



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

Commentaires



Condensé

Le 17 mars 2023, le Parlement a décidé de procéder à une révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR)¹. Dans ce cadre, il a octroyé au Conseil fédéral la compétence 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 révision partielle de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR²) dont il est ici question propose les adaptations suivantes.

Indépendamment de ces modifications, 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 au contexte modifié.

Contexte et contenu du projet

Les réglementations suivantes requièrent une modification de l'ordonnance sur la circulation routière :

Interdiction de circuler le dimanche et de nuit

Plusieurs revendications récentes visent le transport d'animaux vivants et de marchandises facilement périssables, les courses de l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF) ainsi que l'utilisation de certains véhicules à chenilles. En outre, les courses sur les chantiers de nuit concernant des infrastructures essentielles ne doivent plus être assujetties à autorisation, mais bénéficier à l'avenir d'une dérogation générale à l'interdiction de circuler.

Autorisations pour les véhicules et transports spéciaux

Le contexte économique actuel exige que les autorisations soient traitées rapidement, de préférence dans un délai d'un jour ouvré, ceci requérant une réglementation claire des compétences et de la collaboration entre les autorités.

Manifestations sportives

Dans la révision de la LCR du 17 mars 2023, il a été décidé de lever l'interdiction relative aux courses automobiles en circuit. Il convient par conséquent d'abroger les dispositions de l'OCR en lien avec cette interdiction. Afin de réglementer l'exécution de l'octroi des autorisations par les cantons, l'OFROU doit être en mesure d'arrêter des instructions.

Suppression du caractère temporaire de la compensation du surplus de poids

Sur le modèle du droit européen, le Conseil fédéral a aménagé en 2021, pour les systèmes de propulsion alternative et non polluante, la possibilité de déroger aux poids

¹ Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR, RS 741.01).

² Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR, RS 741.11).

et dimensions maximum autorisés par la loi. À défaut d'autres bases légales, le Conseil fédéral a arrêté ces dispositions sur la base de l'art. 106, al. 5, LCR, au titre de « mesures provisoires » et temporaires s'imposant jusqu'à l'adoption d'une réglementation légale. Dans la révision de la LCR du 17 mars 2023, le Parlement a octroyé au Conseil fédéral la compétence d'admettre un dépassement de la longueur maximale et du poids maximal autorisés pour certains véhicules et ensembles de véhicules (art. 9, al. 2^{bis}, LCR). Ceci étant, le caractère temporaire des dispositions concernées dans l'ordonnance peut être levé.

Table des matières

1	Présentation du projet	5
1.1	Véhicules et transports spéciaux	5
1.2	Interdiction de circuler le dimanche et de nuit	7
1.3	Manifestations sportives	12
1.4	Suppression du caractère temporaire de la compensation du surplus de poids pour les systèmes de propulsion alternative et non polluante	14
1.5	Classement d'interventions parlementaires	15
2	Comparaison avec le droit étranger, notamment européen	15
2.1	Véhicules et transports spéciaux	15
2.2	Interdiction de circuler le dimanche et de nuit	15
2.3	Manifestations sportives	15
2.4	Suppression du caractère temporaire de la compensation du surplus de poids pour les systèmes de propulsion alternative et non polluante	15
3	Commentaire des dispositions	16
3.1	Véhicules et transports spéciaux	16
3.2	Interdiction de circuler le dimanche et de nuit	17
3.3	Manifestations sportives	19
3.4	Suppression du caractère temporaire de la compensation du surplus de poids	20
4	Conséquences	20
4.1	Conséquences pour la Confédération	20
4.2	Conséquences pour les cantons et les communes ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne	20
4.3	Conséquences économiques, sociales et environnementales	21
5	Aspects juridiques	22
5.1	Constitutionnalité et conformité aux lois	22
5.2	Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse	22
5.3	Forme de l'acte à adopter	23
5.4	Entrée en vigueur	23
6	Annexe	23

Commentaires

1 Présentation du projet

1.1 Véhicules et transports spéciaux

Complément aux autorisations durables octroyées aux véhicules et transports spéciaux (art. 78, al. 2, OCR)

Contexte

Les véhicules qui, en raison de leur chargement, ne répondent pas aux prescriptions relatives aux dimensions et au poids, de même que les véhicules spéciaux, ne peuvent circuler sur la voie publique qu'en vertu d'une autorisation écrite.³ Des autorisations durables peuvent être délivrées dans les cas définis à l'art. 78, al. 2, let. a à f, OCR. Il manque ici une réglementation explicite, stipulant que des autorisations durables peuvent être octroyées pour le transport de marchandises indivisibles (par ex. engins de chantier, transformateurs, pales d'éoliennes) effectué exclusivement sur les routes nationales ainsi que pour les courses de véhicules spéciaux empruntant exclusivement les routes nationales.

Réglementation proposée

Les routes nationales qui relèvent de la compétence de la Confédération traversent différents territoires cantonaux. En tant qu'axes routiers indépendants, elles forment des sections intercantionales. Pour l'économie comme pour les autorités compétentes, les autorisations durables s'avèrent clairement plus avantageuses que les autorisations uniques. Dans le cas de transports récurrents sur les mêmes tronçons, l'économie bénéficie ainsi d'autorisations à moindres frais tout comme d'une flexibilité accrue. Les autorités compétentes en matière d'autorisation voient, quant à elles, leur charge de travail diminuer par rapport à l'octroi d'autorisations uniques à répétition. Au regard des avantages mentionnés que présentent les autorisations durables, la réglementation existante doit être complétée de sorte qu'il soit également possible d'accorder des autorisations durables aux courses de véhicules spéciaux et aux transports spéciaux de marchandises indivisibles empruntant exclusivement les routes nationales.

Suppression de la règle des 50 t sur autoroute (art. 79, al. 3, OCR)

Contexte

L'art. 79, al. 3, OCR autorise les autorités compétentes à délivrer des autorisations uniques pour un poids effectif pouvant atteindre 50 t maximum. Cette autorisation peut aussi être délivrée sans l'accord des autres cantons lorsque la course emprunte, hors du canton, exclusivement des autoroutes. La nécessité de consulter l'OFROU, propriétaire de l'autoroute, est controversée.

En l'absence de consultation de l'OFROU, des autorisations risquent toutefois d'être délivrées pour des transports jusqu'à 50 t empruntant des routes nationales qui ne sont

³ Cf. art. 78, al. 1, OCR.

pas aménagées pour supporter un tel poids. En effet, le réseau national comporte divers ouvrages sur lesquels le poids effectif maximal autorisé est de 44 t.

Réglementation proposée

La suppression de l'al. 3 permettra d'assurer que l'OFROU soit impérativement consulté à l'avenir dans de tels cas, et d'empêcher toute surcharge des infrastructures.

Procédure d'approbation simplifiée pour la délivrance des autorisations relatives aux véhicules spéciaux et aux transports spéciaux (art. 79, al. 5, OCR)

Contexte

L'approbation de l'OFROU est requise pour les véhicules et les ensembles de véhicules qui excèdent 30 m de longueur, 3 m de largeur, 4 m de hauteur, ainsi que 44 t de poids effectif ou une charge par essieu de 12 t (al. 2, let. a). Pour l'heure, cette approbation nécessite une reconnaissance de l'itinéraire. Le canton compétent adresse pour chaque course séparément une demande à l'OFROU, à la suite de laquelle ce dernier effectue une reconnaissance spécifique de l'itinéraire. Le nombre de reconnaissances d'itinéraire se chiffre à environ 10 000 par an. L'approbation simplifiée doit permettre d'alléger ces démarches à la fois coûteuses et chronophages.

