétail le dimanche. En ce sens, l'art. 61 de l'ordonnance concernant l'abattage d'animaux et le contrôle des viandes (OAbCV ; RS 817.190) prévoit que les organes d'exécution chargés de la surveillance officielle des abattages peuvent prélever des émoluments plus élevés en dehors des heures habituelles de travail (du lundi au vendredi entre 6 h et 20 h) ceci, afin de limiter les abus liés à des activités le dimanche.
- Le canton des Grisons note que la modification ne devrait pas surcharger les routes étant donné que les entreprises de transport doivent respecter les restrictions imposées par le droit du travail.
- Le canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures précise que les animaux vivants qui doivent être montés en alpage par exemple à cause de la canicule devraient aussi pouvoir être

transportés de nuit. Il apprécie que tous les transports d'animaux soient mis sur un pied d'égalité.

- La SVS soutient la révision prévue de l'OCR en ce qui concerne les autres dérogations à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit. Du point de vue du bien-être animal, les modifications améliorent les transports d'animaux à titre commercial, notamment du bétail d'alpage et des volailles. Des mesures appropriées doivent garantir que le bien-être animal prime toujours notamment dans les courses effectuées le dimanche et de nuit et que les capacités de transport d'animaux ne sont pas (uniquement) étendues pour des raisons économiques.
- Le canton de Lucerne ajoute que les transports sont en soi éprouvants pour les animaux. Grâce à l'extension de la dérogation à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit à tous les transports d'animaux, le bien-être animal peut être nettement mieux pris en compte, les températures de plus en plus élevées pouvant être évitées lorsque des transports sont nécessaires. L'extension ne crée pas de problème de bruit particulier étant donné que des animaux peuvent déjà être transportés de nuit, avec une autorisation.
- EQUI-SCOPE salue l'extension de l'autorisation du transport de nuit et du dimanche de tous les animaux vivants, tant d'un point de vue du bien-être des animaux que comme simplification en matière de transports d'équidés, d'autant plus que la limitation actuelle aux seuls « chevaux de sports » est peu précise et pourrait prêter à confusion.
- Le canton de Soleure note que la modification doit être vue comme une contribution au transport respectueux des animaux et, qu'à ce titre, elle doit être accueillie favorablement.
- Du point de vue de la Ligue contre le bruit, le transport des animaux vivants le dimanche et de nuit doit être rendu possible pour des raisons de bien-être animal. Toutefois, il convient de prendre des mesures afin d'empêcher tout abus de la dérogation générale à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit.
- L'UVS n'approuve la modification que si elle est plus clairement définie et contrôlée.
- GalloSuisse estime que l'extension prévue de l'art. 91a, selon laquelle le transport de toutes les espèces animales ne tombe pas sous l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit, est une évolution indispensable, pratique et respectueuse des animaux, de la réglementation actuelle. La dérogation à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit pour le transport d'animaux vivants est une solution conforme aux besoins des animaux, compatible avec le droit du travail et économiquement pertinente. Elle améliore le bien-être animal, décharge le personnel, assure le fonctionnement des exploitations agricoles et protège le secteur avicole suisse de scandales, sans porter atteinte aux intérêts de l'interdiction de circuler de nuit. Par conséquent, GalloSuisse se prononce expressément en faveur de la modification prévue de l'art. 91a et exprime sa reconnaissance pour la prise en compte de ses préoccupations.
- L'USAM tient à saluer expressément cette modification. Grâce à la possibilité de transport nocturne d'animaux, ceux-ci peuvent être protégés des températures élevées, notamment en été, et les dispositions relatives à la protection des animaux peuvent être mieux respectées. Par ailleurs, elle supprime le désavantage des PME qui, aujourd'hui, rencontrent souvent plus de difficultés que les grandes entreprises pour l'obtention d'autorisations exceptionnelles.
- Le CSR note que la présente réglementation reflète la volonté du Parlement.
- Deux cantons (AR et UR) et l'asa ajoutent que, jusqu'à présent, seul le transport d'animaux d'abattage ne tombait pas sous l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit. Désormais, l'extension doit mettre tous les transports d'animaux sur un pied d'égalité. Par exemple, des poulettes et des animaux estivés peuvent dorénavant être transportés de nuit, avec ménagement (pour les protéger de la chaleur). Les transports sont en soi éprouvants pour les animaux. Grâce à l'extension de la dérogation à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit à tous les transports d'animaux, le bien-être animal peut être nettement mieux pris en compte, les températures de plus en plus élevées pouvant être évitées lorsque des transports sont nécessaires.
- Micarna approuve pleinement les adaptations de l'art. 91a, al. 1, let. h. Pour toutes les parties prenantes, en particulier pour les animaux, les transports autorisés le dimanche et de nuit confèreraient des avantages clairs : 1. Une flexibilité accrue en cas de conditions météorologiques extrêmes : en été avant tout, le transport, par exemple de poulettes, peut

être effectué de nuit lorsque les températures sont plus fraîches. 2. Moins de trafic nocturne : un allongement inutile des temps de transport – causé par des bouchons – peut être évité pour les animaux, par exemple pour les poussins. 3. Une flexibilité logistique accrue : la planification peut être plus efficace tout au long de la chaîne de création de valeur.

- Le canton du Valais ajoute que, selon le Service de la circulation et de la navigation du canton du Valais (SCN), cette mise à égalité de tous les transports d'animaux est justifiée. Jusqu'ici, seul le transport d'animaux destinés à l'abattage était exclu de l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit. Désormais, ce qui est plus juste, il sera également possible de transporter de nuit, pour leur bien-être (notamment pour les protéger de la chaleur), par exemple des poulettes ou des animaux destinés à l'estivage.

Remarques des participants défavorables au projet :

- Le canton de Glaris indique que la dérogation existante (art. 91a, al. 1, let. h.) est suffisante. L'interdiction de circuler de nuit sert avant tout à garantir le repos nocturne des personnes habitant le long de routes fortement fréquentées. Dans l'obscurité, la vision des conducteurs est limitée, aussi l'interdiction de circuler de nuit peut-elle contribuer à réduire non seulement le bruit, mais aussi le risque d'accidents.

4.6 Exception applicable à l'ensemble des marchandises périssables

Question 6 du questionnaire : Acceptez-vous que l'exception applicable aux fleurs coupées soit étendue à l'ensemble des marchandises facilement périssables (art. 91a, al. 1, let. i, P-OCR) ?

Tableau 8 Avis exprimés au sujet de la question 6 du catalogue de questions

Catégories	Oui	Non	Pas d'avis émis
Cantons	21	5	0
Partis politiques	1	1	0
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	1
Associations faîtières de l'économie	3	0	1
Organisations intercantionales	4	0	2
Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national	8	2	2
Autres associations nationales	1	0	1
Secteur de l'assurance	0	0	2
Recherche et enseignement	0	0	0
Autres	0	0	0
Autres organisations et milieux intéressés	17	2	16

Avis favorables :

Cantons : AG, SH, BL, TI, TG, JU, FR, SZ, GR, BS, OW, GE, NW, AI, SG, LU, SO, NE, BE, AR, VS.

Partis politiques : UDC.

Associations faîtières de l'économie : USP, economiesuisse, USAM.

Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne : UVS.

Organisations intercantionales : asa, CCCS, CG MPS, CSSP.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : ASTAG, ACS, SHVF, UPSA, auto-suisse, VFAS, routesuisse, CSR.

Autres organisations et milieux intéressés : Pol cant OW, AECA, GV-ZG, ATVSL, VIANCO, CTEBS, swissherdbook, HOS, Swiss Moto, Vache mère Suisse, EQUI-SCOPE, Forum PME, GV-ZH, Centre Patronal, Swiss Retail Federation, CCIG, SWISS.

Autres associations nationales : Commerce Suisse.

Avis défavorables :

Cantons : ZH, VD, ZG, UR, GL.

Partis politiques : PS.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : ATE, Pro Alps.

Autres organisations et milieux intéressés : Pro Velo, Ligue contre le bruit.

Pas d'avis émis :

Associations faîtières de l'économie : USS.

Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne : SAB.

Secteur de l'assurance : Suva, FNG.

Organisations intercantionales : CDSVS, CCDJP.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : BPA, TCS.

Autres organisations et milieux intéressés : GS TTS, ASSPP, Prométerre, UPSV, ASS, Proviande, PSA, FiBL, VMI, SSMB, SVS, metal.suisse, Constructionsuisse, GalloSuisse, BNA, Micarna.

Autres associations nationales : Infra Suisse.

Remarques des participants favorables au projet :

- L'USP note que la détérioration des marchandises est évitée et qu'une contribution à la durabilité peut être apportée.
- Trois cantons (SH, AR et SZ) jugent cette nouvelle réglementation judicieuse étant donné que davantage de denrées périssables doivent être transportées en vue d'un traitement

immédiat, par exemple des déchets d'abattage, du lactosérum ou, parfois, des céréales. Toutefois, la notion de « marchandises facilement périssables devant être consommées, transformées ou stockées dans un délai d'un jour » laisse trop de place à l'interprétation. Pour l'autorité qui octroie les autorisations, la délivrance de renseignements et la détermination des marchandises entrant dans cette catégorie s'en trouvent compliquées. Il serait donc souhaitable que l'OFROU publie une instruction ou une liste définissant les marchandises tombant sous le coup de l'expression « marchandises facilement périssables devant être consommées, transformées ou stockées dans un délai d'un jour ».

- La CTEBS, swissherdbook, HOS et Vache mère Suisse apprécient l'extension de la dérogation à l'ensemble des marchandises périssables. Ainsi, la détérioration de ces denrées peut être évitée et une contribution à la durabilité peut être apportée.
- La CCCS est d'accord, MAIS du point de vue des autorités de contrôle, la formulation de l'exemption générale des marchandises périssables devant être consommées, transformées ou stockées dans un délai d'un jour manque de précision. Lors des contrôles routiers, les autorités de contrôle peuvent difficilement savoir si les produits répondent aux critères susmentionnés. La présente modification légale ouvre les portes à des abus puisque les autorités de contrôle n'ont pas les connaissances spécifiques concernant les marchandises périssables et la possibilité de les utiliser « dans un délai d'un jour ».
- Le canton de Genève ajoute que cela est cohérent pour les marchandises devant être transformées ou stockées dans des délais très courts sous peine d'être inutilisables.
- Le canton de Nidwald note que l'extension du champ d'application devrait accroître le trafic. De plus, il souligne que la formulation très générale proposée (« marchandises facilement périssables ») peut être source de questions ou d'incertitudes notamment pour les autorités de contrôle. Actuellement, la disposition n'inclut que les « fleurs coupées », ce qui est une définition très claire. Pour autant, le canton de Nidwald approuve la nouvelle formulation dans le contexte général. Mais il souhaite un nouvel examen de la formulation et, le cas échéant, une précision.
- Le canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures note qu'une telle réglementation semble judicieuse mais requiert une définition plus précise (p. ex. accompagnée d'une fiche d'information ou d'un guide). Ainsi, dans ce canton, cela pourrait signifier une simplification de la transformation des drêches de la brasserie Locher.
- Le canton de Saint-Gall indique que, du point de vue des autorités de contrôle, l'exemption générale des marchandises périssables devant être consommées, transformées ou stockées dans un délai d'un jour pourrait engendrer des problèmes d'application dans la pratique. Éventuellement, les autorités de contrôle n'ont pas les connaissances spécifiques concernant les marchandises périssables et la possibilité de les utiliser « dans un délai d'un jour », c'est pourquoi l'efficacité de la disposition peut être remise en question.
- Le canton de Lucerne remarque que la réglementation actuelle (art. 91a, al. 3, OCR) donne aux courses visées à l'art. 91a, al. 1, let. f à j, OCR, la possibilité de transporter certaines autres marchandises. La mise en œuvre induit d'ores et déjà des différences. Une plus grande ouverture crée des problèmes de mise en œuvre supplémentaires. Aussi est-il particulièrement nécessaire de préciser exactement la notion de « marchandises facilement périssables » et de la définir de manière exhaustive. Le canton estime que c'est le cas avec la formulation proposée (« marchandises devant être consommées, transformées ou stockées dans un délai d'un jour »). Pour les mêmes raisons que celles évoquées au ch. 5, il n'y a pas de problème de bruit particulier ici non plus.
- Le canton de Soleure juge l'extension de la dérogation pertinente. Ainsi, le traitement immédiat des marchandises périssables est possible. Les besoins de l'économie et des consommateurs sont également pris en considération. Néanmoins, des contrôles sont indiqués pour éviter des abus. Il est nécessaire de préciser la formulation très générale « marchandises facilement périssables ». Sans cette précision, il faut partir du principe que les autorités chargées d'octroyer des autorisations et de procéder à des contrôles seront confrontées à de nouvelles questions et incertitudes. Cela pourrait être contrecarré avec une instruction ou une liste de l'OFROU définissant clairement les marchandises tombant sous le coup de l'expression « marchandises facilement périssables devant être consommées, transformées ou stockées dans un délai d'un jour ».
- L'ACS indique qu'il serait pertinent que la notion de « marchandises facilement périssables » soit définie avec précision ou qu'une liste des marchandises soumises à cette réglementation soit établie.

