



3003 Berne, le 26 juin 2008

Rapport rendant compte des résultats de la procédure d'audition relative à la nouvelle ordonnance de l'OFROU concernant l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCCR-OFROU) et à la révision des instructions découlant de cette ordonnance¹

¹ Instructions du 11 avril 1988 relatives à l'utilisation d'appareils de surveillance photographiques de la circulation aux feux rouges ; instructions techniques du 10 août 1998 concernant les contrôles de vitesse dans la circulation routière ; instructions du 15 juillet 2004 concernant les contrôles policiers du poids des véhicules routiers au moyen de ponts-bascules et de pèse-roues ; instructions du 22 décembre 2006 concernant les contrôles policiers de dimensions de véhicules au moyen d'installations de mesure de profils ; instructions du 1^{er} septembre 2004 concernant la constatation de l'incapacité de conduire dans la circulation routière ; instructions du 11 novembre 2004 concernant les contrôles de police routière aux frontières.

1. Situation initiale

La nouvelle ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCR, RS 741.013), qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2008, regroupe désormais les dispositions sur le contrôle contenues jusqu'ici dans diverses ordonnances. Elle comprend en outre une série de normes de délégation habilitant l'Office fédéral des routes à édicter des dispositions d'exécution. Suite à ces changements, l'OFROU a élaboré un projet d'ordonnance (OOCCR-OFROU) et a procédé à la révision des instructions qui en découlent.

Le projet a été soumis aux milieux intéressés² par lettre du 2 novembre 2007 pour consultation. Ces derniers ont été invités à prendre position jusqu'au 10 décembre 2007.

2. Avis général concernant le projet

L'ordonnance de l'office, la réorganisation du contenu (ordonnance de l'office / instructions) et les propositions d'adaptation des instructions qui ont fait l'objet d'une procédure d'audition ont recueilli une approbation générale.

3. Avis détaillé concernant chaque partie du projet

3.1 Dispositions générales (chapitre 1 OOCCR)

La plupart des milieux intéressés se sont prononcés en faveur des dispositions de l'ordonnance. Les associations « RoadCross » et « Mobilité piétonne » demandent que le détenteur du véhicule soit soumis à l'obligation de dénoncer le conducteur en cas d'infraction. Dans le cas où l'obligation n'est pas remplie, ce sera au détenteur de répondre des fautes éventuelles.

3.2 Contrôle de vitesse et surveillance de la circulation aux feux rouges (chapitre 2 OOCCR et instructions)

La majorité des milieux intéressés a réagi de manière positive.

Quelques associations (IG Motorrad, TCS, routesuisse) rejettent la possibilité d'effectuer des contrôles de vitesse par tronçon et refusent que ce type de contrôle soit mentionné dans l'ordonnance.

Les termes « appareils stationnaires » et « appareils installés à demeure », qui ne sont pas toujours utilisés avec la même signification, ont jeté la confusion dans certains esprits.

Un petit nombre d'associations (ASTAG, UPSA, routesuisse) demandent que l'ordonnance précise qu'il est illégal d'utiliser les données du tachygraphe pour contrôler postérieurement et sans raison la vitesse d'un véhicule à un certain moment.

² Pour consulter la liste détaillée des participants à la procédure d'audition, voir : <http://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/1574/Adressatenliste.pdf>

C'est surtout la police qui fait remarquer à plusieurs reprises que les marges de sécurité appliquées lors de mesures par radar et de mesures par laser n'ont toujours pas été uniformisées. Elle constate également que les marges de sécurité contenues jusqu'ici dans les instructions n'ont pas toutes été reprises dans l'énumération actuelle de l'ordonnance.

Certains proposent de reprendre intégralement les marges de sécurité en vigueur jusqu'ici.

Les milieux policiers relèvent en outre que l'obligation générale de documenter en image les dépassements de vitesse (art. 10) ne tient pas compte du fait que, selon les instructions, ces infractions peuvent dans certains cas également être constatées sans documentation photographique.

Plusieurs groupes consultés se sont exprimés sur le délai pendant lequel un conducteur fautif doit généralement être informé (ch. 5 des instructions). Le nombre de personnes en faveur d'un délai plus long est plus ou moins égal au nombre de personnes qui préféreraient un délai plus court.

3.3 Contrôle de la durée du travail, de la conduite et du repos (*chapitre 3 OOCRR*)

La grande majorité des milieux intéressés est favorable aux dispositions de l'ordonnance.

La certification prévue du logiciel d'évaluation a soulevé des critiques auprès de certains participants à l'audition (entre autres ARVAG), en particulier si le nombre de véhicules en circulation équipés d'un tachygraphe analogique est toujours aussi grand. On craint que le travail des services d'exécution de l'OTR œuvrant exclusivement dans le domaine des contrôles d'exploitation soit profondément entravé. Certains considèrent avec un regard critique l'utilité d'une telle certification. D'autres soulèvent la question des dispositions transitoires, notamment des délais transitoires.

3.4 Contrôle du poids des véhicules (*chapitre 4 OOCRR et instructions*)

Les dispositions de l'ordonnance ont été approuvées par une large majorité. Quelques associations (ASTAG, UPSA, routesuisse) exigent que l'ordonnance tienne compte des revendications faites dans la motion Carlo Schmid-Sutter concernant le dépassement de la charge par essieu (05.3520). Par ailleurs, ces associations demandent que les véhicules transportant des matières poudreuses ou granuleuses en vrac ou en citerne soient exempts des contrôles visant à déterminer la charge par essieu.

Les milieux policiers font part de quelques nouveautés et expériences pratiques qui devraient être intégrées dans l'ordonnance.

3.5 Contrôle des dimensions de véhicules au moyen d'installations de mesure de profils (*chapitre 5 OOCRR et instructions*)

La grande majorité des milieux intéressés s'est prononcée en faveur des dispositions de l'ordonnance. Quelques groupes (ASTAG, UPSA, routesuisse, Centre Patronal) demandent que les instructions soient complétées. En effet, ils souhaitent que les marges de sécurité déduites lors de mesures manuelles soient les mêmes que lors de mesures réalisées avec des installations de mesure de profils.

3.6 Contrôle de la capacité de conduire (*chapitre 6 OOCCR et instructions*)

Les dispositions de l'ordonnance ont été approuvées par une large majorité.

Plusieurs services (asa, service des automobiles de Glaris, de Berne et d'Uri) exigent qu'il soit ajouté au chapitre concernant le contrôle de la capacité de conduire une disposition disant clairement qu'aucune déduction ne doit être faite aux valeurs mesurées à l'aide de l'éthylomètre. Cette remarque est justifiée par le fait que dans la pratique, certains tribunaux pénaux procèdent à des déductions allant jusqu'à 20 %.

3.7 Contrôle des véhicules (*chapitre 7 OOCCR*)

La grande majorité des milieux intéressés est favorable aux dispositions de l'ordonnance.

La police critique en partie l'obligation de remettre un rapport d'inspection. En effet, elle pense que le rapport d'inspection est trop détaillé et qu'il pourrait alourdir considérablement la procédure de contrôle.

3.8 Communication des cantons (*chapitre 8 OOCCR*)

Les dispositions de l'ordonnance ont été approuvées par une large majorité.

Quelques prises de position de la police relèvent que le délai prévu pour les communications des cantons (immédiatement après le contrôle) au sens de l'art. 44, al. 1, let. a à c, OOCCR est beaucoup trop court.

Certaines associations (ASTAG, UPSA, routesuisse) exigent que la communication des résultats du contrôle soit directement mise à la disposition des associations concernées.