Réglementation proposée

L'OFROU devra désormais pouvoir donner son approbation sous forme générale. Plus concrètement, il est prévu d'établir une liste d'itinéraires et d'ouvrages qui sera mise à la disposition des cantons par l'OFROU et servira de base à l'approbation simplifiée. Les autorités compétentes y trouveront les autorisations contraignantes applicables aux itinéraires en question. L'OFROU mettra régulièrement la liste à jour et informera les cantons en conséquence.

Complément concernant la compétence de délivrance d'autorisations relatives aux véhicules spéciaux et aux transports spéciaux (art. 79, al. 5, OCR)

Contexte

Les transports spéciaux ou véhicules spéciaux requièrent l'approbation de l'OFROU pour circuler sur les routes nationales, mais aussi sur les parties intégrantes des routes nationales selon l'art. 2 de l'ordonnance sur les routes nationales⁴. En font partie notamment les ponts qui traversent des routes nationales. L'autorité cantonale chargée de l'autorisation doit par conséquent demander l'approbation de l'OFROU, même si la route traversante est une route cantonale.

La formulation actuelle de l'art. 79, al. 5, OCR est telle que, dans la pratique, la notion de « route nationale » est régulièrement interprétée comme un type de route et non au sens de la définition donnée à l'art. 2 ORN. Par conséquent, les transports spéciaux effectués sur des routes cantonales qui comportent des ouvrages de la Confédération ne font pas toujours l'objet d'une demande d'approbation auprès de l'OFROU.

Réglementation proposée

⁴ Ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales (ORN ; RS 725.111).

La réglementation actuelle selon l'art. 79, al. 5, OCR doit être clarifiée en ce sens qu'une approbation de l'OFROU est nécessaire dès lors que les ouvrages à emprunter relèvent de la propriété de la Confédération. Ces ouvrages étant du ressort de l'OFROU, il incombe par conséquent également à ce dernier d'en évaluer la praticabilité, principalement au regard du poids maximal.

1.2 Interdiction de circuler le dimanche et de nuit

La révision dont il est ici question vise uniquement à supprimer les incohérences en étendant ponctuellement certaines dérogations existantes. En outre, toute dérogation jusqu'à présent soumise à autorisation fera désormais l'objet d'une exception générale. En revanche, la révision ne prévoit pas de modification plus étendue du régime de l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit. Le Parlement n'a pas transmis récemment d'interventions visant de toutes nouvelles dérogations (cf. annexe 6). Par conséquent, la dérogation concernant les transports de fonds demandée dans les interventions ne sera pas proposée dans la révision en question.

Exception pour les véhicules des autorités douanières (art. 91a, al. 1, let. d, OCR)

Contexte

L'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF) dispose de camions spécialement équipés, utilisés aux postes-frontières, mais aussi à l'intérieur du pays, pour contrôler les véhicules et les marchandises. Cette mission doit pouvoir être accomplie jour et nuit.

Réglementation proposée

Les courses de l'OFDF sont à considérer au même titre que les courses effectuées par les véhicules du service du feu, de la protection civile, du service de santé, de la police et de l'armée, et celles visant à porter secours en cas de catastrophe. Elles le sont déjà dans d'autres domaines (ar ex. l'usage de feux bleus).

Pour des raisons pratiques ou tactiques, l'OFDF ne peut pas toujours éviter de circuler pendant les heures d'interdiction. La dérogation permettra de déployer les moyens d'intervention de manière flexible, même pendant les heures d'interdiction de circuler. À cet égard, l'OFDF se trouve dans une situation comparable à celle d'autres organisations libérées de l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit. Le nombre de courses concernées par la dérogation devrait être faible, tandis que l'intérêt public en faveur de contrôles douaniers efficaces est important. Dans ce contexte, il s'avère indiqué d'inclure l'OFDF dans la liste.

Extension de la dérogation prévue pour les animaux d'abattage et les chevaux de sport à tous les animaux vivants (art. 91a, al. 1, let. h, OCR)

Contexte

En vertu de l'art. 91a, al. 1, let. h, OCR, le transport d'animaux d'abattage et de chevaux de sport ne tombe pas sous l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit.

Pour l'heure, les animaux vivants (à l'exception des chevaux de sport et des animaux d'abattage) ne sont pas autorisés à être transportés la nuit et le dimanche. L'augmentation du nombre de jours de canicule en été fait souffrir inutilement ces

animaux, ce qu'interdit la loi sur la protection des animaux. Le respect, dans la mesure du possible, du rythme biologique naturel des animaux contribue par ailleurs au bien-être de ces derniers.

Ces derniers temps, des voix critiques se sont élevées en lien avec le bien-être animal, au vu de certains transports routiers effectués durant la journée. Des autorités, des associations et des entreprises ont exigé des changements.

Réglementation proposée

D'un point de vue actuel, la priorité doit être donnée au bien-être animal dans tous les transports. Selon la loi sur la protection des animaux, toute personne qui s'occupe d'animaux doit tenir compte au mieux des besoins de ces derniers.⁵ Les transports d'animaux doivent être effectués avec ménagement et sans retard inutile.⁶ Dans son ordonnance sur la protection des animaux, le Conseil fédéral prévoit que⁷ seuls les animaux susceptibles de supporter le transport sans dommage et sans danger peuvent être transportés. Dans ce contexte, il convient de compléter l'exception générale à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit en y ajoutant tous les transports d'animaux vivants. La dérogation élargie au « transport d'animaux vivants » inclura également les animaux d'abattage et les chevaux de sport qui avaient déjà l'exclusivité de cette exception. Comme jusqu'à présent, cette dérogation sera valable le dimanche également. Cet aspect est important, notamment pour le transport des chevaux de sport, les montées et descentes d'alpage ainsi que d'autres événements incluant des animaux. Il est invraisemblable que des abus aient lieu, compte tenu des restrictions imposées par le droit du travail.

Extension de la dérogation prévue pour les fleurs coupées à toutes les marchandises périssables (art. 91a, al. 1, let. i, OCR)

Contexte

Les marchandises facilement périssables nécessitent d'être transportées rapidement. Le droit en vigueur prévoit certes des dérogations à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit pour les fleurs coupées et les denrées alimentaires dont la période de consommation est limitée à 30 jours au maximum (art. 91a, al. 1, let. i et g, OCR), mais cela ne couvre pas la totalité des besoins légitimes. La dérogation n'inclut pas certaines autres marchandises qui présentent un délai de péremption comparable, telles que les déchets de viande et le marc utilisés dans la production d'aliments pour animaux.

Réglementation proposée

Au lieu d'une dérogation à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit octroyée expressément et uniquement aux fleurs coupées, l'exception s'appliquera désormais également aux marchandises présentant une périssabilité comparable à celle des fleurs coupées.

La dérogation étendue aux « marchandises facilement périssables » continuera d'inclure les fleurs coupées, mais sans préciser de marchandises spécifiques. Une formulation plus générale, orientée sur les propriétés de la marchandise transportée,

⁵ Cf. art. 4, al. 1, let. a, de la loi du 16 décembre 2005 sur la protection des animaux (LPA ; RS 455).

⁶ Cf. art. 15, al. 1, LPA.