- L'UPSA trouve que la formulation générale de la notion de « marchandises facilement périssables » est judicieuse. Néanmoins, il est important de prédéfinir ces marchandises afin d'assurer la sécurité juridique. Ces marchandises facilement périssables prédéfinies peuvent être consignées dans une instruction ou dans une fiche technique.
- L'UVS n'approuve la modification que si elle est plus clairement définie et contrôlée.
- Le Centre Patronal considère que l'expression « marchandises facilement périssables » est trop vague et sujette à interprétation. Il reviendrait aux autorités de contrôle, notamment à la police, de trancher au cas par cas ce qui relève ou non de cette catégorie. Cela n'est guère réaliste. Il faudrait clarifier ce point.
- L'association auto-suisse est favorable à une formulation des « marchandises facilement périssables ». Néanmoins, pour l'exécution de la mesure, cela requiert un registre des marchandises transportées acceptées. Le cas échéant, une instruction peut aussi être utilisée à cet effet.
- Pour l'USAM, l'extension de la dérogation aux marchandises facilement périssables qui doivent être traitées aussi rapidement que des fleurs coupées est à saluer au sens de l'égalité juridique. Afin de créer une sécurité juridique, une définition des marchandises considérées comme « facilement périssables » devrait être envisagée le cas échéant.
- Le CSR note que la présente réglementation reflète la volonté du Parlement.
- La Swiss Retail Federation soutient l'extension de la dérogation applicable aux fleurs coupées à l'ensemble des marchandises facilement périssables. Pour l'exécution, la séparation claire entre les marchandises facilement périssables et les produits qui ne relèvent pas de l'art. 91a, al. 1, let. g, doit être garantie.
- La CCIG ajoute qu'en ce qui concerne l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit, le projet prévoit d'élargir la dérogation à l'ensemble des marchandises facilement périssables. La CCIG se réjouit de cette extension, qui corrige une iniquité de traitement. En effet, certaines denrées facilement périssables ne bénéficient aujourd'hui d'aucune dérogation, alors même qu'elles nécessitent une livraison rapide. La nouvelle formulation proposée, plus large et sans mention exhaustive des marchandises concernées, offre une souplesse bienvenue. Elle permet de mieux tenir compte de la diversité des produits périssables et assure ainsi une égalité de traitement entre les différents secteurs économiques.
- Le canton du Valais note que, selon le SCN, cette nouvelle réglementation fait totalement sens dans la mesure où de plus en plus de denrées périssables doivent être transportées en vue d'un traitement immédiat, par exemple des abats, du lactosérum ou, parfois, des céréales. L'expression « le transport de marchandises facilement périssables devant être consommées, transformées ou stockées dans un délai d'un jour » laisse toutefois une grande marge d'interprétation. Pour l'autorité qui octroie les autorisations, la délivrance de renseignements et la détermination des marchandises entrant dans cette catégorie s'en trouvent compliquées. Pour cette raison, l'OFROU doit publier une instruction ou une liste définissant clairement les marchandises tombant sous le coup de l'expression « le transport de marchandises facilement périssables devant être consommées, transformées ou stockées dans un délai d'un jour ».

Remarques des participants défavorables au projet :

- Pro Alps, le PS et l'ATE sont clairement opposés à des assouplissements supplémentaires de l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit. En outre, la dérogation à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit pour le transport des fleurs coupées doit être supprimée. Ainsi, le principe d'égalité juridique concernant les « marchandises facilement périssables » serait pris en considération.
- Le canton de Zurich note que la formulation choisie pour la nouvelle disposition est trop ouverte. Elle laisse une grande marge d'interprétation quant aux marchandises concernées. Il est difficile de savoir quels groupes de marchandises et chaînes de transport tombent sous le coup de la nouvelle disposition et quelles conséquences cela peut avoir sur le nombre de courses effectuées le dimanche et de nuit. Il en résulte également des difficultés d'exécution.
- Le canton de Vaud note que le terme « marchandises facilement périssables » est trop vague et sujet à interprétation. Il reviendrait alors aux autorités de contrôle, notamment à la police, de trancher au cas par cas ce qui relève ou non de cette catégorie, ce qui n'est ni réaliste ni souhaitable en pratique.
- Le canton de Zoug demande que l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ne soit pas assouplie davantage afin de protéger la population suisse. Les transporteurs peuvent

assurer les transports de marchandises facilement périssables en appliquant des mesures organisationnelles appropriées (parc de véhicules, logistique, camions frigorifiques, etc.).

- Le canton d'Uri note que des exceptions sont d'ores et déjà possibles pour les fleurs coupées et les denrées alimentaires. Une extension occasionnerait pour les autorités responsables des routes une charge supplémentaire disproportionnée par rapport à la valeur ajoutée d'une extension applicable par exemple au transport des déchets d'abattage. En cas d'acceptation, il convient toutefois de relever que la notion de « marchandises facilement périssables devant être consommées, transformées ou stockées dans un délai d'un jour » laisse une grande place à l'interprétation. Pour l'autorité qui octroie les autorisations, la délivrance de renseignements et la détermination des marchandises entrant dans cette catégorie s'en trouvent compliquées. Aussi serait-il souhaitable, si l'article devait être accepté, que l'OFROU publie une instruction ou une liste définissant clairement les marchandises tombant sous le coup de l'expression « marchandises facilement périssables devant être consommées, transformées ou stockées dans un délai d'un jour ».
- La Ligue contre le bruit ajoute que des dérogations générales supplémentaires comportent un risque d'abus avec des courses effectuées le dimanche et de nuit alors que cela n'est pas indispensable. L'interdiction de circuler le dimanche et de nuit est donc inutilement affaiblie. En cas de mise en œuvre de la modification proposée dans le présent projet, il convient au moins de prendre des mesures qui empêchent tout recours abusif à l'exception générale à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit.
- Le canton de Glaris note que l'interdiction de circuler de nuit sert avant tout à garantir le repos nocturne des personnes habitant le long de routes fortement fréquentées. Dans l'obscurité, la vision des conducteurs est limitée, aussi l'interdiction de circuler de nuit peut-elle contribuer à réduire non seulement le bruit, mais aussi le risque d'accidents. La notion de « marchandises périssables » n'est pas clairement définie et favorise le recours abusif à des courses inutiles.

4.7 Exception applicable aux véhicules à chenilles

Question 7 du questionnaire : Acceptez-vous que l'exception applicable aux véhicules à chenilles soit étendue à d'autres cas d'application (art. 91a, al. 1, let. k^{bis}, P-OCR) ?

Tableau 9 Avis exprimés au sujet de la question 7 du catalogue de questions

Catégories	Oui	Non	Pas d'avis émis
Cantons	21	3	2
Partis politiques	1	1	0
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	0
Associations faîtières de l'économie	2	0	2
Organisations intercantionales	4	0	2
Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national	6	3	3
Autres associations nationales	2	0	0
Secteur de l'assurance	0	0	2
Recherche et enseignement	0	0	0
Autres	0	0	0
Autres organisations et milieux intéressés	11	3	21

Avis favorables :

Cantons : AG, SH, TI, ZH, TG, JU, VD, FR, SZ, GR, ZG, GE, NW, AI, SG, LU, UR, SO, NE, AR, VS.

Partis politiques : UDC.

Associations faîtières de l'économie : economiesuisse, USAM.

Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne : SAB, UVS.

Organisations intercantionales : asa, CCCS, CG MPS, CSSP.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : ASTAG, SHVF, UPSA, VFAS, routesuisse, CSR.

Autres organisations et milieux intéressés : AECA, GV-ZG, ATVSL, Swiss Moto, Forum PME, metal.suisse, GV-ZH, Centre Patronal, Constructionsuisse, CCIG, SWISS.

Autres associations nationales : Commerce Suisse, Infra Suisse.

Avis défavorables :

Cantons : OW, GL, BE.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : ATE, Pro Alps, auto-suisse.

Partis politiques : PS.

Autres organisations et milieux intéressés : Pol cant OW, Pro Velo, Ligue contre le bruit.

Pas d'avis émis :

Cantons : BL, BS.

Associations faîtières de l'économie : USP, USS.

Autres organisations et milieux intéressés : GS TTS, ASSPP, Prométerre, UPSV, VIANCO, ASS, Proviande, PSA, CTEBS, swissherdbook, FiBL, HOS, VMI, Vache mère Suisse, SSMB, SVS, EQUI-SCOPE, GalloSuisse, BNA, Swiss Retail Federation, Micarna.

Secteur de l'assurance : Suva, FNG.

Organisations intercantionales : CDSVS, CCDJP.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : BPA, ACS, TCS.

Remarques des participants favorables au projet :

- Le SAB constate que la dérogation accordée aux dameuses de pistes doit être élargie afin de créer une exception générale pour les véhicules à chenilles indispensables pour approvisionner les localités isolées. Cela peut être utile notamment si des localités sont temporairement coupées du monde extérieur, par exemple à la suite d'intempéries.

- L'asa et deux cantons (AR et SH) estiment que les véhicules à chenilles sont des véhicules spéciaux et qu'ils nécessitent une autorisation exceptionnelle comme avant. Ainsi, les cantons ont encore la possibilité d'introduire dans l'autorisation spéciale d'éventuelles conditions/restrictions en dehors des routes praticables. Dans la pratique, cela est souvent requis pour les travaux de foresterie et de construction.
- Le canton de Genève note que cela facilite l'approvisionnement des localités isolées en dehors des chemins et routes praticables, notamment en période hivernale.
- Le canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures ajoute que l'approvisionnement des localités isolées peut ainsi être amélioré.
- Selon Infra Suisse et Constructionsuisse, cette adaptation prend en compte la sécurité de l'approvisionnement dans les régions périphériques et les localités isolées. Elle pourrait être précieuse entre autres si des marchandises essentielles sont nécessaires à l'approvisionnement ou à la garantie d'infrastructures fiables. Le fait que des véhicules adaptés à cette mission soient actuellement soumis à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ne correspond pas à leur idée d'une approche pragmatique, orientée vers les besoins.
- Le canton d'Uri salue explicitement l'adaptation étant donné que les véhicules à chenilles sont des véhicules spéciaux et que leur exploitation nécessite une autorisation exceptionnelle comme avant. Ainsi, l'autorité délivrant les autorisations a encore la possibilité de prononcer d'autres restrictions en dehors des routes praticables en fixant des conditions.
- Selon le CSR, la présente réglementation reflète la volonté du Parlement.
- Le canton du Valais note que, selon le SCN, cette mesure doit être soutenue car il s'agit également d'une demande de l'asa.