⁷ Cf. art. 155, al. 1, de l'ordonnance du 23 avril 2008 sur la protection des animaux (OPAn ; RS 455.1).

permettra d'englober les cas similaires. Le principe de l'égalité juridique s'applique. Les marchandises doivent être consommées, transformées ou stockées dans un délai d'un jour, sans quoi elles s'abîment ou sont inutilisables. Sont concernés les résidus de production alimentaire qui doivent être transformés ou éliminés dans un délai très court, ou encore les précurseurs réactifs dans les installations de production ne pouvant pas être arrêtées pour des impératifs inhérents au processus.

Extension de la dérogation accordée aux dameuses de pistes (art. 91a, al. 1, let. k^{bis}, OCR)

Contexte

Bien souvent, l'approvisionnement des localités isolées en dehors des chemins et des routes praticables ne peut pas être assuré en hiver, car les véhicules adaptés ne sont pas autorisés à circuler le dimanche et de nuit. En règle générale, il s'agit de tracteurs qui peuvent être équipés de chenilles. Ces moyens de transport peuvent s'avérer essentiels lorsqu'il s'agit d'approvisionner des restaurants de montagne, des hébergements et des immeubles isolés qui ne sont pas accessibles en permanence par la route.

Réglementation proposée

Il convient d'élargir la dérogation accordée aux véhicules à chenilles destinés à préparer des pistes, spécialement conçue pour les stations de sports d'hiver, à tous les véhicules à chenilles indispensables pour approvisionner les localités isolées, situées à l'écart des chemins et des routes praticables. Cette mesure répond à une demande de l'Association des services des automobiles (asa). Les lieux accessibles par la route peuvent être desservis par des voitures automobiles légères, même pendant les heures d'interdiction. L'extension de cette dérogation permettra de desservir les localités isolées à l'aide de voitures automobiles légères hors des chemins et des routes praticables. Il convient toutefois de limiter cette extension aux voitures automobiles légères, étant donné que les lieux accessibles par la route ne peuvent pas non plus être desservis par des camions durant les heures d'interdiction.

Autoriser de manière générale les tracteurs légers tels que les quads ou les véhicules tout-terrains à circuler le dimanche et de nuit reviendrait à promouvoir l'utilisation de ces véhicules très appréciés pour les loisirs et le divertissement, dont les moteurs et pneus tout-terrains bruyants sont contraires aux objectifs de l'interdiction. Les tracteurs sont quant à eux soumis à des valeurs limites élevées en termes d'émissions sonores, ceci indépendamment de leur poids total. Ils peuvent même être plus bruyants que les camions. On évitera donc toute course qui n'est pas absolument nécessaire le dimanche et de nuit. La dérogation se limitera par conséquent aux véhicules à chenilles. Étant donné qu'il s'agit de véhicules spéciaux soumis à autorisation, l'autorité cantonale pourra en restreindre encore l'étendue en fixant des conditions dans l'autorisation. Même sans autre réglementation, la dérogation proposée ne sera applicable que lorsque les chenilles sont montées. Si le trajet ne nécessite pas de chenilles, les transports pourront être effectués au moyen d'autres voitures automobiles adaptées aux régions montagneuses (véhicule tout-terrain par ex.) ou en dehors des heures d'interdiction.

Dérogation générale pour les courses soumises à autorisation conformément à l'art. 92, al. 2, let. c, OCR et élargissement aux courses occasionnées par l'entretien de l'espace public incombant aux collectivités (art. 91a, al. 1, let. o, OCR)

Contexte

Des autorisations de circuler le dimanche et de nuit sont octroyées pour les courses occasionnées par la construction et l'entretien des routes et des voies ferrées ainsi que des canalisations d'eau, lignes électriques ou lignes de télécommunication lorsqu'il existe une autorisation exceptionnelle en vertu de l'art. 92, al. 2, let. c, OCR. La disponibilité des infrastructures mentionnées étant d'un grand intérêt public, les autorités délivrent généralement les autorisations dans la mesure demandée. Dans la pratique, il s'avère cependant que, pour des raisons météorologiques ou autres, les travaux de construction sont parfois difficilement planifiables. Les demandes de modification urgentes qui s'ensuivent accroissent la charge administrative des cantons et des requérants.

L'entretien et le nettoyage des aires de pique-nique et des parcs dans les zones de détente de proximité sont également d'intérêt public, en particulier le week-end et les soirs d'été. Pour que les équipes d'intervention mandatées par les communes puissent effectuer leur travail rapidement et avec efficacité, elles doivent pouvoir accéder aux lieux indiqués au moyen de véhicules de transport et de travail adaptés. Cela inclut notamment les chariots à moteur et les tracteurs légers équipés de dispositifs de nettoyage, de réservoirs et de conteneurs de déchets. À l'heure actuelle, le champ d'application de l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit n'offre pas cette possibilité aux communes.

Réglementation proposée

En vertu de l'art. 92, al. 2, let. c, OCR, des autorisations exceptionnelles peuvent être octroyées pour la construction et l'entretien des routes, des voies ferrées et des conduites industrielles. Cette option doit être muée en une dérogation générale et ajoutée sous la let. o de l'art. 91a, al. 1, OCR. Le souhait de l'asa est ainsi pris en considération. Il est peu probable que la nouvelle dérogation généralisée soit utilisée de manière extensive, car le travail de nuit et du dimanche est réglementé par le droit du travail. De ce fait, la dérogation ne sera appliquée que dans les cas légitimes, tels que les travaux de construction sur des routes fortement fréquentées de jour.

Le passage du statut d'autorisation exceptionnelle à celui de dérogation générale enlèvera à l'autorité chargée de délivrer les autorisations son pouvoir d'appréciation et la possibilité d'apporter des précisions au cas par cas. La disposition devra par conséquent être formulée de manière suffisamment précise pour garantir la sécurité juridique de son application aux personnes concernées et aux autorités de contrôle. Différentes notions de la disposition devront ainsi être adaptées aux exigences actuelles et mises en conformité avec les prescriptions et définitions pertinentes :

- Le terme « route » ne requiert en principe aucune modification. Il est défini à l'art. 1, al. 1, LCR, ainsi qu'à l'art. 1, al. 1, OCR. Il ne désigne toutefois pas seulement le corps de la chaussée, mais toutes les installations nécessaires à l'aménagement rationnel des routes (notamment les ouvrages d'art et les signaux ; cf. art. 6 LRN⁸).

⁸ Loi du 7 novembre 2007 sur les routes nationales ; RS 725.11.

- Du fait de la diversification croissante que connaît le domaine de l’approvisionnement énergétique (électricité, gaz, chauffage à distance), il y a lieu de préférer la formulation neutre d’« approvisionnement énergétique » au terme de « ligne électrique » jusqu’à présent utilisé à titre d’exemple.
- Le terme de « lignes de télécommunication » doit être remplacé par le terme générique d’« installations de télécommunication », tel qu’il est défini dans la loi du 30 avril 1997 sur les télécommunications⁹.

Les courses occasionnées par « l’entretien de l’espace public » doivent également être incluses dans la dérogation, car elles sont d’un intérêt public majeur. La collectivité s’attend à trouver des aires de pique-nique, des parcs, des points de vue et des toilettes publiques propres et bien entretenus, même si leur entretien ne peut avoir lieu que durant les heures d’interdiction (par ex. le dimanche matin). Pour ne pas être limitées dans le choix des moyens à disposition pour accomplir ces tâches, les communes doivent pouvoir avoir recours à des véhicules qui tombent sous l’interdiction de circuler le dimanche et de nuit (par ex. tracteurs ou véhicules communaux immatriculés en tant que camions).