Remarques des participants défavorables au projet :

- Le canton d'Obwald et la police cantonale d'Obwald trouvent que la définition « ... destinées à l'approvisionnement de sites éloignés des routes praticables » n'est guère applicable dans le cadre de l'exécution. Cette disposition ouvre la porte au trafic de loisirs, que ce soit avec des quads, des véhicules tout-terrain ou des motoneiges. La formulation du but d'utilisation doit être très stricte.
- La Ligue contre le bruit note que des dérogations générales supplémentaires comportent un risque d'abus avec des courses effectuées le dimanche et de nuit alors que cela n'est pas indispensable. L'interdiction de circuler le dimanche et de nuit est donc inutilement affaiblie. En cas de mise en œuvre de la modification proposée dans le présent projet, il convient au moins de prendre des mesures qui empêchent tout recours abusif à l'exception générale à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit.
- Pro Alps ne s'oppose pas absolument aux assouplissements nécessaires de l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit.
- Le canton de Glaris se prononce fondamentalement contre, mais une autorisation exceptionnelle doit pouvoir être demandée comme avant pour les courses indispensables. La réglementation actuelle concernant les régions de sports d'hiver ou les règles cantonales de dérogation et d'autorisation doit aussi être maintenue afin de protéger la nature.
- Dans le canton de Berne, les courses effectuées avec des véhicules à chenilles dont le poids total n'excède pas 3,5 t (quads et quadricycles à moteur équipés de chenilles) sont autorisées au crépuscule et de nuit uniquement en cas d'urgence et d'interventions de sauvetage. C'est pourquoi le canton de Berne considère que l'extension des courses nocturnes est contreproductive, même si les autorités cantonales peuvent restreindre la dérogation en fixant des conditions dans l'autorisation. Les courses visées à l'art. 91a, al. 1, let. k^{bis}, doivent être exclues de l'interdiction de circuler le dimanche, et non pas de l'interdiction de circuler de nuit. L'exception ne doit pas être limitée aux véhicules à chenilles dont le poids total n'excède pas 3,5 t. Le canton de Berne approuve en revanche une dérogation générale pour les courses effectuées le dimanche avec des véhicules à chenilles.
- Selon auto-suisse, cette forme d'autorisation pour l'approvisionnement des exploitations doit continuer d'être octroyée en fonction des besoins (saisonniers, non saisonniers, touristiques ou

privés), avec une autorisation exceptionnelle, notamment à des fins de protection de la nature.

4.8 Exception applicable aux chantiers de nuit

Question 8 du questionnaire : Acceptez-vous que l'exception applicable aux chantiers de nuit ne soit plus soumise à autorisation mais devienne une exception générale et que la disposition y relative soit reformulée (art. 91a, al. 1, let. o, P-OCR) ?

Tableau 10 Avis exprimés au sujet de la question 8 du catalogue de questions

Catégories	Oui	Non	Pas d'avis émis
Cantons	24	2	0
Partis politiques	1	1	0
Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	0
Associations faitières de l'économie	2	1	1
Organisations intercantionales	4	0	2
Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national	8	2	2
Autres associations nationales	2	0	0
Secteur de l'assurance	0	0	2
Recherche et enseignement	0	0	0
Autres	0	0	0
Autres organisations et milieux intéressés	13	2	20

Avis favorables :

Cantons : AG, SH, TI, ZH, TG, JU, VD, FR, SZ, GR, ZG, BS, OW, GE, NW, AI, SG, LU, UR, SO, NE, BE, AR, VS.

Partis politiques : UDC.

Associations faitières de l'économie : economiesuisse, USAM.

Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne : SAB, UVS.

Organisations intercantionales : asa, CCCS, CG MPS, CSSP.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : ASTAG, ACS, SHVF, UPSA, auto-suisse, VFAS, routesuisse, CSR.

Autres organisations et milieux intéressés : ASSPP, Pol cant OW, AECA, GV-ZG, ATVSL, Swiss Moto, Forum PME, metal.suisse, GV-ZH, Centre Patronal, Constructionsuisse, CCIG, SWISS.

Autres associations nationales : Commerce Suisse, Infra Suisse.

Avis défavorables :

Cantons : BL, GL.

Partis politiques : PS.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : ATE, Pro Alps.

Associations faitières de l'économie : USS.

Autres organisations et milieux intéressés : Pro Velo, Ligue contre le bruit.

Pas d'avis émis :

Associations faitières de l'économie : USP.

Secteur de l'assurance : Suva, FNG.

Organisations intercantionales : CDSVS, CCDJP.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : BPA, TCS.

Autres organisations et milieux intéressés : GS TTS, Prométerre, UPSV, VIANCO, ASS, Proviande, PSA, CTEBS, swissherdbook, FiBL, HOS, VMI, Vache mère Suisse, SSMB, SVS, EQUI-SCOPE, GalloSuisse, BNA, Swiss Retail Federation, Micarna.

Remarques des participants favorables au projet :

- La CSSP, l'ASSPP, l'AECA, la CG MPS et GV-ZH constatent avec satisfaction l'introduction d'une exception générale pour les courses occasionnées par l'entretien des infrastructures

publiques (art. 91a, al. 1, let. o, OCR), qui pourrait s'appliquer à certaines missions de soutien ou d'engagement en zone rurale ou alpine.

- Le SAB souligne que les travaux d'entretien des infrastructures telles que les routes, les voies ferrées, les lignes électriques ou les lignes de télécommunication sont souvent urgents et doivent pouvoir être réalisés le dimanche et de nuit également.
- Le canton de Schaffhouse note que cette nouvelle réglementation réduit la charge pour les autorités délivrant les autorisations. Il est pertinent et correct de mettre sur un pied d'égalité les courses déjà exemptées d'autorisations telles que, par exemple, les transports de denrées alimentaires.
- Le canton du Tessin accueille favorablement la modification, notamment en ce qui concerne l'exemption relative au transport d'animaux d'abattage et de chevaux de sport. Cette adaptation permet de garantir des conditions de transport plus adéquates et respectueuses du bien-être animal, en particulier pendant les journées estivales caractérisées par des températures élevées. La possibilité d'effectuer ces transports de nuit également contribue à réduire le stress thermique subi par les animaux et, par conséquent, à améliorer leur confort et leur sécurité pendant le transport.
- Le canton de Saint-Gall et la CCCS remarquent que la transformation de l'actuelle procédure d'autorisation pour les chantiers de nuit en une exception générale à l'interdiction réduit la charge administrative pour toutes les parties prenantes et accroît la flexibilité des entreprises et organisations impliquées.
- Le canton de Schwyz demande si la réglementation s'applique uniquement aux chantiers qui sont exploités la nuit ou si elle inclut aussi les livraisons effectuées de nuit même si le chantier n'est exploité que pendant la journée. Il convient alors d'examiner une formulation plus précise ou plus large du texte de l'ordonnance.
- Le canton de Lucerne souligne que les prescriptions du droit du travail imposent des limites strictes aux travaux effectués de nuit et le dimanche. Il est donc justifiable de créer une exception générale, suffisamment spécifiée. Les autorités cantonales délivrant les autorisations ont une charge administrative allégée du fait de l'abandon du système d'autorisations uniques, ce qui est appréciable. L'introduction d'une exception générale ne signifie pas des nuisances sonores accrues. La Directive sur le bruit des chantiers (en vertu de l'art. 6 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit) demeure applicable.
- Constructionsuisse et Infra Suisse ajoutent que, du fait de sa densité, l'entretien et le développement du système de transport suisse exigent dans de nombreux cas que des travaux soient réalisés de nuit ou le week-end. D'une part, cela pose des défis liés à l'attrait de l'emploi et à la conciliation de la vie professionnelle et de la vie familiale / des loisirs, d'autre part, cela est indispensable en raison de l'importance des voies de communication. De telles courses urgentes sont proches de la pratique et posent de réelles exigences à la logistique des chantiers. Elles permettent une planification flexible de la réalisation des projets. Par conséquent, Constructionsuisse et Infra Suisse sont satisfaits si les entraves administratives sont supprimées pour leurs membres et si l'accent est davantage mis sur l'essentiel : les travaux.
- L'ACS indique que des infrastructures routières, en particulier, doivent être disponibles pour faciliter la circulation normale, précisément lorsqu'on en a le plus besoin.
- L'association metal.suisse remarque que, dans certains domaines du secteur de la construction, les travaux réalisés de nuit et le dimanche sont indispensables. La chaîne logistique correspondante contribue aussi au bon déroulement des opérations. La sécurité de la planification augmente pour les entreprises de construction et les coûts organisationnels baissent grâce aux autorisations durables prévues pour les transports de marchandises indivisibles et aux nouveaux transports spéciaux sur les routes nationales. Cette adaptation rend plus fiables les approvisionnements des clients des branches de l'acier et de l'aluminium.
- Le canton de Neuchâtel ajoute que les travaux de nuit étant de plus en plus nécessaires pour éviter d'accroître les ralentissements et bouchons sur les routes, cette exception se justifie pleinement.
- L'association auto-suisse est d'accord avec le fait que les travaux urgents de remise en état des infrastructures (routes, voies ferrées, installations à câbles et infrastructures

électriques, hydrauliques et de télécommunication) devraient pouvoir être effectués à tout moment. Toutefois, elle n'est pas d'accord avec les travaux prévisibles de nettoyage et d'entretien des aires de repos et des installations situées dans des zones de détente de proximité. Ces derniers peuvent continuer à être prévus sur des créneaux qui ne sont pas concernés par l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit.

- L'USAM et l'UPSA ajoutent que l'exception générale des travaux de construction et d'entretien sert à garantir une infrastructure fiable et efficace, ce qu'elles apprécient.
- Le CSR est d'accord avec la présente modification et apprécie la formulation précise de la dérogation.
- Le canton d'Argovie note que cette nouvelle réglementation réduit la charge pour les autorités délivrant les autorisations. Il est pertinent et correct de mettre sur un pied d'égalité les courses déjà exemptées d'autorisations telles que, par exemple, les transports de denrées alimentaires.
- SWISS propose d'introduire à l'art. 91a, al. 1, OCR une exception spécifique pour les livraisons urgentes de pièces de rechange pour le secteur de l'aviation. Cela réduirait non seulement les coûts mais aussi les émissions.
- Le canton du Valais note que, selon le SCN, cette nouvelle réglementation va permettre de réduire la charge de travail des autorités qui délivrent les autorisations. Cela fait sens vu qu'il s'agissait d'une inégalité de traitement avec les courses déjà exemptées d'autorisations telles que, par exemple, les transports de denrées alimentaires.

Remarques des participants défavorables au projet :

- D'après le canton de Bâle-Campagne, la partie « et l'entretien de l'espace public » est à supprimer.
- La Ligue contre le bruit indique que des dérogations générales supplémentaires comportent un risque d'abus avec des courses effectuées le dimanche et de nuit alors que cela n'est pas indispensable. L'interdiction de circuler le dimanche et de nuit est donc inutilement affaiblie. En cas de mise en œuvre de la modification proposée dans le présent projet, il convient au moins de prendre des mesures qui empêchent tout recours abusif à l'exception générale à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit.
- L'USS indique que les dérogations supplémentaires prévues, en particulier pour les transports occasionnés par la construction et l'entretien des routes, des voies ferrées, des installations de télécommunication, ainsi que par l'approvisionnement en énergie ou en eau, soulèvent des doutes considérables chez les syndicats. La récente déréglementation opérée dans le domaine des routes nationales et des voies ferrées a déjà levé des restrictions majeures pour le travail de nuit et le dimanche. Une nouvelle extension de ces dérogations aux autres infrastructures comporte le risque que des travaux exemptés d'autorisations deviennent la nouvelle norme et, par conséquent, que le travail de nuit et le dimanche soit accepté sans juste motif.
- Pro Alps souligne qu'un assouplissement de l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit et une compression de la protection contre le bruit du trafic routier pour des raisons bureaucratiques ne sont pas justifiés.
- Le canton de Glaris demande que les chantiers de nuit continuent d'être soumis à autorisation afin qu'ils puissent être coordonnés et surveillés (transports spéciaux, manifestations, etc.). Pour ce qui est du risque d'accident sur des routes très fréquentées, des exceptions peuvent déjà être accordées aujourd'hui.

4.9 Exception applicable aux courses destinées à l'entretien de l'espace public

Question 9 du questionnaire : Acceptez-vous que l'exception soit étendue aux courses destinées à l'entretien de l'espace public (art. 91a, al. 1, let. o, P-OCR) ?

Tableau 11 Avis exprimés au sujet de la question 9 du catalogue de questions

Catégories	Oui	Non	Pas d'avis émis
Cantons	23	3	0
Partis politiques	1	1	0
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	1
Associations faîtières de l'économie	1	2	1
Organisations intercantionales	4	0	2
Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national	7	3	2
Autres associations nationales	2	0	0
Secteur de l'assurance	0	0	2
Recherche et enseignement	0	0	0
Autres	0	0	0
Autres organisations et milieux intéressés	12	2	21

Avis favorables :

Cantons : AG, SH, TI, ZH, TG, JU, FR, SZ, GR, ZG, BS, OW, GE, NW, AI, SG, LU, UR, SO, NE, BE, AR, VS.

Partis politiques : UDC.

Associations faîtières de l'économie : economiesuisse.

Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne : UVS.

Organisations intercantionales : asa, CCCS, CG MPS, CSSP.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : ASTAG, ACS, SHVF, UPSA, VFAS, routesuisse, CSR.

Autres organisations et milieux intéressés : Pol cant OW, AECA, GV-ZG, ATVSL, Swiss Moto, Forum PME, metal.suisse, GV-ZH, Centre Patronal, Constructionsuisse, CCIG, SWISS.

Autres associations nationales : Commerce Suisse, Infra Suisse.

Avis défavorables :

Cantons : BL, VD, GL.

Associations faîtières de l'économie : USS, USAM.

Partis politiques : PS.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : ATE, Pro Alps, auto-suisse.

Autres organisations et milieux intéressés : Pro Velo, Ligue contre le bruit.

Pas d'avis émis :

Associations faîtières de l'économie : USP.

Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne : SAB.

Secteur de l'assurance : Suva, FNG.

Organisations intercantionales : CDSVS, CCDJP.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : BPA, TCS.

Autres organisations et milieux intéressés : GS TTS, ASSPP, Prométerre, UPSV, VIANCO, ASS, Proviande, PSA, CTEBS, swissherdbook, FiBL, HOS, VMI, Vache mère Suisse, SSMB, SVS, EQUI-SCOPE, GalloSuisse, BNA, Swiss Retail Federation, Micarna.

Remarques des participants favorables au projet :

- La CCCS et le canton de Saint-Gall estiment que l'exception accroît la flexibilité des organisations dans le choix de leurs moyens d'intervention et garantit l'intérêt public en matière de propreté et d'entretien des installations.

- Le canton de Genève ajoute que cela permet aux communes d'utiliser des véhicules (tracteurs ou véhicules communaux immatriculés en tant que camions) pour entretenir les espaces publics après des manifestations durant les heures d'interdiction (le dimanche par exemple).
- Le canton de Lucerne ajoute que la notion « entretien de l'espace public » est trop vague et requiert une formulation plus précise. Le risque est que cette exception soit utilisée de manière extensive et que l'interdiction soit ainsi vidée de sa substance.
- Le canton de Schaffhouse demande que les services de nettoyage puissent intervenir tôt le matin ou tard le soir afin de garantir l'ordre et la sécurité publics.
- Infra Suisse exige que, dans la mesure où l'« entretien de l'espace public » englobe aussi l'entretien des voies de communication, ses membres soient directement concernés. L'organisation apprécie une extension des exceptions et la simplification des conditions-cadre. Cela permet de réagir à temps aux adaptations imprévues sur le chantier. Cela améliore le respect des délais, réduit les temps d'interruption et optimise l'utilisation des ressources.
- L'UVS ajoute que la collecte des déchets doit elle aussi faire explicitement partie de l'exception.
- Le Centre Patronal constate qu'ici aussi, les termes manquent de précision et pourraient prêter à des interprétations excessivement larges. Il ne serait pas justifié d'autoriser, sans nécessité particulière, des opérations courantes telles que le ramassage des ordures ménagères un dimanche. En revanche, l'instauration d'un régime plus flexible dans les cas d'un nettoyage suivant une manifestation ou d'un événement public lui paraît fondé. Une clarification des situations admissibles serait souhaitable, par exemple en restreignant l'exception aux « interventions particulières ou postérieures à des événements publics ».
- Selon le canton de Berne, du fait de l'exception visée à l'art. 91a, al. 1, let. o, la réglementation correspondante à l'art. 92, al. 2, peut être supprimée. Ainsi, une exception générale à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit est créée pour les courses occasionnées par la construction et l'entretien des routes, des voies ferrées et des conduites. C'est un point positif.
- Constructionsuisse note que, dans la mesure où l'« entretien de l'espace public » englobe aussi l'entretien des voies de communication, elle apprécie une extension des exceptions et la simplification des conditions-cadre. Cela permet de réagir à temps aux adaptations imprévues sur le chantier.
- Le CSR ajoute que la présente réglementation reflète la volonté du Parlement.

Remarques des participants défavorables au projet :

- L'ATE et le PS indiquent qu'il n'est absolument pas question de lever l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit pour entretenir des aires de pique-nique dans des zones de détente.
- Le canton de Bâle-Campagne indique que la formulation de l'art. 91a, al. 1, let. o, est très générale. En particulier, la notion « entretien de l'espace public » est si ouverte qu'il est quasiment impossible de contrôler si une course est justifiée. Il faudrait clarifier la formulation ou supprimer l'article.
- Le canton de Vaud note que le terme « entretien de l'espace public » manque de précision et prête à des interprétations excessivement larges. Il ne serait notamment pas justifié d'autoriser, sans nécessité particulière, des opérations courantes telles que le ramassage des ordures un dimanche. En revanche, un nettoyage ponctuel à l'issue d'une manifestation ou d'un événement public peut apparaître comme légitime. Une clarification des situations admissibles s'avère donc indispensable, par exemple en restreignant l'exception aux « interventions urgentes ou postérieures à des événements publics ».
- La Ligue contre le bruit note que des dérogations générales supplémentaires comportent un risque d'abus avec des courses effectuées le dimanche et de nuit alors que cela n'est pas indispensable. L'interdiction de circuler le dimanche et de nuit est donc inutilement affaiblie. En cas de mise en œuvre de la modification proposée dans le présent projet, il convient au moins de prendre des mesures qui empêchent tout recours abusif à l'exception générale à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit.
- L'USS note que le travail le dimanche et de nuit doit être clairement limité pour des raisons de protection de la santé et de vie sociale et demeurer soumis à autorisation. Ces horaires de travail sont associés à des contraintes qui, à long terme, peuvent avoir des répercussions

négatives sur la santé physique et mentale des actifs. Une extension systématique des dérogations va à l'encontre de cette idée de protection. La formulation proposée est bien trop vague. En particulier, la notion « entretien de l'espace public » est très ouverte et peu claire. Il y a un risque réel d'assouplissement de l'obligation d'autorisation même pour des activités prévisibles et régulières, ce qui est inacceptable du point de vue de la protection des travailleurs.

- Pro Alps ne s'oppose pas absolument aux assouplissements nécessaires de l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit.
- Le canton de Glaris indique que l'interdiction de circuler de nuit sert avant tout à garantir le repos nocturne des personnes habitant le long de routes fortement fréquentées. Un élargissement général de la dérogation existante ne serait pas conforme à l'esprit de cette interdiction.
- L'association auto-suisse est d'accord avec le fait que les travaux urgents de remise en état des infrastructures (routes, voies ferrées, installations à câbles et infrastructures électriques, hydrauliques et de télécommunication) devraient pouvoir être effectués à tout moment. Toutefois, elle n'est pas d'accord avec les travaux prévisibles de nettoyage et d'entretien des aires de repos et des installations situées dans des zones de détente de proximité. Ces derniers peuvent continuer à être prévus sur des créneaux qui ne sont pas concernés par l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit. La proposition d'amendement d'auto-suisse est la suivante : « les courses occasionnées par la construction et l'entretien des routes, des voies ferrées et des installations de télécommunication, ainsi que par l'approvisionnement en énergie ou en eau et l'entretien de l'espace public. Des autorisations exceptionnelles peuvent être délivrées pour les travaux d'entretien et de nettoyage à effectuer pendant l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit. »
- Selon l'USAM, la plupart des travaux d'entretien de l'espace public sont prévisibles et, par conséquent, devraient être effectués pendant la journée dans la mesure du possible. Des dérogations ne devraient être accordées que si, pour des raisons compréhensibles, ces travaux ne peuvent être réalisés en dehors des heures d'interdiction de circuler le dimanche et de nuit.

4.10 Nouvelle réglementation applicable aux courses à vide

Question 10 du questionnaire : Approuvez-vous la nouvelle réglementation applicable aux courses à vide prévue par l'art. 92 OCR (art. 92, al. 1 et 1^{bis}, P-OCR) ?

Tableau 12 Avis exprimés au sujet de la question 10 du catalogue de questions

Catégories	Oui	Non	Pas d'avis émis
Cantons	23	3	0
Partis politiques	1	1	0
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	1
Associations faîtières de l'économie	2	1	1
Organisations intercantionales	4	0	2
Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national	8	2	2
Autres associations nationales	2	0	0
Secteur de l'assurance	0	0	2
Recherche et enseignement	0	0	0
Autres	0	0	0
Autres organisations et milieux intéressés	17	9	9

Avis favorables :

Cantons : AG, SH, BL, TI, ZH, TG, JU, VD, FR, SZ, GR, ZG, BS, GE, NW, AI, SG, UR, SO, NE, BE, AR, VS.

Partis politiques : UDC.

Associations faîtières de l'économie : economiesuisse, USAM.

Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne : UVS.

Organisations intercantionales : asa, CCCS, CG MPS, C SSP.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : BPA, ACS, SHVF, UPSA, auto-suisse, VFAS, routesuisse, CSR.

Autres organisations et milieux intéressés : GS TTS, Pol cant OW, AECA, GV-ZG, ATVSL, Swiss Moto, VMI, SSMB, Forum PME, metal.suisse, GV-ZH, Centre Patronal, Constructionsuisse, Swiss Retail Federation, CCIG, SWISS, Micarna.

Autres associations nationales : Commerce Suisse, Infra Suisse.

Avis défavorables :

Cantons : OW, LU, GL.

Partis politiques : PS.

Associations faîtières de l'économie : USP.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : ATE, Pro Alps.

Autres organisations et milieux intéressés : UPSV, Pro Velo, VIANCO, Proviande, CTEBS, swissherdbook, HOS, Vache mère Suisse, Ligue contre le bruit.

Pas d'avis émis :

Associations faîtières de l'économie : USS.

Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne : SAB.

Secteur de l'assurance : Suva, FNG.

Organisations intercantionales : CDSVS, CCDJP.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : BPA, TCS.

Autres organisations et milieux intéressés : ASSPP, Prométerre, ASS, PSA, FiBL, SVS, EQUI-SCOPE, GalloSuisse, BNA.