Nouvelle réglementation des courses à vide en cas d’autorisations exceptionnelles (art. 92, al. 1 et 1^{bis}, OCR)

Contexte

À la suite d’un transport autorisé pendant l’interdiction de circuler le dimanche et de nuit, une autorisation sera également établie pour une course sans chargement (à vide) si celle-ci s’avère inévitable.¹⁰ L’autorisation doit indiquer la course à vide et sa destination¹¹, bien que dans la pratique, on puisse s’interroger sur l’interprétation de cette disposition. La notion d’inévitabilité n’étant pas précisée, cela entraîne régulièrement des discussions entre les autorités chargées de délivrer l’autorisation et les requérants. Il en résulte des incohérences dans l’exécution. Dans la pratique, on se réfère souvent à la réglementation des courses à vide de l’art. 91a, al. 3, OCR, qui limite une course à vide à 30 minutes au maximum. Les courses à vide sont généralement inévitables pour la simple raison que le véhicule et son conducteur se retrouveraient bloqués sur le lieu de déchargement pendant le temps de travail limité. L’interruption prescrite par le tachygraphe pourrait empêcher l’exécution d’autres missions. Il arrive par ailleurs fréquemment que les véhicules ne puissent pas rester sur le lieu de déchargement, soit parce qu’ils entravent la circulation, soit parce qu’ils gênent d’une autre manière. Par conséquent, l’art. 92 OCR doit établir clairement les critères et la durée maximale d’une course à vide admissible afin d’uniformiser la pratique en matière d’octroi des autorisations.

Réglementation proposée

D’une manière générale, la modification envisagée prévoit des courses à vide de 30 minutes. Ces 30 minutes s’appuient sur la réglementation des courses à vide dans les dérogations générales mentionnées à l’art. 91a, al. 3, OCR. Cette réglementation a déjà fait ses preuves. Les courses à vide plus longues devront remplir les critères d’une

⁹ Cf. art. 3, let. d, de la loi du 30 avril 1997 sur les télécommunications (LTC ; RS 784.10).

¹⁰ Cf. art. 92, al. 1, OCR.

¹¹ Cf. art. 93, al. 2, OCR.

autorisation exceptionnelle, mentionnés à l'art. 92, al. 1, OCR. Ces précisions feront l'objet d'un nouvel al. 1^{bis}. En principe, il ne sera pas nécessaire de mentionner explicitement la course à vide dans l'autorisation, dans la mesure où la réglementation proposée prévoit toujours une course à vide. Cette réglementation simple ne couvrira probablement pas tous les cas particuliers. Dans la plupart des cas cependant, les discussions portant sur la nécessité et sur l'itinéraire de la course n'auront plus lieu d'être.

La réglementation proposée simplifiera la tâche des autorités délivrant les autorisations et celle des entreprises de transport concernées.

À titre d'exemple, l'autorité cantonale délivrant les autorisations peut autoriser une entreprise de transport à effectuer une course dominicale pour apporter des boissons sur le site d'une manifestation (art. 92, al. 2, let. e, OCR). Il est proposé que le transporteur puisse circuler avec un poids lourd vide entre le garage et le dépôt de boissons par exemple, ce trajet à vide ne devant pas excéder 30 minutes. Après avoir déchargé les boissons sur le site de la manifestation, il est autorisé à rouler avec son camion vide de nouveau pendant 30 minutes au maximum, jusqu'à ce qu'il puisse se garer sur une aire de repos par exemple. Les deux trajets à vide de 30 minutes chacun tout au plus ne nécessitent pas d'autorisation séparée ; ils font partie intégrante de l'autorisation délivrée pour le trajet en charge (boissons pour la manifestation).

1.3 Manifestations sportives

Modifications consécutives à la levée de l'interdiction des courses de vitesse en circuit (art. 94 OCR)

Contexte

L'art. 52, al. 1, LCR donne au Conseil fédéral le pouvoir d'octroyer certaines dérogations à l'interdiction des courses de vitesse en circuit ou d'étendre l'interdiction à des compétitions automobiles d'un autre genre. Le Conseil fédéral fait usage de ce pouvoir dans l'art. 94 OCR. Il y précise les courses tombant sous le coup de l'interdiction (al. 1). Il étend par ailleurs l'interdiction à d'autres manifestations sportives automobiles en circuit, notamment aux manifestations dont le règlement prévoit que les participants s'efforceront d'éliminer leurs concurrents en endommageant leur véhicule (courses dites de stock-car, etc.) de même que les rallyes-ballons où le classement se fait sur la base du temps le plus court (al. 2). Il mentionne à l'al. 3 différentes manifestations toutefois admises lorsqu'elles disposent d'une autorisation des autorités cantonales.

Lors de la révision de la LCR du 17 mars 2023, il a été décidé de lever l'interdiction des courses de vitesse en circuit, décision qui n'est pas encore entrée en vigueur. Conformément au ch. IV, al. 2, du texte soumis au vote final¹², le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur. Au moyen d'une ordonnance séparée portant mise en vigueur partielle de la modification de la LCR mentionnée, il est prévu que le Conseil fédéral fixe l'entrée en vigueur de cette modification au 1^{er} juillet 2026, en même temps que la modification de l'OCR.

¹² [FF 2023 791](#)

Réglementation proposée

L'art. 94 OCR définit l'interdiction jusqu'à présent en vigueur pour les courses de vitesse en circuit et en règle les exceptions. Il sera abrogé, afin que l'OCR soit en conformité avec les dispositions modifiées de la LCR. La levée de l'interdiction des courses de vitesse en circuit privant l'art. 94 OCR de sa base juridique, son abrogation ne crée pas de vide juridique.

Modifications consécutives à la levée de l'interdiction des courses de vitesse en circuit (art. 95 OCR)

Contexte

Depuis le 1^{er} avril 2016, l'interdiction d'effectuer des courses sur circuit ayant un caractère public ne s'applique plus aux courses de Formule E. Le Conseil fédéral a entériné cette exception par voie d'ordonnance et limité sa validité à cinq ans (art. 94, al. 3, let. e, OCR). La validité a été prolongée jusqu'au 31 mars 2026 par l'arrêté du Conseil fédéral du 20 mai 2020.

L'interdiction des courses de vitesse en circuit conformément à l'art. 52 LCR a été levée. En vertu de l'art. 52, al. 1, LCR et de l'art. 95 OCR, une autorisation cantonale demeure nécessaire pour les courses sur circuit ayant un caractère public. La levée de l'interdiction des courses de vitesse en circuit élargit le cercle des manifestations admissibles aux manifestations jusqu'à présent interdites par la LCR et l'art. 94 OCR, notamment les courses de vitesse en circuit ayant un caractère public et effectuées avec des véhicules automobiles, les courses dites de stock-car de même que les rallyes-ballons où le classement se fait sur la base du temps le plus court.

Les autorités délivrant les autorisations doivent respecter les dispositions de la LCR, notamment de l'art. 52, al. 2 et 3, mettant l'accent sur les exigences de la sécurité et de l'éducation routières, ainsi que de la protection de l'environnement. L'art. 95 OCR comporte déjà des directives formelles et matérielles relatives à l'autorisation des manifestations sportives automobiles par les cantons. Les directives complémentaires d'autorisation des manifestations sportives automobiles, élaborées par la Commission intercantonale de la circulation routière dans les années 70, constituent aujourd'hui encore la base de la procédure d'autorisation par les cantons, parallèlement aux dispositions de la LCR et de l'OCR. De nombreux points des directives évoquées ne sont plus d'actualité et ont besoin d'être révisés ou remplacés eu égard à la modification des conditions-cadres.