Remarques des participants favorables au projet :

- Le GS TTS considère qu'une durée de 90 minutes pour la course à vide qui précède ou suit la course, avant qu'une autorisation ne soit nécessaire, est une solution pratique, étant donné qu'une durée de 30 minutes est très courte pour de telles courses.
- La police cantonale d'Obwald considère que la limite fixée à 30 minutes est trop basse, lui préférant une durée de 60 minutes (utilisation plus efficace des conducteurs, planification, respect de l'OTR, etc.).
- Le canton de Schaffhouse remarque que la clarté apportée quant aux courses à vide autorisées améliore la prévisibilité et la sécurité juridique pour les transporteurs.
- Le canton de Saint-Gall et la CCCS ajoutent que la précision concernant les courses à vide de 30 minutes autorisées avant ou après le transport clarifie la situation pour les transporteurs et les autorités de contrôle. Cela correspond aux explications sur les dérogations générales visées à l'art. 91a.
- Le canton de Vaud ajoute que, bien que la nouvelle réglementation applicable aux courses à vide puisse être approuvée dans son principe, il est néanmoins important de préciser que le terme « courses urgentes » prête à confusion. En effet, il renvoie aux interventions menées avec un véhicule équipé de feux bleus et d'un avertisseur à deux tons alternés. Dans le cas présent, il serait plus approprié d'utiliser une formulation distincte, telle que « missions impératives », afin de mieux refléter la nature des trajets concernés, sans créer d'ambiguïté avec le régime spécifique des courses urgentes.
- Cinq organisations (routesuisse, Constructionsuisse, auto-suisse, Infra Suisse et Swiss Moto) saluent cette proposition qui allège la charge administrative pour les brèves courses à vide.
- La VMI et le SSMB constatent que le nouvel al. 1^{bis} prévoit qu'une course peut être précédée ou suivie d'une course à vide de 30 minutes maximum, sans qu'aucune autorisation ne soit nécessaire. Ces 30 minutes s'appuient sur la réglementation actuelle relative aux transports qui ne requièrent pas d'autorisation (art. 91a, al. 3, OCR). Toutefois, une durée de 30 minutes est très brève et insuffisante. La VMI et le SSMB proposent donc de porter à 90 minutes la durée maximale de la course à vide non soumise à autorisation qui précède ou suit immédiatement la course à proprement parler. Les deux organisations considèrent que cette solution est applicable dans la pratique. À cela s'ajoute le fait qu'il s'agit de la course à vide qui précède ou suit immédiatement la course elle-même. Les prescriptions sont donc de toute façon déjà restrictives et il n'y a pas de risque d'utilisation excessive de cette réglementation. De plus, la durée évoquée dans cet article s'appuie sur l'art. 91a, al. 3, OCR. Par conséquent, cet article doit également être adapté afin d'introduire la course à vide de 90 minutes maximum.
- L'ACS est d'accord tant que la circulation automobile n'est pas perturbée pendant les heures indiquées, normalement exemptes de camions.
- Le Centre Patronal propose l'extension des trajets à vide autorisés de 30 à 60 minutes avant ou après la tournée, afin de garantir une sécurité de planification réaliste pour les entreprises de transport.
- Le canton de Berne ajoute ne pas avoir de remarques sur l'abrogation de l'art. 92, al. 2, let. c, dans la mesure où la let. c est intégrée à l'art. 91a, al. 1, et que, par conséquent, une dérogation générale à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit est créée pour les courses occasionnées par la construction et l'entretien des routes, des voies ferrées et des conduites.
- Le CSR note que la présente réglementation reflète la volonté du Parlement.
- La Swiss Retail Federation ajoute qu'à l'art 92, al. 1^{bis}, P-OCR, la course à vide doit passer de 30 à 60 minutes conformément à ses explications et propositions d'amendement.
- SWISS salue explicitement le complément prévu qui permet d'octroyer des autorisations durables pour les véhicules et transports spéciaux de marchandises indivisibles exclusivement sur les routes nationales. Il confère plus de flexibilité et réduit la charge administrative pour les entreprises et les autorités. L'autorisation générale des courses à vide jusqu'à 30 minutes après les transports spéciaux est conforme à la pratique et simplifie les procédures pour les entreprises de transport. Comme déjà évoqué, SWISS recommande d'assouplir davantage la réglementation des courses à vide et d'autoriser explicitement les courses à vide le samedi soir jusqu'à la frontière.

- Micarna ajoute que, pour les transports d'animaux de nuit ou le dimanche, des courses à vide correspondantes doivent être possibles sans autorisation supplémentaire. Micarna soutient la demande du secteur des transports de porter à 90 minutes la durée des courses à vide précédant ou suivant les transports d'animaux (p. ex. trajets vers les exploitations agricoles) sans qu'aucune autorisation ne soit nécessaire, car cette durée est jugée réaliste.

Remarques des participants défavorables au projet :

- L'USP et l'UPSV considèrent qu'une durée de 90 minutes pour la course à vide qui précède ou suit la course, avant qu'une autorisation ne soit nécessaire, est une solution pratique, étant donné qu'une durée de 30 minutes est très courte pour de telles courses.
- L'ATE, Pro Alps et le PS ajoutent que les considérations commerciales ou économiques ne sont pas une raison suffisante pour permettre des courses à vide néfastes pour l'environnement pendant l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit.
- Selon VIANCO, Proviande, la CTEBS, swissherdbook, HOS et Vache mère Suisse, le nouvel al. 1^{bis} prévoit qu'une course peut être précédée ou suivie d'une course à vide de 30 minutes maximum ; les courses à vide plus longues nécessitent une autorisation. Une durée de 30 minutes est très brève et insuffisante. À cela s'ajoute le fait qu'il s'agit de la course à vide qui précède ou suit immédiatement la course elle-même. Les organisations considèrent qu'une durée de 90 minutes pour la course à vide qui précède ou suit la course, avant qu'une autorisation ne soit nécessaire, est une solution pratique. La durée évoquée dans cet article s'appuie sur l'art. 91a, al. 3, OCR. Par conséquent, cet article doit également être adapté afin d'introduire la course à vide de 90 minutes maximum.
- Le canton d'Obwald considère que la limite fixée à 30 minutes est trop basse, lui préférant une durée de 60 minutes (utilisation plus efficace des conducteurs, planification, respect de l'OTR, etc.).
- Le canton de Lucerne ajoute que déterminer une durée fixe de 30 minutes n'est bénéfique ni pour les autorités ni pour les requérants. D'une part, cette fenêtre temporelle risque d'être mise à profit pour des courses inutiles. D'autre part, ce créneau englobe des composantes imprévisibles (trafic, état des routes, visibilité ou type de véhicule) qui sont susceptibles de le faire varier. Pour la planification, il serait plus simple d'indiquer une longueur de trajet. Ainsi, le requérant et l'autorité délivrant les autorisations peuvent l'évaluer de manière correcte et toujours constante.
- La Ligue contre le bruit ajoute que des dérogations générales supplémentaires comportent un risque d'abus avec des courses effectuées le dimanche et de nuit alors que cela n'est pas indispensable. L'interdiction de circuler le dimanche et de nuit est donc inutilement affaiblie. En cas de mise en œuvre de la modification proposée dans le présent projet, il convient au moins de prendre des mesures qui empêchent tout recours abusif à l'exception générale à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit.
- Le canton de Glaris note que, jusqu'à présent, des courses à vide d'une durée allant jusqu'à 30 minutes étaient admises. La nouvelle réglementation diluerait l'interdiction de circuler de nuit.

4.11 Abrogation de l'interdiction des manifestations sportives automobiles

Question 11 du questionnaire : Approuvez-vous l'abrogation de l'art. 94 OCR concernant les manifestations sportives automobiles interdites et les exceptions en la matière (art. 94 P-OCR) ?

Tableau 13 Avis exprimés au sujet de la question 11 du catalogue de questions

Catégories	Oui	Non	Pas d'avis émis
Cantons	24	1	1
Partis politiques	1	1	0
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	0	1	1
Associations faîtières de l'économie	1	0	3
Organisations intercantionales	3	0	3
Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national	9	2	1
Autres associations nationales	0	0	2
Secteur de l'assurance	0	0	2
Recherche et enseignement	0	0	0
Autres	0	0	0
Autres organisations et milieux intéressés	10	1	24

Avis favorables :

Cantons : AG, SH, BL, TI, ZH, TG, JU, VD, FR, SZ, GR, ZG, BS, OW, NW, AI, SG, LU, UR, NE, GL, BE, AR, VS.

Partis politiques : UDC.

Associations faîtières de l'économie : USAM.

Organisations intercantionales : CCCS, CG MPS, CSSP.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : BPA, ACS, SHVF, UPSA, auto-suisse, TCS, VFAS, routesuisse, CSR.

Autres organisations et milieux intéressés : Pol cant OW, AECA, GV-ZG, ATVSL, Swiss Moto, Forum PME, GV-ZH, Centre Patronal, CCIG, SWISS.

Avis défavorables :

Cantons : GE.

Partis politiques : PS.

Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne : UVS.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : ATE, Pro Alps.

Autres organisations et milieux intéressés : Pro Velo.

Pas d'avis émis :

Cantons : SO.

Associations faîtières de l'économie : economiesuisse, USP, USS.

Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne : SAB.

Secteur de l'assurance : Suva, FNG.

Organisations intercantionales : CDSVS, CCDJP, asa.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : ASTAG.

Autres associations nationales : Commerce Suisse, Infra Suisse.

Autres organisations et milieux intéressés : GS TTS, ASSPP, Prométerre, UPSV, VIANCO, ASS, Proviande, PSA, CTEBS, swissherdbook, FiBL, HOS, VMI, Vache mère Suisse, SSMB, SVS, EQUI-SCOPE, Ligue contre le bruit, metal.suisse, Constructionsuisse, GalloSuisse, BNA, Swiss Retail Federation, Micarna.

Remarques des participants favorables au projet :

- Le canton de Schaffhouse note qu'il existe une base légale, à condition toutefois que la pratique en matière d'autorisation soit stricte.
- Le BPA ajoute que les organisateurs de manifestations sportives automobiles doivent d'ores et déjà respecter des règles strictes. En Suisse, la souveraineté sportive a été déléguée à l'association Auto Sport Suisse (ASS) par la Fédération Internationale de l'Automobile. L'ASS garantit donc le respect des normes internationales de sécurité et de réglementation dans le sport automobile. En matière de courses de motos, l'association Swiss Moto exerce la souveraineté sportive. Ces deux associations sont reconnues par Swiss Olympic. L'organisation des manifestations sportives automobiles est bien plus sûre que par le passé. Cela s'explique par des décennies d'évolution sur les plans de la technique, des prescriptions et de l'organisation. Toutes les parties prenantes bénéficient de normes de sécurité plus élevées : les pilotes, le public, les personnes postées sur le parcours et les équipes de sport motorisé. Du point de vue de la sécurité routière, il se pose néanmoins la question de savoir dans quelle mesure les courses automobiles influencent le comportement de conduite de la population. Dans sa réponse du 10 novembre 2020 à la consultation concernant la révision partielle de la loi sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre, le BPA a déjà indiqué que, dans le cadre d'une étude autrichienne sur les courses automobiles³, un comportement de vitesse accrue avait été constaté. Même si la question de la causalité n'est pas tranchée dans cette étude, il ne peut être exclu que voir des courses de vitesse en circuit favorise un style de conduite sportive et risquée sur les routes publiques. Dans ce contexte, il est important que la sécurité et l'éducation routières soient prises en considération, comme cela est indiqué à l'art. 52, al. 1, dernière phrase, LCR, et à l'art. 52, al. 2, P-LCR. Les autorités cantonales ne devraient donc approuver les manifestations sportives automobiles qu'à condition qu'il y ait des campagnes d'accompagnement et des contrôles routiers sur les voies d'accès.
- Le canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures souligne qu'il n'y a pas de base légale, c'est pourquoi cet article de l'OCR doit être abrogé.
- Le canton de Lucerne fait remarquer que l'abrogation n'entraînerait pas une hausse significative du nombre de manifestations sportives automobiles. Il n'y a aucun changement concernant les manifestations sportives automobiles sur des surfaces non stabilisées (sur un sol de bonne qualité). Les prescriptions concernant le sol (préservation de la qualité du sol) sont difficiles à respecter par les courses de vitesse en circuit, aussi celles-ci ne sont-elles guère susceptibles d'être autorisées sur des surfaces non stabilisées.
- La SHVF salue la levée de l'interdiction des manifestations sportives et d'autres courses de vitesse en circuit en Suisse. Toutefois, selon elle, le projet mis en consultation ne reflète pas la volonté du législateur, étant donné que de nombreuses dispositions de l'art. 95 empêcheront en pratique l'organisation de courses de vitesse et d'autres manifestations sportives automobiles. En l'absence de base légale pour une interdiction générale, les organisateurs ont en principe le droit d'organiser des manifestations comme des courses ou d'autres manifestations sportives automobiles. De plus, il n'y a aucune base légale suffisante pour rejeter strictement des manifestations qui s'accompagnent uniquement de légères nuisances ou atteintes à l'environnement ou à la sécurité. Il incombe donc aux autorités délivrant les autorisations de vérifier si les organisateurs tiennent dûment compte des aspects liés à la sécurité et l'éducation routières et à l'environnement (notamment au bruit) conformément aux prescriptions légales. Il convient de rappeler que le bruit est soumis à une réglementation générale et qu'il appartient aux autorités compétentes de décider si elles délivrent ou non une autorisation de dépassement ponctuel de ces normes, comme pour un concert ou une autre manifestation qui dépasse ponctuellement les valeurs limites en matière de bruit. Le Conseil fédéral n'a pas à édicter de prescriptions spécifiques pour les manifestations automobiles. En outre, il n'y a plus de bases légales permettant à l'autorité fédérale d'interdire ou d'imposer aux organisateurs certaines prescriptions en matière de courses. Tous ces éléments doivent donc être modifiés.