Réglementation proposée

Selon l'art. 95, al. 5, OCR, l'autorisation concernant les courses de Formule E est aujourd'hui du ressort de l'autorité cantonale. Avec la suppression de l'interdiction des courses de vitesse sur circuit, les courses de Formule E ne nécessitent plus de réglementation particulière, mais elles requièrent une autorisation du canton organisateur, comme toute autre manifestation. La réglementation des courses de Formule E actuellement en vigueur, telle qu'elle est décrite à l'al. 5, sera donc abrogée. L'art. 52, al. 1, LCR indique que les autorités d'autorisation doivent tenir compte

notamment des exigences de la sécurité routière. Sur cette base, les cantons seront libres de continuer à assortir l'autorisation de contraintes conformes à l'al. 5.

En lieu et place de l'actuelle réglementation relative aux courses de Formule E, l'al. 5 est reformulé de sorte que l'OFROU pourra édicter des instructions en vue de l'exécution de l'octroi d'autorisations par les cantons.

1.4 Suppression du caractère temporaire de la compensation du surplus de poids pour les systèmes de propulsion alternative et non polluante

Contexte

Le règlement (UE) 2019/1242¹³ entré en vigueur le 14 août 2019 dans l'Union européenne prévoit une compensation du poids supplémentaire pour les systèmes de propulsion alternative et non polluante. Des actes juridiques de l'UE¹⁴ sont par ailleurs entrés en vigueur, qui autorisent un dépassement des longueurs jusqu'à présent admises pour les véhicules lourds de transport de marchandises, pour autant que leurs cabines améliorent les performances aérodynamiques. En appliquant ces compensations de longueur et de poids, l'UE entendait éviter que les technologies écologiques aient une capacité de chargement réduite par rapport aux véhicules conventionnels. Cela a permis d'implanter ces technologies de substitution sur le marché.

Dans sa modification du 17 décembre 2021¹⁵, le Conseil fédéral a décidé d'aligner les ordonnances suisses sur cette réglementation européenne. Ces ajustements constituent une évolution positive, notamment au regard des objectifs climatiques de la Suisse.

Dans certains cas de combinaisons de véhicules et de camions à cinq essieux, les amendements de l'ordonnance ont entraîné un dépassement des valeurs fixées à l'art. 9, al. 1, LCR. Les dispositions ont par conséquent été fixées temporairement dans l'ordonnance, dans l'attente d'une réglementation définitive dans la LCR. Ce faisant, le Conseil fédéral s'est appuyé sur l'art. 106, al. 5, LCR. Cette disposition permet au Conseil fédéral de prendre provisoirement les mesures commandées par les progrès techniques, et indispensables jusqu'au moment où des dispositions légales auront été prises en la matière.

¹³ Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil, version du JO L 198 du 25.7.2019, p. 202, modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2024/1610 du Parlement européen et du Conseil du 14 mai 2024 modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émission de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds et intégrant des obligations de déclaration, modifiant le règlement (UE) 2018/858 et abrogeant le règlement (UE) 2018/956, JO L 2024/1610, 6.6.2024.

¹⁴ Directive (UE) 2015/719 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international, version du JO L 115 du 6.5.2015, p. 1.

Décision (UE) 2019/984 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 modifiant la directive 96/53/CE du Conseil en ce qui concerne le délai fixé pour la mise en œuvre des règles spéciales relatives à la longueur maximale pour les cabines améliorant les performances aérodynamiques, l'efficacité énergétique et les performances en matière de sécurité, version du JO L 164 du 20.6.2019, p. 30.

Règlement (UE) 2019/1892 de la Commission du 31 octobre 2019 modifiant le règlement (UE) n° 1230/2012 en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type de certains véhicules à moteur équipés de cabines allongées et des dispositifs et équipements aérodynamiques destinés aux véhicules à moteur et à leurs remorques, version du JO L 291 du 12.11.2019, p. 17, abrogé par le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), JO L 325 du 16.12.2019, p. 1.

¹⁵ [RO 2022 13](#) et [RO 2022 14](#)

Réglementation proposée

Dans la révision de la LCR du 17 mars 2023¹⁶, le Parlement a octroyé au Conseil fédéral la compétence d'admettre un dépassement de la longueur maximale et du poids maximal autorisés pour certains véhicules et ensembles de véhicules présentant des caractéristiques de construction et d'équipement favorables à l'environnement (art. 9, al. 2^{bis}, LCR).

La limitation au 31 décembre 2030 prévue dans les ordonnances, plus concrètement aux art. 65, al. 6, et 67, al. 1^{quater}, OCR ainsi qu'à l'art 95, al. 1^{ter}, OETV, peut par conséquent être levée. Le caractère temporaire est indiqué dans les notes de bas de page correspondant à ces dispositions.

1.5 Classement d'interventions parlementaires

Le présent projet ne permet de classer aucune intervention parlementaire.

2 Comparaison avec le droit étranger, notamment européen

2.1 Véhicules et transports spéciaux

Les réglementations relatives aux véhicules et transports spéciaux sont nationales et indépendantes du droit européen. Les modifications proposées s'appliquent aux entreprises de transport suisses comme aux transporteurs étrangers.

2.2 Interdiction de circuler le dimanche et de nuit

L'interdiction de circuler le dimanche et de nuit est une réglementation suisse qui ne provient pas d'un acte européen. Toutefois, d'autres pays appliquent des interdictions de circuler et des exceptions comparables.

2.3 Manifestations sportives

Les réglementations relatives aux manifestations sportives automobiles sont nationales et indépendantes du droit européen. Avec l'interdiction des courses de vitesse en circuit, la Suisse disposait jusqu'à présent d'une réglementation très restrictive comparée aux autres pays européens. Au niveau de la loi, la gestion des manifestations sportives automobiles a été alignée sur ce qui est pratiqué à l'étranger. Les modifications consécutives proposées ici dans le cadre réglementaire sont de nature formelle et n'ont pas de conséquences propres méritant d'être mentionnées dans le présent chapitre.

2.4 Suppression du caractère temporaire de la compensation du surplus de poids pour les systèmes de propulsion alternative et non polluante

La réglementation concernée s'aligne sur la réglementation européenne¹⁷. Du fait de l'intégration temporaire de cette réglementation dans l'OCR et dans l'OETV, la Suisse a permis à court terme l'immatriculation et la circulation de tels véhicules. Le passage

¹⁶ (RO 2023 453 ; FF 2021 3026)

¹⁷ Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil.

à une réglementation permanente permet d'appliquer durablement le droit européen et de supprimer les entraves à la circulation internationale desdits véhicules.

3 Commentaire des dispositions

3.1 Véhicules et transports spéciaux

Art. 78, al. 2, OCR

La réglementation des autorisations durables est en principe maintenue telle qu'elle était en vigueur jusqu'à présent. Toutefois, il sera possible d'octroyer des autorisations durables pour le transport de marchandises indivisibles (transports spéciaux) exclusivement sur les routes nationales, ainsi que pour les courses de véhicules spéciaux (par ex. grue sur pneumatiques) exclusivement sur les routes nationales. Une lacune est ainsi comblée. Il sera possible d'obtenir une autorisation durable pour les itinéraires intercantonaux empruntant les routes nationales. En fonction de la situation, elle pourra être associée à une autre autorisation, requise pour accéder à ces itinéraires principaux. Lorsque les dimensions et le poids fixés à l'art. 79, al. 2, let. a, OCR sont dépassés, une autorisation pourra être délivrée dans la mesure où elle a été approuvée par l'OFROU conformément à l'art. 79, al. 5, OCR. L'approbation pourra être obtenue au moyen de la procédure simplifiée proposée dans la révision dont il est ici question.

Art. 79, al. 3, OCR

Depuis la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches (RPT) entre la Confédération et les cantons en 2008, la responsabilité des routes nationales a été transférée à la Confédération. Cette mesure a soustrait les autoroutes, classées routes nationales, de la souveraineté des cantons. Les compétences relatives à l'octroi des autorisations ont été modifiées en conséquence. La réglementation selon laquelle, s'agissant des autorisations uniques, le poids effectif peut atteindre 50 t au maximum lorsque le parcours de transit emprunte, hors du canton, exclusivement des autoroutes est toutefois restée en place. Cet alinéa devenu superflu sera abrogé. Il est ainsi clairement établi que, lorsque le poids fixé à l'art. 79, al. 2, let. a est dépassé, les autorisations de circuler sur les routes nationales nécessitent d'une manière générale l'approbation de l'OFROU, conformément à l'al. 5. Étant donné qu'une procédure simplifiée sera appliquée, la suppression de la disposition en question n'entraînera pas de charge de travail supplémentaire pour les autorités compétentes en matière d'autorisation. Cette mesure n'occasionnera pas d'inconvénients non plus pour les titulaires des autorisations.

Art. 79, al. 5, OCR (approbation)

De nombreuses interactions ont lieu entre les autorités chargées de délivrer les autorisations, principalement entre la Confédération et les cantons. Pour que certains transports puissent circuler sur les routes nationales, les cantons ont besoin de l'approbation de l'OFROU. Il convient de prévoir une réglementation afin que cette approbation puisse être délivrée de manière générale et simplifiée (notamment sous forme de liste d'itinéraires et d'ouvrages). Cette option s'avère économe en ressources et contribue à réduire les temps de traitement. L'OFROU mettra ces listes

régulièrement à jour et informera les cercles concernés des modifications apportées.

Art. 79, al. 5, OCR (compétence)

Tous les ouvrages des routes nationales relèvent de la propriété et de la responsabilité de la Confédération. Comme mentionné plus haut, l'approbation de l'OFROU est nécessaire dans certains cas pour pouvoir circuler sur les routes nationales. Dans la plupart des cas, les routes nationales concordent avec les ouvrages de la Confédération. Cependant, dans certaines configurations exceptionnelles, des routes cantonales peuvent traverser des ouvrages appartenant à la Confédération. Cela concerne tout particulièrement les ponts qui traversent les autoroutes. La réglementation actuelle sera modifiée, de sorte qu'une approbation de l'OFROU sera également requise dans ce genre de cas, afin de garantir la sécurité de la circulation et la protection de ces ouvrages. L'approbation pourra être accordée conformément à la procédure simplifiée.

3.2 Interdiction de circuler le dimanche et de nuit

Art. 91a, al. 1, let. d, OCR

Les tâches des autorités douanières sont vastes et rejoignent celles de la police dans plusieurs domaines. À l'avenir, les véhicules d'intervention à carrosserie spéciale, dépassant souvent le poids total de 3,5 t, ne tomberont plus sous l'interdiction de circuler. On entend par autorités douanières l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF) ainsi que les organisations qui lui sont rattachées. L'OFDF ne doit pas nécessairement être le propriétaire des véhicules, mais les courses doivent être effectuées dans le cadre de l'activité de l'OFDF ou sur mandat de ce dernier.

Art. 91a, al. 1, let. h, OCR

La nouvelle formulation « animaux vivants » inclut les chevaux de sport et les animaux d'abattage déjà exemptés. Aucune restriction n'a été faite au niveau des espèces animales, étant donné qu'il devrait principalement s'agir d'animaux de rente. Ces derniers sont transportés sur la plate-forme de chargement de véhicules aménagés pour assurer le transport de l'espèce animale en question. Selon l'art. 91a, al. 3, OCR, la majeure partie du volume de chargement doit être réservée à des marchandises ne tombant pas sous l'interdiction.

Art. 91a, al. 1, let. i, OCR

Cette définition plus large englobe les marchandises dont le délai de péremption est aussi court que celui des fleurs coupées, déjà exemptées aujourd'hui. Ces marchandises doivent être consommées, transformées ou stockées dans un délai d'un jour, sans quoi elles se détériorent, deviennent inutilisables ou ne satisfont plus aux critères de transformation. Le transport de ces marchandises dans les délais permet notamment de prendre en compte l'aspect de la durabilité.

Les notions de « consommation » et de « transformation » incluent la mise à disposition des fleurs coupées pour le client par le fournisseur. Au même titre que les fleurs coupées, on peut aussi citer les céréales fraîches, le petit-lait, les déchets de viande ou le marc utilisés pour produire des aliments pour animaux. En revanche,

les aliments qui ne font pas partie des exceptions définies à l'art. 91a, al. 1, let. g, OCR ne profitent pas de la dérogation proposée, étant donné qu'ils ne remplissent pas le critère de périssabilité rapide. Le délai de consommation court limite les cas d'application à quelques rares courses. Lorsque les délais de consommation sont plus longs, les transports peuvent être organisés en dehors des heures d'interdiction. Le délai d'un jour commence à courir dès le début du processus de transport et dure 24 heures.

Contrairement aux denrées alimentaires (art. 91a, al. 1, let. g, OCR), les marchandises périssables ne font pas l'objet d'une définition claire dans d'autres actes législatifs, dans la jurisprudence ou dans des normes, à laquelle la dérogation peut explicitement renvoyer. La formulation choisie vise déjà à en délimiter les contours de la manière la plus large possible au niveau de l'ordonnance. L'OFROU va également élaborer une aide à l'exécution comprenant une liste des marchandises concernées, ce qui permettra de garantir l'application uniforme du droit et la sécurité juridique. En cas de contrôle de l'interdiction de circuler, il appartient aux transporteurs de fournir la preuve que la marchandise transportée présente les caractéristiques requises. L'autorité d'exécution est habilitée à contrôler le chargement et à effectuer des vérifications supplémentaires.

Art. 91a, al. 1, let. k^{bis}, OCR

Dans les stations de sports d'hiver et plus généralement en montagne, les hameaux et les immeubles isolés sont souvent accessibles uniquement en véhicules à chenilles. Outre les luges à moteur qui ne tombent pas sous l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit, il doit être possible d'utiliser des quads et des véhicules tout-terrains équipés de chenilles pour approvisionner ces localités. Il s'agit souvent de tracteurs ou de chariots à moteur industriels qui continueront d'être frappés d'interdiction dans d'autres cas en raison des valeurs limites comparativement élevées en matière de bruit (tracteurs jusqu'à 85 dB (A) vs camions jusqu'à 82 dB (A)). Les véhicules sont en partie utilisés en dehors des routes carrossables, ce qui requiert l'autorisation des services cantonaux compétents. Cette autorisation peut être assortie de contraintes indiquées. Ces véhicules ne sont pas conçus pour parcourir de longues distances. Du fait de leurs attributs spécifiques, leur utilisation est limitée dans l'espace et dans le temps (pendant les mois d'hiver).