³ Christ R. 1992 : Motorsport aus verkehrspsychologischer Sicht (en allemand uniquement).

- L'UDC indique que les mesures générales de sécurité et la technologie des véhicules se sont considérablement améliorées. La levée de l'interdiction des courses de vitesse en circuit est donc justifiée à tous points de vue.
- L'association auto-suisse salue la levée de l'interdiction des manifestations sportives et d'autres courses de vitesse en circuit en Suisse, par le biais de l'abrogation de l'art. 94. Toutefois, selon elle, le projet mis en consultation ne reflète pas la volonté du législateur, étant donné que de nombreuses dispositions de l'art. 95 empêcheront en pratique l'organisation de courses de vitesse et d'autres manifestations sportives automobiles. En l'absence de base légale pour une interdiction générale, les organisateurs ont en principe le droit d'organiser des manifestations comme des courses ou d'autres manifestations sportives automobiles. De plus, il n'y a aucune base légale suffisante pour rejeter strictement des manifestations qui s'accompagnent uniquement de légères nuisances ou atteintes à l'environnement ou à la sécurité. La loi précise seulement que ces aspects doivent être pris en considération. Il incombe donc aux autorités délivrant les autorisations de vérifier si les organisateurs tiennent dûment compte des aspects liés à la sécurité et l'éducation routière et à l'environnement (notamment au bruit) conformément aux prescriptions légales. Il convient de rappeler que le bruit est soumis à une réglementation générale et qu'il appartient aux autorités compétentes de décider si elles délivrent ou non une autorisation de dépassement ponctuel de ces normes, comme pour un concert ou une autre manifestation qui dépasse ponctuellement les valeurs limites en matière de bruit. Le Conseil fédéral n'a pas à édicter de prescriptions spécifiques pour les manifestations automobiles. En outre, il n'y a plus de bases légales permettant à l'autorité fédérale d'interdire ou d'imposer aux organisateurs certaines prescriptions en matière de courses. Tous ces éléments doivent donc être modifiés. L'association auto-suisse demande que l'art. 95 soit modifié comme suit : ¹Les demandes d'autorisation pour manifestations sportives doivent être adressées aux cantons intéressés au moins un mois avant le déroulement de la course. Seront joints à la demande le projet du règlement, un plan exact du parcours et un horaire, ainsi que les indications sur les mesures de sécurité prévues, l'organisation du service sanitaire et le nombre approximatif des participants. ²L'autorisation n'est délivrée que si les organisateurs tiennent compte des répercussions sur la sécurité et l'éducation routière et sur l'environnement. ³Les épreuves de vitesse effectuées avec des véhicules à moteur, comme les courses de côtes, ne se dérouleront que sur des routes barrées à la circulation. ⁴Abrogé. ⁵L'OFROU peut édicter des instructions en vue de l'exécution.
- Le TCS salue la volonté du Parlement de simplifier la procédure d'autorisation relative à l'organisation de manifestations sportives mécaniques. Avec le nouvel art. 52 LCR, un changement de paradigme a été accompli, puisqu'en lieu et place d'un régime d'interdiction assorti d'exceptions, nous sommes désormais en présence d'un principe général d'autorisation, dans le respect des bases légales existantes dans les domaines de la circulation et de l'éducation routière, comme dans le domaine de la protection de l'environnement. Le TCS salue à ce titre la compétence renforcée accordée à l'OFROU, avec la proposition d'un nouvel alinéa au sein de l'ordonnance sur la circulation routière (art. 95, al. 5, OCR).
- Le CSR constate que l'abrogation de l'art. 94 OCR reflète la volonté du Parlement. Étant donné qu'il faut toujours remettre des plans de sécurité complets pour de telles manifestations, ce qui est judicieux, celles-ci n'ont pas de répercussions négatives sur la sécurité routière.

Remarques des participants défavorables au projet :

- Pro Alps, l'ATE et le PS s'opposent à la levée de l'interdiction des courses de vitesse en circuit qui ont un caractère public et sont effectuées avec des véhicules automobiles (y c. des courses de Formule E) et des courses dites de stock-car. L'effet de ces manifestations est néfaste pour l'être humain et pour l'environnement à trois égards :
 1. du fait des émissions générées directement par les courses ;
 2. dans une mesure bien plus grande encore, du fait de l'atteinte à l'environnement portée par les déplacements motorisés du public pour se rendre à la manifestation et en repartir ;

3. du fait du signal envoyé à la population par les grandes manifestations de véhicules automobiles. Elles sont incongrues compte tenu des objectifs de politique environnementale dans le domaine des transports que la Suisse doit encore atteindre.
- Le canton de Genève note que ces modifications ne vont pas dans le sens de la politique cantonale visant à réduire les émissions et nuisances sonores causées par la circulation routière.
 - L'UVS s'oppose par principe aux manifestations sportives automobiles étant donné qu'elles sont en contradiction avec les objectifs d'une mobilité respectueuse du climat, efficace dans l'utilisation de l'espace et socialement acceptable.

4.12 Abrogation des réglementations spéciales pour les courses de Formule E

Question 12 du questionnaire : Approuvez-vous l'abrogation des réglementations spéciales pour les courses de Formule E (art. 95, al. 5, P-OCR) ?

Tableau 14 Avis exprimés au sujet de la question 12 du catalogue de questions

Catégories	Oui	Non	Pas d'avis émis
Cantons	23	2	1
Partis politiques	2	0	0
Associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne	0	1	1
Associations faïtières de l'économie	1	0	3
Organisations intercantionales	3	0	3
Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national	10	1	1
Autres associations nationales	0	0	2
Secteur de l'assurance	0	0	2
Recherche et enseignement	0	0	0
Autres	0	0	0
Autres organisations et milieux intéressés	11	0	24

Avis favorables :

Cantons : AG, SH, BL, TI, ZH, TG, JU, VD, FR, SZ, GR, ZG, BS, OW, NW, AI, SG, LU, UR, NE, BE, AR, VS.

Partis politiques : PS, UDC.

Associations faïtières de l'économie : USAM.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : ATE, BPA, ACS, SHVF, Pro Alps, UPSA, TCS, VFAS, routesuisse, CSR.

Organisations intercantionales : CCCS, CG MPS, CSSP.

Autres organisations et milieux intéressés : Pol cant OW, AECA, GV-ZG, ATVSL, Pro Velo, Swiss Moto, Forum PME, GV-ZH, Centre Patronal, CCIG, SWISS.

Avis défavorables :

Cantons : GE, GL.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : auto-suisse.

Associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne : UVS.

Pas d'avis émis :

Cantons : SO.

Associations faïtières de l'économie : economiesuisse, USP, USS.

Associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne : SAB.

Secteur de l'assurance : Suva, FNG.

Organisations intercantionales : CDSVS, CCDJP, asa.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : ASTAG.

Autres associations nationales : Commerce Suisse, Infra Suisse.

Autres organisations et milieux intéressés : GS TTS, ASSPP, Prométerre, UPSV, VIANCO, ASS, Proviande, PSA, CTEBS, swissherdbook, FiBL, HOS, VMI, Vache mère Suisse, SSMB, SVS, EQUI-SCOPE, Ligue contre le bruit, metal.suisse, Constructionsuisse, GalloSuisse, BNA, Swiss Retail Federation, Micarna.

Remarques des participants favorables au projet :

- L'ATE, le PS et Pro Alps ajoutent que, puisqu'ils sont favorables de manière générale à une interdiction des courses de vitesse en circuit, ils s'opposent également aux réglementations spéciales pour les courses de Formule E.

- Selon le canton de Schaffhouse, un traitement uniforme de tous les types de sports mécaniques correspond au principe d'égalité. Des exigences écologiques particulières peuvent être prises en compte dans l'autorisation.
- L'UPSA et la SHVF sont d'accord sur le principe avec la nouvelle réglementation de l'art. 95, al. 5, P-OCR, ainsi qu'avec l'admissibilité fondamentale des courses de vitesse en circuit. Néanmoins, de leur point de vue, l'art. 95, al. 2, OCR doit être abrogé. L'art. 52, al. 2, P-LCR prévoit déjà des exigences quant aux plans de sécurité et à la prise en compte des aspects environnementaux. Le doublon concernant les nuisances sonores ne semble pas logique. Cette réglementation désavantage les manifestations avec des véhicules motorisés par rapport à des manifestations comparables avec des véhicules non motorisés. L'art. 52, al. 2, P-LCR permet déjà aux autorités de contrôler, au cas par cas de manière flexible, les conditions d'autorisation en tenant compte des aspects liés au bruit. Il n'est pas évident de comprendre pourquoi un mécanisme rigide de rejet de telles manifestations devrait être inscrit à l'art. 95, al. 2, OCR. Des exigences appropriées permettant de donner un cadre raisonnable aux courses de vitesse en circuit peuvent être suffisamment concrétisées dans les règles d'exécution de l'OFROU conformément à l'art. 95, al. 5, P-OCR. Le Conseil national et le Conseil des États ont tous deux décidé que l'interdiction actuelle des courses de vitesse en circuit était obsolète et n'était plus conforme au principe de proportionnalité. L'interdiction a été levée pour toutes les courses de vitesse en circuit, indépendamment de la propulsion, ce qui fait qu'une division en deux du régime d'autorisations devient caduque. De même, comme il a été noté, il ne faut pas s'attendre à ce que des courses de formule 1 avec des véhicules équipés de moteurs à combustion aient lieu en Suisse. Par conséquent, un refus global des autorisations pénalise injustement l'entraînement et les courses de sport automobile suisse ainsi que les organisateurs de courses sur des véhicules spécifiques. Les deux associations demandent que l'art. 95 soit modifié comme suit : Art. 95 ¹Les demandes d'autorisation pour manifestations sportives doivent être adressées aux cantons intéressés au moins un mois avant le déroulement de la course. Seront joints à la demande le projet du règlement, un plan exact du parcours et un horaire, ainsi que les indications sur les mesures de sécurité prévues, l'organisation du service sanitaire et le nombre approximatif des participants. ²Abrogé. ³Les épreuves de vitesse effectuées avec des véhicules à moteur, comme les courses de côtes, ne se dérouleront que sur des routes barrées à la circulation. ⁴Abrogé. ⁵L'OFROU peut édicter des instructions en vue de l'exécution.
- Le TCS souhaite une refonte plus claire de l'art. 95 OCR, dans le souci d'éviter des redondances et d'assurer ainsi une meilleure sécurité juridique. Le nouvel art. 52, al. 2, LCR mentionne désormais clairement la nécessité de respecter la LCR, comme la loi sur la protection de l'environnement (LPE). Le texte de l'art. 95 OCR devrait donc être allégé en supprimant les al. 2 et 4 de l'ordonnance. Par ailleurs, en lieu et place de la rédaction actuelle, le TCS considère que l'al. 3 de l'art. 95 OCR pourrait être ainsi rédigé : « Les épreuves de vitesse effectuées avec des véhicules à moteur, comme les courses de côte, ne se dérouleront que sur des routes barrées à la circulation. »
- Selon le CSR, dans la mesure où l'interdiction des courses de vitesse en circuit avec des véhicules à moteur a été levée, cette réglementation semble obsolète.

Remarques des participants défavorables au projet :

- Le canton de Genève rejette la proposition tout en ajoutant que cela peut néanmoins favoriser l'essor d'une propulsion « propre » et silencieuse.
- L'UVS s'oppose par principe aux manifestations sportives automobiles étant donné qu'elles sont en contradiction avec les objectifs d'une mobilité respectueuse du climat, efficace dans l'utilisation de l'espace et socialement acceptable.
- Le canton de Glaris note que cette possibilité de fixer des conditions doit continuer de relever de la compétence du canton chargé de l'exécution.

4.13 Édiction par l'OFROU d'instructions relatives à l'autorisation de manifestations sportives automobiles

Question 13 du questionnaire : Acceptez-vous que l'OFROU puisse édicter des instructions relatives à l'autorisation de manifestations sportives automobiles (art. 95, al. 5, P-OCR) ?

Tableau 15 Avis exprimés au sujet de la question 13 du catalogue de questions

Catégories	Oui	Non	Pas d'avis émis
Cantons	24	2	0
Partis politiques	1	0	1
Associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	1
Associations faïtières de l'économie	1	0	3
Organisations intercantionales	3	0	3
Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national	8	1	3
Autres associations nationales	0	0	2
Secteur de l'assurance	0	0	2
Recherche et enseignement	0	0	0
Autres	0	0	0
Autres organisations et milieux intéressés	11	0	24

Avis favorables :

Cantons : AG, SH, BL, TI, ZH, TG, JU, VD, FR, SZ, GR, ZG, BS, OW, NW, AI, SG, LU, UR, SO, NE, BE, AR, VS.

Partis politiques : UDC.

Associations faïtières de l'économie : USAM.

Associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne : UVS.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : BPA, ACS, SHVF, UPSA, TCS, VFAS, routesuisse, CSR.

Organisations intercantionales : CCCS, CG MPS, CSSP.

Autres organisations et milieux intéressés : Pol cant OW, AECA, GV-ZG, ATVSL, Swiss Moto, Ligue contre le bruit, Forum PME, GV-ZH, Centre Patronal, CCIG, SWISS.

Avis défavorables :

Cantons : GE, GL.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : auto-suisse.

Pas d'avis émis :

Partis politiques : PS.

Associations faïtières de l'économie : economiesuisse, USP, USS.

Associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne : SAB.

Secteur de l'assurance : Suva, FNG.

Organisations intercantionales : CDSVS, CCDJP, asa.

Autres associations nationales : Commerce Suisse, Infra Suisse.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : ATE, ASTAG, Pro Alps.

Autres organisations et milieux intéressés : GS TTS, ASSPP, Prométerre, UPSV, Pro Velo, VIANCO, ASS, Proviande, PSA, CTEBS, swissherdbook, FiBL, HOS, VMI, Vache mère Suisse, SSMB, SVS, EQUI-SCOPE, metal.suisse, Constructionsuisse, GalloSuisse, BNA, Swiss Retail Federation, Micarna.

Remarques des participants favorables au projet :

- Le canton de Schaffhouse est d'accord mais il doit s'agir non pas d'instructions contraignantes, mais de recommandations non contraignantes. L'objectif d'une uniformisation est convaincant, mais il ne faut pas empiéter de manière excessive sur les compétences cantonales.

- Swiss Moto et routesuisse saluent la levée de l'interdiction des manifestations sportives et d'autres courses de vitesse en circuit en Suisse. Toutefois, selon ces associations, le projet mis en consultation ne reflète pas la volonté du législateur, étant donné que de nombreuses dispositions de l'art. 95 empêcheront en pratique l'organisation de courses de vitesse et d'autres manifestations sportives automobiles. En l'absence de base légale pour une interdiction générale, les organisateurs ont en principe le droit d'organiser des manifestations comme des courses ou d'autres manifestations sportives automobiles. De plus, il n'y a aucune base légale suffisante pour rejeter strictement des manifestations qui s'accompagnent uniquement de légères nuisances ou atteintes à l'environnement ou à la sécurité. La loi précise seulement que ces aspects doivent être pris en considération. Il incombe donc aux autorités délivrant les autorisations de vérifier si les organisateurs tiennent dûment compte des aspects liés à la sécurité et l'éducation routières et à l'environnement (notamment au bruit) conformément aux prescriptions légales. Il convient de rappeler que le bruit est soumis à une réglementation générale et qu'il appartient aux autorités compétentes de décider si elles délivrent ou non une autorisation de dépassement ponctuel de ces normes, comme pour un concert ou une autre manifestation qui dépasse ponctuellement les valeurs limites en matière de bruit. Le Conseil fédéral n'a pas à édicter de prescriptions spécifiques pour les manifestations automobiles. En outre, il n'y a plus de bases légales permettant à l'autorité fédérale d'interdire ou d'imposer aux organisateurs certaines prescriptions en matière de courses. Tous ces éléments doivent donc être modifiés. Les deux associations demandent que l'art. 95 soit modifié comme suit : Art. 95 ¹Les demandes d'autorisation pour manifestations sportives doivent être adressées aux cantons intéressés au moins un mois avant le déroulement de la course. Seront joints à la demande le projet du règlement, un plan exact du parcours et un horaire, ainsi que les indications sur les mesures de sécurité prévues, l'organisation du service sanitaire et le nombre approximatif des participants. ²L'autorisation n'est délivrée que si les organisateurs tiennent compte des répercussions sur la sécurité et l'éducation routières et sur l'environnement. ³Les épreuves de vitesse effectuées avec des véhicules à moteur, comme les courses de côtes, ne se dérouleront que sur des routes barrées à la circulation. L'al. 4 est abrogé. ⁵L'OFROU peut édicter des instructions en vue de l'exécution.
- Le canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures note que les instructions sont à saluer car il en résulte une grande continuité pour tous les cantons.
- Selon le canton de Lucerne, la nouvelle version de l'art. 95, al. 5, OCR est pertinente. Ainsi, tous les organisateurs peuvent bénéficier des mêmes conditions.
- La Ligue contre le bruit ajoute que l'édiction d'instructions par l'OFROU est pertinente pour les courses de vitesse en circuit. Des mesures s'imposent notamment pour empêcher autant que possible et limiter dans le temps les nuisances sonores inutiles pour la population qui réside dans la zone d'émission des circuits.
- L'ACS est d'accord mais uniquement dans la mesure où les instructions de l'OFROU ne vident pas indirectement l'abrogation de l'art. 94 (interdiction) de son sens en étant de facto irréalisables. La nouvelle réglementation doit se rapporter exclusivement à ce qui sera à l'avenir permis du fait de l'abrogation de l'art. 94 et non pas à toutes les manifestations sportives qui ne requièrent actuellement aucune autorisation ou instructions de l'OFROU.
- L'UVS est d'accord mais uniquement en étroite collaboration avec les cantons et les villes.
- Le TCS note que les spécificités exigées par l'autorité de délivrance des autorisations pourraient être précisées, par voie d'instructions qui émaneront de l'OFROU, conformément à la nouvelle disposition proposée dans le cadre de cette consultation (art. 95, al. 5, OCR). Avec de telles adaptations, la procédure d'autorisation pour de telles manifestations sportives serait plus efficace et donc mieux adaptée à la volonté du Parlement. Pour une nouvelle mouture de l'art. 95 OCR, le TCS recommande donc la rédaction suivante : Art. 95 ¹Les demandes d'autorisation pour manifestations sportives doivent être adressées aux cantons intéressés au moins un mois avant le déroulement de la course. Seront joints à la demande le projet du règlement, un plan exact du parcours et un horaire, ainsi que les indications sur les mesures de sécurité prévues, l'organisation du service sanitaire et le nombre approximatif des participants. ²Les épreuves de vitesse effectuées avec des véhicules à moteur, comme les

courses de côtes, ne se dérouleront que sur des routes barrées à la circulation. ³L'OFROU peut édicter des instructions en vue de l'exécution de l'ordonnance.

- L'association VFAS est d'accord mais uniquement à la condition que l'OFROU s'aligne sur des normes internationales.
- Le CSR note que, du point de vue de la sécurité routière, des instructions de ce type et des plans de sécurité de qualité sont essentiels pour garantir un déroulement sans risque.

Remarques des participants défavorables au projet :

- Le canton de Glaris ajoute que les réglementations existantes sont suffisantes et qu'il n'est pas nécessaire que l'OFROU édicte de nouvelles instructions.

4.14 Entrée en vigueur de la nouvelle réglementation

Question 14 du questionnaire : Acceptez-vous que la nouvelle réglementation entre en vigueur le 1^{er} juin 2026 ?

Tableau 16 Avis exprimés au sujet de la question 14 du catalogue de questions

Catégories	Oui	Non	Pas d'avis émis
Cantons	24	2	0
Partis politiques	0	1	1
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	1
Associations faîtières de l'économie	3	0	1
Organisations intercantionales	4	0	2
Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national	8	1	3
Autres associations nationales	2	0	0
Secteur de l'assurance	0	0	2
Recherche et enseignement	0	0	0
Autres	0	0	0
Autres organisations et milieux intéressés	26	0	9

Avis favorables :

Cantons : AG, SH, BL, TI, ZH, TG, JU, VD, FR, SZ, GR, ZG, BS, GE, AI, SG, LU, UR, SO, NE, GL, BE, AR, VS.

Associations faîtières de l'économie : USP, economiesuisse, USAM.

Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne : UVS.

Organisations intercantionales : asa, CCCS, CG MPS, C SSP.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : BPA, ASTAG, ACS, SHVF, UPSA, auto-suisse, routesuisse, CSR.

Autres organisations et milieux intéressés : GS TTS, Pol cant OW, UPSV, AECA, GV-ZG, ATVSL, VIANCO, Proviande, PSA, CTEBS, swissherdbook, FiBL, HOS, Swiss Moto, Vache mère Suisse, EQUI-SCOPE, Forum PME, metal.suisse, GV-ZH, Centre Patronal, Constructionsuisse, GalloSuisse, Swiss Retail Federation, CCIG, SWISS, Micarna.

Autres associations nationales : Commerce Suisse, Infra Suisse.

Avis défavorables :

Cantons : OW, NW.

Partis politiques : UDC.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : VFAS.

Pas d'avis émis :

Partis politiques : PS.

Associations faîtières de l'économie : USS.

Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne : SAB.

Secteur de l'assurance : Suva, FNG.

Organisations intercantionales : CDSVS, CCDJP.

Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national : ATE, Pro Alps, TCS.

Autres organisations et milieux intéressés : ASSPP, Prométerre, Pro Velo, ASS, VMI, SSMB, SVS, Ligue contre le bruit, BNA.

Remarques des participants favorables au projet :

- L'ASS apprécie la volonté du Conseil fédéral de mettre en œuvre au plus vite la révision de la LCR du 17 mars 2023 et souhaiterait que les modifications de l'OCR puissent entrer en vigueur de manière anticipée.

- L'USP, le GS TTS, l'UPSV, Vache mère Suisse, VIANCO, Proviande, la CTEBS, swissherdbook et HOS saluent l'entrée en vigueur des nouveautés dans les meilleurs délais afin que les transports d'animaux puissent avoir lieu dès que possible, si nécessaire durant les périodes fraîches et sans stress de la journée.
- Commerce Suisse et l'ASTAG notent leur désaccord avec la non-entrée en vigueur de l'art. 9, al. 3^{bis}, première phrase, LCR et formulent la demande suivante : l'art. 9, al. 3^{bis}, première phrase, LCR doit entrer en vigueur en même temps que les autres adaptations au 1^{er} juin 2026. Justification : lors de la modification du 17 mars 2023, le Parlement a adopté la disposition de la LCR susmentionnée, dont la teneur est la suivante : « À la demande du détenteur, le poids total d'un véhicule automobile ou d'une remorque peut être modifié... ». Il n'y a aucune raison apparente et compréhensible de reporter de nouveau l'entrée en vigueur de la possibilité, importante pour le secteur des transports, de réduire ou d'augmenter le poids des véhicules utilitaires plusieurs fois par an au lieu d'une seule fois par an actuellement. Même en cas d'entrée en vigueur au 1^{er} juin 2026, plus de trois ans se seraient écoulés depuis la décision du législateur, ce qui, à leur avis, constituerait un retard juridique (voire un déni de justice) qui ne saurait être motivé de manière plausible et donc justifié en cas de nouveau report au-delà de cette date.
- Le canton de Schaffhouse est d'accord tout en indiquant que les charges augmenteront pour les cantons.
- La CCCS ajoute des remarques d'ordre général. Étude d'un raccourcissement de l'interdiction de circuler de nuit : afin d'atténuer la situation en matière de bouchons matinaux autour des agglomérations, il faut étudier un raccourcissement de l'interdiction de circuler de nuit et, par conséquent, proposer une modification de l'art. 2, al. 2, LCR. Concernant le poids d'adhérence maximal admissible pour les véhicules et transports spéciaux, il existe une divergence entre le point 8.7 des documents didactiques 2025 de l'asa et l'absence d'instruction visée à l'art. 69, al. 9, OCR. Cette divergence devrait être corrigée. Le groupe de travail de la CCCS qui traite du domaine des poids lourds avait déjà fait part de cette problématique à l'OFROU (prescriptions de véhicules).
- La fédération economiesuisse apprécie l'opportunité qui lui est offerte de prendre position et salue expressément les assouplissements prévus de l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit. Les adaptations proposées contribueront à une meilleure prise en compte des réalités des entreprises de transport dans la législation.
- GalloSuisse salue une entrée en vigueur des nouvelles réglementations le plus rapidement possible et apprécierait une date antérieure.
- L'USAM se félicite d'une entrée en vigueur rapide des dispositions adaptées. De plus, elle demande que la possibilité de réduire ou d'augmenter le poids des véhicules utilitaires plusieurs fois par an, prévue à l'art. 9, al. 3^{bis}, LCR, soit également mise en œuvre au 1^{er} juin 2026.
- Micarna se réjouit d'une entrée en vigueur rapide de l'ordonnance. Le plus tôt sera le mieux pour le bien-être animal et la logistique des animaux vivants.

Remarques des participants défavorables au projet :

- Le canton d'Obwald propose une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2027 car, sinon, toutes les autorisations durables devront être adaptées pendant leur durée de validité.
- Le canton de Nidwald note qu'il faut envisager une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2027 car, sinon, toutes les autorisations durables devront être adaptées pendant leur durée de validité.
- L'UDC approuve sur le principe les adaptations apportées à l'ordonnance. Toutefois, elle n'est pas favorable à la non-entrée en vigueur de l'art. 9, al. 3^{bis}, première phrase, LCR (modification du poids des véhicules automobiles), étant donné qu'il n'y a aucune raison objective de la retarder davantage.
- L'association VFAS propose une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2026 du fait de la brièveté du projet.

5 Annexes

5.1 Participants à la consultation et abréviations utilisées pour les désigner

1. Cantons

Abréviation utilisée	Nom
ZH	Canton de Zurich
BE	Canton de Berne
LU	Canton de Lucerne
UR	Canton d'Uri
SZ	Canton de Schwyz
OW	Canton d'Obwald
NW	Canton de Nidwald
GL	Canton de Glaris
ZG	Canton de Zoug
FR	Canton de Fribourg
SO	Canton de Soleure
BS	Canton de Bâle-Ville
BL	Canton de Bâle-Campagne
SH	Canton de Schaffhouse
AR	Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures
AI	Canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures
SG	Canton de Saint-Gall
GR	Canton des Grisons
AG	Canton d'Argovie
TG	Canton de Thurgovie
TI	Canton du Tessin
VD	Canton de Vaud
VS	Canton du Valais
NE	Canton de Neuchâtel
GE	Canton de Genève
JU	Canton du Jura

2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale

Centre	Le Centre
PLR	PLR.Les Libéraux-Radicaux
VERT-E-S	Les VERT-E-S suisses
PVL	Parti vert'libéral Suisse
UDC	Union démocratique du centre
PS	Parti socialiste suisse

UDF	Union démocratique fédérale
PEV	Parti évangélique suisse
Lega	Ligue des Tessinois
MCG	Mouvement citoyen genevois

3. Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national

ACS (communes)	Association des communes suisses
UVS	Union des villes suisses
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne

4. Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national

economiesuisse	economiesuisse
USAM	Union suisse des arts et métiers
UPS	Union patronale suisse
USP	Union suisse des paysans
ASB	Association suisse des banquiers
USS	Union syndicale suisse
SEC Suisse	Société suisse des employés de commerce
Travail.Suisse	Travail.Suisse

5. Organisations intercantionales

CCCS	Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de la Suisse et de la Principauté de Liechtenstein
asa	Association des services des automobiles
CSSP	Coordination suisse des sapeurs-pompiers
ARVAG	Association intercantonale pour l'exécution de l'OTR
CTP	Conférence des directeurs cantonaux des transports publics
CCDJP	Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police
CCPCS	Conférence des commandantes et des commandants des polices cantonales de Suisse
CDR	Conférence des directeurs d'offices de tourisme régionaux de Suisse (Regional Tourism Alliance)
CDSVS	Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses
CG MPS	Conférence gouvernementale des affaires militaires, de la protection civile et des sapeurs-pompiers

DTAP	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
SCPVS	Société des Chef(fe)s de Police des Villes de Suisse
FSSP	Fédération suisse des sapeurs-pompiers
CCPCS et SCPVS (CC)	Commission de la circulation de la Conférence des commandantes et des commandants des polices cantonales de Suisse (CCPCS) et de la Société des Chef(fe)s de Police des Villes de Suisse (SCPVS)
CdC	Conférence des gouvernements cantonaux

6. Associations transport/mobilité œuvrant au niveau national

Pro Alps	Pro Alps
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
ACS	Automobile Club de Suisse
auto-suisse	auto-suisse
AVS	Association suisse des loueurs d'automobiles
SPAA	Service de prévention des accidents dans l'agriculture
CFS	Cargo Forum Suisse
carrosserie suisse	carrosserie suisse
FSR	Fonds de sécurité routière
LRS	Les Routiers Suisses
RoadCross Suisse	RoadCross Suisse
CFF Cargo	CFF Cargo SA
SCGV	Association suisse du commerce des caravanes
SFFV	Schweizer Mobilitätsverband
BPA	Bureau de prévention des accidents
SVI	Association suisse des spécialistes en mobilité et transports
SISTRA	Fédération Professionnelle Suisse pour la Sécurité Routière
ASTAG	Association suisse des transports routiers
VSS	Association suisse des professionnels de la route et des transports
CSR	Conseil suisse de la sécurité routière
SPEDLOGSWISS	Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique
SuisseMobile	Fondation SuisseMobile
routesuisse	Fédération routière suisse FRS
SHVF	Swiss Historic Vehicle Federation
TCS	Touring Club Suisse
VSBM	Association Suisse de l'Industrie des machines de chantier
VFAS	Association suisse du commerce automobile indépendant
UTP	Union des transports publics
VAE/FEA	Vereinigung Schweizerischer und Liechtensteinischer Verkehrsexperten

ATE	Association transports et environnement
-----	---

7. Autres associations nationales

ACSI	Associazione consumatrici e consumatori della Svizzera italiana
FRC	Fédération romande des consommateurs
Infra Suisse	Infra Suisse
CI CDS	Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse
SIK	Association suisse des intérêts des fabricants et négociants en machines et engins pour la voirie
SSE	Société Suisse des Entrepreneurs
KF	Schweizerisches Konsumentenforum
Swiss TS	Swiss TS Technical Services SA
SKS	Stiftung für Konsumentenschutz
Commerce Suisse	Commerce Suisse

8. Secteur de l'assurance

FNG	Fonds national suisse de garantie
Suva	Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents
ASA	Association Suisse d'Assurances

9. Recherche et enseignement

BFH-TI	Haute école spécialisée bernoise, département Technique et informatique
ACMO	Académie de la mobilité

10. Autres

AGU Zurich	Groupe de travail pour la mécanique des accidents
DTC	Dynamic Test Center SA
FAKT	FAKT AG, Prüf- und Ingenieurzentrum
Poste	Poste CH SA
CFF	CFF SA Droit et Compliance

11. Autres organisations et milieux intéressés

GS TTS	Groupe spécialisé pour des transports d'animaux et des abattoirs conformes à la législation sur la protection des animaux
--------	---

ASSPP	Association suisse des sapeurs-pompiers professionnels
Prométerre	Prométerre
Pol cant OW	Police cantonale d'Obwald
UPSIV	Union professionnelle suisse de la viande
AECA	Association des établissements cantonaux d'assurance
GV-ZG	Gebäudeversicherung Zug
GV-ZH	Gebäudeversicherung Kanton Zürich
ATVSL	Auto Technik & Design Verband Schweiz/Liechtenstein
Pro Velo	Pro Velo Suisse
VIANCO	VIANCO AG
ASS	Auto Sport Suisse
Proviande	Proviande société coopérative
PSA	Protection Suisse des Animaux
CTEBS	Communauté de travail des éleveurs bovins suisses
swissherdbook	Société coopérative swissherdbook
FiBL	Institut de recherche de l'agriculture biologique
HOS	Coopérative Holstein Switzerland
Swiss Moto	Swiss Moto
Vache mère Suisse	Vache mère Suisse
SSMB	Syndicat suisse des marchands de bétail
SVS	Société des Vétérinaires Suisses
EQUI-SCOPE	EQUI-SCOPE
Ligue contre le bruit	Ligue suisse contre le bruit
Forum PME	Forum PME
metal.suisse	metal.suisse
Centre Patronal	Centre Patronal
Constructionsuisse	Constructionsuisse
GalloSuisse	Coopérative des producteurs d'œufs suisses
BNA	Bureau national suisse d'assurance
Swiss Retail Federation	Swiss Retail Federation
CCIG	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
SWISS	Swiss International Air Lines AG
Micarna	Groupe Micarna
VMI	Association de l'industrie laitière suisse

5.2 Liste des autres abréviations

Abréviation utilisée	Désignation
al.	alinéa(s)
art.	article(s)
OFROU	Office fédéral des routes
OFDF	Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières
let.	lettre(s)
SDM	Service de la mobilité du canton du Valais
P-OCR	Projet de modification de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (la lettre « P » placée avant la désignation de l'acte signifie « projet »)
LCR	Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (RS 741.01)
t	tonne(s)
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OCR	Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (RS 741.11)
p. ex.	par exemple

5.3 Catalogue des questions soumis en consultation

Modification de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière en ce qui concerne les dérogations à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit, les autorisations pour les transports spéciaux et les manifestations sportives automobiles, ainsi qu'entrée en vigueur partielle d'une modification de la loi fédérale sur la circulation routière

Auteur de l'avis :

<input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autres milieux intéressés
Expéditeur :
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 12 septembre 2025 à l'adresse suivante : V-FA@astra.admin.ch

1. Approuvez-vous l'extension de la possibilité d'octroi d'autorisations durables à des véhicules et transports spéciaux sur les routes nationales (art. 78, al. 2, let. g, P-OCR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

2. Approuvez-vous l'abrogation de la règle des 50 tonnes sur les autoroutes (art. 79, al. 3, P-OCR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

3. Acceptez-vous que l'OFROU puisse approuver la circulation sur les routes nationales de manière simplifiée, avec une « liste des tronçons » (art. 79, al. 5, P-OCR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

4. Acceptez-vous que les courses effectuées par les véhicules des autorités douanières ne tombent pas sous l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit (art. 91a, al. 1, let. d, P-OCR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

5. Acceptez-vous que le transport d'animaux vivants ne tombe pas sous l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit (art. 91a, al. 1, let. h, P-OCR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

6. Acceptez-vous que l'exception applicable aux fleurs coupées soit étendue à l'ensemble des marchandises facilement périssables (art. 91a, al. 1, let. i, P-OCR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

7. Acceptez-vous que l'exception applicable aux véhicules à chenilles soit étendue à d'autres cas d'application (art. 91a, al. 1, let. k^{bis}, P-OCR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

8. Acceptez-vous que l'exception applicable aux chantiers de nuit ne soit plus soumise à autorisation mais devienne une exception générale et que la disposition y relative soit reformulée (art. 91a, al. 1, let. o, P-OCR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

9. Acceptez-vous que l'exception soit étendue aux courses destinées à l'entretien de l'espace public (art. 91a, al. 1, let. o, P-OCR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

10. Approuvez-vous la nouvelle réglementation applicable aux courses à vide prévue par l'art. 92 OCR (art. 92, al. 1 et 1^{bis}, P-OCR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

11. Approuvez-vous l'abrogation de l'art. 94 OCR concernant les manifestations sportives automobiles interdites et les exceptions en la matière (art. 94 P-OCR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

12. Approuvez-vous l'abrogation des réglementations spéciales pour les courses de Formule E (art. 95, al. 5, P-OCR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

13. Acceptez-vous que l'OFROU puisse édicter des instructions relatives à l'autorisation de manifestations sportives automobiles (art. 95, al. 5, P-OCR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :

14. Acceptez-vous que la nouvelle réglementation entre en vigueur le 1^{er} juin 2026 ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / proposition d'amendement :