Art. 91a, al. 1, let. o, OCR

Selon l'art. 92, al. 2, let. c, OCR, une autorisation exceptionnelle peut être octroyée pour les courses occasionnées par la construction et l'entretien des routes et des voies ferrées ainsi que des conduites industrielles telles que canalisations d'eau, installations électriques ou installations de télécommunication. Ces interventions sont généralement accomplies au service de la collectivité et servent l'intérêt public. Elles se font souvent sur mandat d'une autorité et il n'est pas rare qu'il s'agisse de cas d'urgence. La planification peut changer à court terme, à la suite de retards ou en fonction de l'ampleur des dégâts, ceci impliquant une modification des autorisations.

L'entretien et la propreté des chemins et des aires dans les parcs et les zones de détente de proximité sont également d'un grand intérêt pour la collectivité. Pour pouvoir effectuer leur travail, les services d'entretien et d'enlèvement des déchets doivent

disposer de véhicules maniables, capables de circuler sur les chemins piétonniers. Les quads et les véhicules tout-terrains avec ou sans remorque sont idéaux pour accomplir ce genre de tâches et doivent par conséquent pouvoir être utilisés par la collectivité publique, dans le cadre de l'entretien de l'espace public, pendant les heures d'interdiction de circuler. Il est de l'intérêt des mandants (communes, cantons) de limiter ces courses à un minimum, compte tenu du surcoût administratif et financier occasionné par le travail dominical et nocturne du personnel mobilisé. En raison des valeurs sonores élevées évoquées, les courses en tracteur industriel à des fins de loisirs restent prohibées durant les heures d'interdiction de circuler, sans quoi elles iraient à l'encontre des efforts de réduction du bruit routier. En revanche, l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ne s'applique pas aux quads, buggies et autres véhicules généralement tout-terrains, immatriculés dans la catégorie des quadricycles à moteur et soumis à des limites sonores moins élevées.

Art. 92, al. 1 et 1^{bis}, OCR

La modification dont il est question ici prévoit d'une manière générale des courses à vide de 30 minutes. Ces 30 minutes s'appuient sur la réglementation des courses à vide dans les exceptions générales mentionnées à l'art. 91a, al. 3, OCR. Les courses à vide plus longues doivent remplir les critères requis pour l'obtention d'une autorisation exceptionnelle, mentionnés à l'art. 92, al. 1, OCR. Il doit s'agir dans ce cas de courses urgentes, qui ne peuvent être évitées ni par des mesures organisationnelles ni par le recours à un autre moyen de transport. Ces précisions font l'objet d'un nouvel al. 1^{bis}.

La durée (30 minutes) écoulée depuis le déchargement peut être contrôlée à l'aide des enregistrements du tachygraphe (activité « Travail »). À titre d'illustration, les nouveaux tachygraphes numériques (tachygraphes intelligents de la version 2 ; GEN2 V2) peuvent également enregistrer l'évènement « Déchargement », qui comprend les coordonnées GPS en guise d'information complémentaire.

Art. 92, al. 2, let. c, OCR

Cette disposition peut être abrogée, étant donné qu'elle est déplacée à l'art. 91a, al. 1, let. o.

3.3 Manifestations sportives

Art. 94 OCR

Avec l'entrée en vigueur, au 1^{er} juillet 2026, de la levée de l'interdiction des courses de vitesse en circuit dans la LCR, l'art. 94 OCR n'a plus lieu d'être et se retrouve dépourvu de son fondement juridique. Pour garantir la conformité de la LCR avec l'OCR, il est donc prévu de l'abroger au 1^{er} juillet 2026. La loi (art. 52 LCR) définit les manifestations soumises à autorisation et celles pouvant en faire l'objet.

Art. 95, al. 5, OCR

À l'avenir, les autorisations des courses de Formule E pourront être octroyées sur la base de l'art. 52 LCR, dans la mesure où l'autorité compétente parvient à la conclusion que les conditions sont remplies. La limitation de la vitesse maximale prévue aujourd'hui à l'art. 95, al. 5 pourra facultativement figurer dans l'autorisation à des fins de sécurité dans certains cas justifiés.

La compétence de l'OFROU d'édicter des instructions doit lui permettre au besoin de spécifier davantage les dispositions générales d'octroi des autorisations dans la LCR. Les services chargés de délivrer les autorisations bénéficieront ainsi d'une aide servant à harmoniser l'exécution. Les cantons et les associations représentatives seront invités à prendre part à l'élaboration de cette aide à l'exécution.

3.4 Suppression du caractère temporaire de la compensation du surplus de poids

Art. 65, al. 6, et 67, al. 1^{quater}, OCR

Comme évoqué au ch. 1.4, la base juridique désormais existante permet de lever la limitation de la validité des art. 65, al. 6, et 67, al. 1^{quater}, OCR. La réglementation permanente permet d'augmenter la sécurité d'investissement pour les détenteurs des véhicules et de garantir le trafic (international) continu des véhicules concernés.

Art. 95, al. 1^{er}, OETV

La compensation du surplus de poids se répercute également dans les dispositions sur la construction et l'équipement. La validité de l'art. 95, al. 1^{er}, OETV est, elle aussi, limitée dans le temps. Ici aussi, il convient de supprimer le caractère temporaire mentionné dans la note de bas de page.

4 Conséquences

4.1 Conséquences pour la Confédération

Les modifications proposées permettent de mieux protéger l'infrastructure des routes nationales et de libérer les ressources dans le cadre de la collaboration avec les cantons. S'agissant de l'approbation simplifiée (art. 79, al. 5, OCR), un investissement unique sera occasionné pour l'élaboration des prescriptions harmonisées.

La modification des cas faisant exception à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit n'aura aucune conséquence sur les finances, le personnel ou d'autres domaines de la Confédération. Il en va de même pour les modifications relatives aux manifestations sportives (automobiles). L'élaboration d'une aide à l'exécution engendrera tout au plus un investissement unique.

4.2 Conséquences pour les cantons et les communes ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne

En principe, les modifications n'ont aucune conséquence sur les cantons et les communes, ainsi que sur les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne, à l'exception de la légère évolution de l'exécution, par les autorités cantonales de police, de l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit. Cette exécution pourra être mise en œuvre dans le cadre des structures de contrôle existantes. La mise en place d'une dérogation générale réduira la charge de travail liée à l'octroi d'autorisations pour les chantiers de nuit. La simplification de la procédure d'approbation (art. 79, al. 5, OCR) allègera la charge de travail des autorités cantonales.

À la suite de la révision de la LCR, des manifestations sportives automobiles jusqu'à présent interdites sont désormais autorisées. Les autorités responsables des sites

organisateurs devront prévoir un surcroît de travail lié à l'examen des demandes correspondantes et à la procédure d'autorisation (art. 95 OCR).

4.3 Conséquences économiques, sociales et environnementales

Aucune conséquence significative n'est attendue concernant l'économie, la société ou l'environnement.

S'agissant des transports tombant sous la réglementation modifiée des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit, il ne s'agit pas de nouveaux types de transport, mais de transports qui étaient jusqu'à présent effectués de jour ou avec une autorisation. La flexibilisation des horaires des différentes courses permet de mieux exploiter les capacités de l'infrastructure et présente par conséquent un avantage économique. La dérogation générale dont bénéficient les chantiers pour les courses de nuit réduit la charge administrative et financière incombant aux entreprises dans le cadre de la procédure d'autorisation.

Les données disponibles ainsi que les méthodes d'évaluation ne permettent pas de se prononcer avec précision sur la quantification des courses qui seront éventuellement réalisées à l'avenir dans le cadre des dérogations proposées. Les émissions sonores supplémentaires consécutives aux courses autorisées le dimanche et de nuit devraient rester limitées. Il s'agit de courses et de véhicules spéciaux dont le nombre n'est pas significatif. Les courses visées par les dérogations proposées ont déjà lieu aujourd'hui le dimanche ou de nuit. Au lieu d'une dérogation générale, elles disposent simplement d'une autorisation exceptionnelle. Par ailleurs, il n'y a pas lieu de supposer que ces courses seront automatiquement effectuées durant la période d'interdiction de circuler. En effet, différents motifs relevant de l'organisation et du droit du travail s'y opposent. Il faudra par exemple s'assurer que du personnel se trouve sur le lieu de chargement ou de déchargement pour que la marchandise puisse être transférée. Le personnel concerné devra disposer d'une autorisation de travail du dimanche ou de nuit et recevoir une rémunération plus élevée. Les entreprises ne supporteront ces charges financières et organisationnelles supplémentaires que si aucune autre solution n'est envisageable. Dans ce contexte, le risque d'abus devrait rester faible.

Au niveau cantonal, le cadastre du bruit permettrait d'enregistrer un potentiel accroissement des émissions sonores. Le cadastre du bruit routier est un instrument servant à documenter la pollution sonore générée par le trafic routier sur l'ensemble du territoire. Les immissions de bruit sont relevées pour différents types de route (routes nationales et routes cantonales) le jour et la nuit. Il existe des valeurs limites d'exposition qui sont plus faibles la nuit qu'en journée. Si celles-ci sont dépassées, il appartient aux autorités compétentes de prendre des mesures. Les cadastres du bruit tiennent déjà compte aujourd'hui des trajets nocturnes effectués avec des poids lourds. Ils prendront également en considération les courses de nuit qui viendront s'y ajouter à la suite de la modification de la réglementation dont il est ici question. Eu égard aux modèles de calcul utilisés et au faible nombre de trajets nocturnes supplémentaires à prévoir, il n'y a pas lieu de penser que les modifications réglementaires auront des conséquences néfastes.

Les adaptations proposées ne cherchent pas à torpiller l'objectif de l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit, à savoir protéger la population du bruit routier, étant donné que des exceptions soumises à autorisation existent déjà. De plus, les modifications proposées bénéficient d'un large soutien et rendent les exceptions

plus cohérentes. Par rapport à la totalité du transport de marchandises, il s'agit ici de volumes minimes. Les conséquences sur la société sont donc marginales et justifiées par les améliorations inhérentes à la modification (bien-être animal, suppression des obstacles administratifs). Au regard des exceptions déjà en vigueur, les propositions semblent justifiées.

Dans le domaine des manifestations sportives, la révision d'ordonnance en question n'a pas de conséquences allant au-delà de la révision de la LCR. L'autorisation de nouvelles manifestations sportives automobiles, notamment dans le domaine des courses électriques, contribuera à promouvoir la recherche en Suisse en matière de mobilité électrique et devrait avoir des retombées positives sur le tourisme et l'économie. Dans le cadre de la procédure d'autorisation, les cantons ont la possibilité de prendre en considération de manière appropriée tout impact négatif sur la société et l'environnement.

5 Aspects juridiques

5.1 Constitutionnalité et conformité aux lois

Les modifications juridiques en question se fondent sur les art. 2, al. 2, 9, al 2^{bis} et 3, 52 et 106, al. 1, LCR, qui reposent pour leur part sur la compétence de la Confédération à légiférer sur la circulation routière. Le cadre légal supérieur est défini par la Constitution (art. 82 Cst.). Les modifications d'ordonnance s'inscrivent dans le cadre du mandat de légiférer et de la compétence du Conseil fédéral.

5.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

Les exceptions proposées à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit s'appliquent de manière non discriminatoire aux véhicules suisses comme aux véhicules étrangers, conformément à l'art. 1, al. 3, de l'accord sur les transports terrestres (ATT) signé entre la Suisse et l'UE¹⁸.

L'interdiction de circuler le dimanche et de nuit est fixée à l'art. 15 ATT. L'annexe 6, ch. III, ATT fournit la liste des exceptions convenues dans le cadre de l'ATT. Dans sa version actuelle, elle ne concorde pas en tous points avec les dispositions actuellement en vigueur et celles prévues ici en matière d'interdiction de circuler le dimanche et de nuit. Les divergences existantes, de même que les modifications proposées, n'entraînent aucun durcissement par rapport à la situation présentée à l'annexe 6, ch. III, ATT. Les modifications n'introduisent pas de nouvelles restrictions, mais des allègements, dont l'UE profite également. L'annexe 6, ch. III, ATT devra être mise en conformité avec le droit national à la prochaine occasion (ceci indépendamment des négociations sur l'approche par paquet entre la Suisse et l'UE) par décision du Comité mixte des transports terrestres.

La suppression du caractère temporaire de la compensation du surplus de poids est conforme à l'ARM¹⁹ et à la Convention de Vienne sur la circulation routière²⁰. La

¹⁸ Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (RS 0.740.72).

¹⁹ Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité (RS 0.946.526.81).

²⁰ Convention du 8 novembre 1968 sur la circulation routière (RS 0.741.10).

réglementation en question provient à l'origine du droit européen.²¹ Le passage à une réglementation permanente permet d'appliquer le droit européen de manière durable et de supprimer les entraves à la circulation des véhicules à l'échelle internationale.

5.3 Forme de l'acte à adopter

Il est prévu de mettre en œuvre la réglementation proposée par voie d'ordonnance du Conseil fédéral, où elle pourra être intégrée de manière cohérente aux ordonnances existantes. Le projet s'inscrit donc dans le cadre fixé au Conseil fédéral par la LCR.

5.4 Entrée en vigueur

Les modifications entreront en vigueur le 1^{er} juillet 2026.

6 Annexe

Interventions parlementaires en lien avec l'interdiction de circuler de nuit

- 13.3678 Postulat – Projet pour une flexibilisation de l'interdiction de circuler la nuit des véhicules utilitaires lourds / rejeté (CN)
- 15.3185 Motion – Moins d'embouteillages aux heures matinales / rejetée (CE)
- 19.3425 Motion – Autoriser les véhicules automobiles de plus de 3,5 tonnes affectés au transport de fonds à circuler de nuit / rejetée (CN)
- 19.4106 Motion – Une loi pour assurer la sécurité des convoys de fonds / rejetée (CN)
- 19.4606 Postulat – Évaluer les conséquences socioéconomiques d'une interdiction générale de transporter des fonds pendant la nuit en Suisse / classé (CN)
- 19.4607 Postulat – Évaluer les conséquences socioéconomiques d'une interdiction générale de transporter des fonds pendant la nuit en Suisse / classé (CN)
- 19.4608 Postulat – Évaluer les conséquences socioéconomiques d'une interdiction générale de transporter des fonds pendant la nuit en Suisse / classé (CN)
- 19.4609 Postulat – Évaluer les conséquences socioéconomiques d'une interdiction générale de transporter des fonds pendant la nuit en Suisse / classé (CN)
- 20.4677 Motion – Il faut lever l'interdiction de circuler la nuit pour les camions électriques et les autres camions dont le mode de propulsion est silencieux / classée (CN)
- 23.3923 Motion – Pour une application écologique et pragmatique de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche / pendant au conseil prioritaire

²¹ Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil.