



Berne, le 14 février 2024

Adaptation de l'ordonnance sur la signalisation routière et de l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière :

Mise en œuvre de l'initiative cantonale 17.304 (« Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! »)

Rapport explicatif en vue du lancement de la
procédure de consultation

Numéro de document : ASTRA-D-BF8A3401/141



Aperçu

L'art. 45a¹ de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR)² adopté le 1^{er} octobre 2021 par l'Assemblée fédérale concrétise au niveau de la loi la mise en œuvre de l'initiative du canton du Tessin 17.304 (« Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! »)³. Cette disposition n'est pas encore en vigueur. Le présent projet de révision introduit quant à lui des dispositions destinées à mettre en œuvre l'initiative cantonale dans les textes d'ordonnance et détermine la date d'entrée en vigueur.

Contexte

L'initiative 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! » déposée par le canton du Tessin exige que l'accès aux tunnels routiers et cols alpins suisses soit interdit aux poids lourds qui ne sont pas dotés des systèmes de sécurité actuels. C'est sur cette base que l'Assemblée fédérale a adopté le 1^{er} octobre 2021 un nouvel art. 45a dans la LCR⁴. Celui-ci prévoit que les véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses et de personnes ne sont autorisés à circuler sur des tronçons prédéfinis de la région alpine que s'ils sont équipés de certains systèmes d'assistance.

Lors de la session d'hiver 2018, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a été chargée d'élaborer un projet de loi. Il s'agissait de modifier la loi fédérale sur la circulation routière de manière à ce que des normes minimales pour l'équipement en systèmes d'assistance visant à réduire les accidents sur les routes de transit dans la région alpine s'appliquent aux véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses et de personnes. Les véhicules non conformes aux nouvelles prescriptions pourront circuler encore pendant une période maximale de cinq ans sur les routes de transit dans la région alpine. Le Conseil fédéral pourra prévoir un allongement de délai pour certains transports non transfrontaliers.

Après l'approbation de l'avant-projet, la CTT-N a ouvert la procédure de consultation, qui a duré du 5 juin au 30 septembre 2020. Lors de cette dernière, aucune tendance nette pour ou contre le projet de la commission ne s'est dessinée. Une nette majorité s'est toutefois prononcée contre un allongement de délai pour les transports non transfrontaliers à travers les Alpes présentant une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais.

Lors de sa séance du 18 janvier 2021, la CTT-N a pris connaissance du rapport sur les résultats de la consultation concernant l'avant-projet relatif à la mise en œuvre de l'initiative déposée par le canton du Tessin. Par 15 voix contre 10, elle a décidé de maintenir l'avant-projet et de soumettre au Conseil national un projet de révision de la loi fédérale sur la circulation routière. Dans le même temps, elle a présenté le projet d'acte législatif et le rapport au Conseil fédéral pour avis. Celui-ci a approuvé le projet sur le principe mais s'est prononcé contre le traitement de faveur réservé au trafic intérieur.

Enfin, le 1^{er} octobre 2021, le projet a été adopté par l'Assemblée fédérale lors du vote final. L'article de loi mentionne les systèmes d'assistance et les tronçons sur lesquels ces derniers ont obligatoires. Il fixe en outre les délais transitoires.

¹ FF 2021 2322

² Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01).

³ Initiative du canton du Tessin 17.304 (Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant !) déposée le 22 mars 2017.

⁴ Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01).

Contenu du projet

La présente révision prévoit la mise en œuvre par voie d'ordonnance de l'art. 45a LCR adopté le 1^{er} octobre 2021 et pas encore entré en vigueur. Les principaux éléments de l'initiative cantonale ont déjà été validés par le Parlement au niveau de la loi dans l'article précité. Une adaptation des ordonnances relatives à la LCR est nécessaire afin de préciser la base légale :

- L'art. 45a LCR a été adopté par l'Assemblée fédérale mais n'est pas encore en vigueur. La date de son entrée en vigueur doit être fixée par le Conseil fédéral (cf. ch. II, al. 2, FF 2021 2322). La présente révision permettra au Conseil fédéral de mettre en vigueur cette disposition légale au 1^{er} janvier 2026 par voie d'arrêté.
- Un signal sera créé afin de permettre aux usagers de la route de reconnaître les tronçons concernés par l'obligation d'équipement visée à l'art. 45a LCR. Comme les autres panneaux de signalisation routière, le signal en question sera mentionné dans l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR)⁵.

Le Conseil fédéral devra également prévoir des dérogations par voie d'ordonnance. L'obligation d'équipement visée à l'art. 45a, al. 2, LCR ne s'appliquera pas à certains véhicules. La base légale requise à cet effet est l'art. 45a, al. 5, LCR. Les dérogations concerneront certaines catégories de véhicules et seront réglées, à l'instar du signal, dans l'ordonnance sur la signalisation routière.

- Le contrôle du respect de l'obligation d'équipement sera garanti. L'exécution du droit de la circulation routière est en principe du ressort des autorités cantonales. Dans le cadre de leur activité de contrôle, celles-ci pourront aussi vérifier la présence des systèmes d'assistance prescrits. Étant donné que les itinéraires concernés débutent parfois directement à la frontière, les autorités douanières se verront également attribuer cette compétence. À cet effet, des adaptations de l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière⁶ sont proposées.

⁵ Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.21).

⁶ Ordonnance du 28 mars 2017 sur le contrôle de la circulation routière (OCCR ; RS 741.013).

Table des matières

	Aperçu	2
	Contexte	2
	Contenu du projet	3
1	Presentation du projet	5
1.1	Contexte	5
1.2	Réglementation proposée et justification	5
1.3	Justification et évaluation de la solution proposée	6
1.4	Dérogations pour certaines catégories de véhicules	7
1.4.1	Contexte	7
1.4.2	Réglementation proposée et justification	7
1.4.3	Justification et évaluation de la solution proposée	8
1.5	Comparaison avec le droit étranger, notamment européen	8
1.6	Mise en œuvre	8
2	Commentaires des dispositions	Fehler! Textmarke nicht definiert.
2.1	Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR)	9
2.2	Ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (OCCR)	10
3	Conséquences	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.1	Conséquences financières, conséquences sur l'état du personnel et autres conséquences pour la Confédération	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.2	Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.3	Conséquences économiques	11
3.4	Conséquences sociales	12
3.5	Conséquences environnementale	12
4	Aspects juridiques	12
4.1	Constitutionnalité	12
4.2	Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse	12
4.3	Forme de l'acte à adopter	12
4.4	Protection des données	12

Rapport explicatif relatif à la modification de l'ordonnance sur la signalisation routière et de l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière

1 Présentation du projet

Nouveau signal indiquant l'obligation d'équipement en systèmes d'assistance

1.1 Contexte

En vertu de l'art. 45a, al. 1 et 2, LCR, pour être autorisés à circuler sur les routes de transit dans la région alpine visées à l'art. 2 de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine⁷, les véhicules doivent être équipés des systèmes d'assistance requis pour la délivrance de la réception par type dans un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle ces systèmes sont devenus obligatoires. À cet effet, il est nécessaire d'informer suffisamment les milieux concernés aux niveaux national et international, notamment les associations œuvrant dans le domaine des transports routiers. Par ailleurs, les tronçons concernés doivent être suffisamment signalés à l'avance. Les véhicules dépourvus des systèmes d'assistance requis emprunteront ainsi à temps un autre itinéraire afin d'éviter des demi-tours chronophages.

Le libellé de l'art. 45a LCR est le suivant :

Art. 45a Exigences concernant les véhicules motorisés lourds circulant sur les routes de transit dans la région alpine

¹ *Les véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses et de personnes ne sont autorisés à circuler sur les routes de transit dans la région alpine visées à l'art. 2 de la loi fédérale du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine que s'ils sont équipés des systèmes d'assistance obligatoires pour la délivrance de la réception par type ou, pour les véhicules sans réception par type, pour le premier contrôle des véhicules.*

² *Les véhicules visés à l'al. 1, pour lesquels un système d'assistance n'était pas encore obligatoire au moment de la réception par type ou du premier contrôle des véhicules, peuvent continuer à circuler sans système d'assistance sur les routes de transit visées à l'al. 1 pendant une période de cinq ans à compter de la date à laquelle un système d'assistance est devenu obligatoire pour la première fois pour la délivrance de la réception par type correspondante.*

³ *Le Conseil fédéral peut prévoir un délai plus long pour les transports non transfrontaliers à travers les Alpes présentant une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais ainsi que pour les courses à vide ayant un rapport direct avec lesdits transports.*

⁴ *Le Conseil fédéral peut, après avoir entendu les cantons concernés, étendre l'obligation d'équipement prévue aux al. 1 et 2 à d'autres tronçons pour des raisons de sécurité.*

⁵ *Le Conseil fédéral peut prévoir des dérogations à l'obligation d'équipement prévue aux al. 1 et 2 pour certains véhicules visés à l'al. 1.*

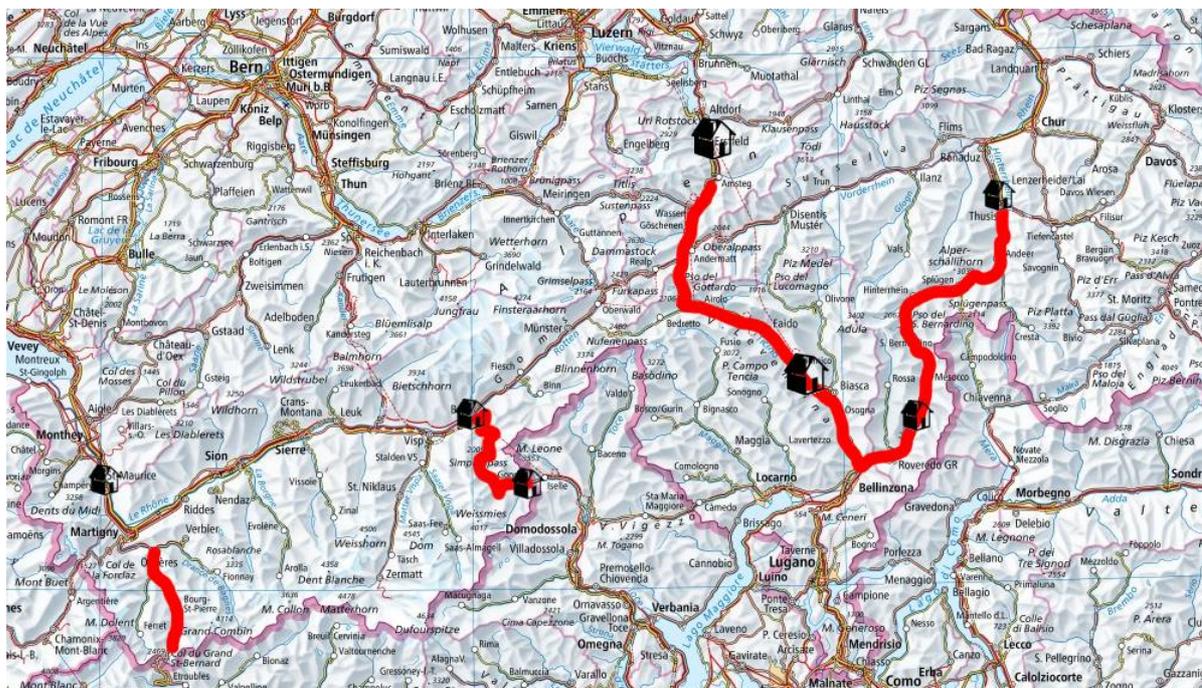
Les systèmes prescrits pour les véhicules concernés sont définis dans la loi déjà adoptée par l'Assemblée fédérale. Il n'est donc pas nécessaire de prévoir d'autres dispositions à ce sujet par voie d'ordonnance. L'art. 45a, al. 3 à 5, LCR octroie toutefois au Conseil fédéral un pouvoir réglementaire en matière de délais, de tronçons et de dérogations. Le Conseil fédéral renonce à édicter d'autres dispositions au sens des al. 3 (allongement de délai pour les transports intérieurs) et 4 (extension à d'autres tronçons), mais fixe des dérogations au sens de l'al. 5 (dérogations pour certains véhicules) (voir justification aux ch. 1.4.2 et 1.4.3).

1.2 Réglementation proposée et justification

L'art. 45a LCR matérialise implicitement l'inscription dans la loi d'une interdiction de circuler pour les véhicules motorisés lourds qui ne sont pas dotés de certains systèmes d'assistance. Équiper les

⁷ Loi fédérale du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine (LTRA ; RS 725.14).

véhicules a posteriori n'est pas une solution réalisable pour des raisons pratiques et commerciales. La disposition en question, en se référant à la réception par type ou au premier contrôle de véhicule, précise quels véhicules doivent être équipés de quels systèmes d'assistance et à partir de quand. Le renvoi à l'art. 2 LTRA figurant à l'art. 45a, al. 1, LCR permet de savoir par ailleurs sur quels tronçons s'applique l'obligation d'équipement (route du San Bernardino : tronçon Thusis – Bellinzona-Nord ; route du Gothard : tronçon Amsteg – Göschenen – Airolo – Bellinzona-Nord ; route du Simplon : tronçon Brigue – Gondo/Zwischbergen (frontière) ; route du Grand-Saint-Bernard : tronçon Sembrancher – portail nord du tunnel).



1.3 Justification et évaluation de la solution proposée

La possibilité de signaler la réglementation du trafic prévue par l'art. 45a LCR au moyen des signaux existants, par exemple un signal d'interdiction de circuler assorti d'une plaque complémentaire, a fait l'objet d'un examen. Or, il s'avère que les systèmes d'assistance requis sur les tronçons concernés ne peuvent être rassemblés sous un seul et même terme succinct. Un recours aux normes d'émission EURO, notamment, est exclu. De plus, l'utilisation de signaux d'interdiction de circuler assortis de plaques complémentaires sur les routes nationales fait courir le risque que cette réglementation du trafic, en particulier l'indication sur la plaque complémentaire, ne soit pas identifiée ou le soit trop tardivement. Dans le pire des cas, les interdictions de circuler pourraient même entraîner des manœuvres de demi-tour sur la chaussée ou sur les voies d'accès.

C'est pourquoi il est prévu d'introduire un nouveau signal dans l'ordonnance sur la signalisation routière pour indiquer les tronçons concernés par l'obligation d'équipement :



Tandis qu'un signal indique le début du tronçon sur lequel s'applique l'obligation d'équipement, un autre en signale la fin. Les deux illustrations sont de premières ébauches. Le signal définitif pourra encore s'écarter de cette proposition.

Seuls les systèmes mentionnés à l'art. 45a LCR sont pris en considération pour l'utilisation des tronçons de transit concernés. Si d'autres systèmes s'y ajoutent à l'avenir pour la délivrance de nouvelles réceptions par type, ceux-ci deviendront à leur tour obligatoires sur les tronçons en question au terme d'un délai de cinq ans. Les périodes déterminantes sont liées à l'intégration dans le droit suisse des prescriptions européennes en matière d'équipement. Le délai commence à courir uniquement à partir du moment où les systèmes sont également requis en Suisse pour les nouvelles réceptions par type des catégories de véhicules correspondantes. Cette règle s'applique aussi bien aux véhicules réceptionnés par type qu'à ceux admis individuellement, qu'ils soient immatriculés en Suisse ou à l'étranger. La plupart des systèmes cités dans le texte de l'initiative seront déjà devenus obligatoires à la date d'entrée en vigueur prévue de la nouvelle réglementation. Les nouveaux systèmes qui seront introduits dans l'UE via le règlement (UE) 2019/2144 (dénommé règlement relatif à la sécurité générale ou *General Safety Regulation*, GSRII)⁸, par ex. le système de surveillance des angles morts et le système d'avertissement de collision, devraient devenir obligatoires à partir d'avril 2029 (2024 + 5 ans) sur les tronçons en question.

La proposition d'étendre l'obligation à d'autres tronçons (art. 45a, al. 4, LCR) n'est pas retenue. Le règlement relatif à la sécurité générale permet de garantir une obligation généralisée d'équipement en systèmes d'assistance pour les véhicules de l'Union européenne (UE) et de la Suisse. Ainsi nos prescriptions nationales en matière de construction et d'équipement se réfèrent-elles aussi au règlement relatif à la sécurité générale (voir OETV⁹ et art. 103, al. 6, OETV¹⁰). Dans ce contexte, une extension serait objectivement difficile à justifier et à délimiter. Il n'y a d'ailleurs jamais eu de demandes en ce sens.

1.4 Dérogations pour certaines catégories de véhicules

1.4.1 Contexte

En vertu de l'art. 45a, al. 5, LCR, le Conseil fédéral peut prévoir des dérogations à l'obligation d'équipement en systèmes d'assistance pour certains véhicules. Ces dérogations s'appliqueront à des véhicules qui circulent sur les tronçons concernés pour des raisons d'ordre public et de sécurité, à des fins d'entretien de l'infrastructure, de sécurité routière ou d'accomplissement de l'obligation de transporter (entreprises de transports publics) ou pour d'autres motifs importants. Par ailleurs, les prescriptions techniques applicables aux véhicules prévoient déjà des dérogations à l'obligation d'équipement : lors de l'édiction des prescriptions de l'UE et de la CEE-ONU relatives aux réceptions par type, des analyses coût-utilité ont été effectuées pour les systèmes. Il en est ressorti que selon leur configuration et leur transformation, certains véhicules ne doivent pas obligatoirement être équipés de tous les systèmes d'assistance. Les dérogations définies par le Conseil fédéral résultent en partie de l'usage auquel sont destinés les véhicules et/ou ne peuvent parfois pas être justifiées du point de vue technique.

Le projet ne prévoit pas de disposition dérogatoire au sens de l'art. 45a, al. 3, LCR, qui impliquerait un traitement de faveur du trafic intérieur.

1.4.2 Réglementation proposée et justification

Les dérogations prévues sont énumérées de manière exhaustive à l'art. 29a, al. 2, P-OSR. Les trajets effectués pour des motifs importants seront généralement autorisés même avec des véhicules qui ne disposent pas de tous les systèmes d'assistance mentionnés à l'art. 45a LCR. Les véhicules qui ne tombent pas sous l'obligation d'équipement en vertu des prescriptions techniques internationales mentionnées à l'annexe 2 OETV sont eux aussi intégrés dans le texte d'ordonnance, en partie à titre

⁸ 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° 30/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission, JO L 325 du 16.12.2019, p. 1.

⁹ Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les voitures automobiles de transport et leurs remorques (OETV 1; RS 741.412).

¹⁰ Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV ; RS 741.41).

dérogatoire. Il est parfois très difficile de déterminer les cas d'exemption de l'obligation d'équipement à partir de la réglementation européenne pertinente (notamment règlement relatif à la sécurité générale et règlement-cadre (UE) 2018/858¹¹). La mention explicite des dérogations à l'art. 29a, al. 2, P-OSR apporte de la clarté et facilite l'exécution de la réglementation. L'énumération dans l'ordonnance des « voitures automobiles servant d'habitation, véhicules blindés, véhicules destinés aux transports exceptionnels, véhicules tout-terrains et véhicules comptant plus de trois essieux » s'inspire du droit international cité. Les poids lourds et les tracteurs à sellette du secteur de la construction, tels que ceux qui sont utilisés spécialement dans la région alpine, sont donc exemptés dans une large mesure de l'obligation d'équipement.

Outre les raisons techniques, le faible nombre de véhicules concernés et l'usage souvent spécifique auquel ils sont destinés plaident pour une réglementation explicite des dérogations.

Si le nombre d'essieux est clair et le poids exceptionnel des véhicules indiqué dans le permis de circulation, la qualification de véhicule tout-terrain peut par contre soulever des questions. L'autorité d'immatriculation peut, sur demande des titulaires de véhicules qui ont besoin de la dérogation en question, inscrire la classification correspondante dans le permis de circulation.

En ce qui concerne les dérogations applicables à certains véhicules, il est prévu d'en faire bénéficier les catégories de véhicules suivantes : les véhicules de la police, du service du feu, du service de la santé, de la douane, de la protection civile et de l'armée ainsi que les véhicules historiques (véhicules dits « vétérans », datant de plus de 30 ans), les dépanneuses et les véhicules nécessaires à l'entretien des tronçons concernés (la plupart du temps des véhicules de travail).

1.4.3 Justification et évaluation de la solution proposée

Le faible nombre de véhicules en question et l'usage spécifique auxquels ils sont destinés justifient les dérogations. Il existe un intérêt public prépondérant à ce que les véhicules mentionnés soient autorisés à circuler sur les routes de transit même s'ils sont dépourvus de systèmes d'assistance.

Compte tenu des résultats de la consultation relatifs à l'art. 45a, al. 3, LCR (dans le cadre de la révision de la loi, une nette majorité s'était prononcée contre un allongement de délai pour les transports concernés) et de l'interférence avec l'accord sur les transports terrestres (ATT)¹² ainsi que pour des raisons de sécurité routière, le législateur a renoncé à prévoir des dérogations pour le trafic intérieur ainsi que des allongements de délai. Un régime dérogatoire aurait permis d'allonger les délais pour toutes les entreprises de Suisse pouvant prouver qu'elles effectuent des courses commençant ou finissant dans des sociétés qui présentent une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais. D'autres réflexions (cf. ch. 4.2 du présent rapport) ont également conduit à la décision de renoncer aux dérogations, lesquelles auraient entraîné un traitement de faveur pour les transports intérieurs.

1.5 Comparaison avec le droit étranger, notamment européen

Les normes minimales pour l'équipement de certains véhicules en systèmes d'assistance visant à réduire les accidents (art. 45a, al. 1, LCR) sont déjà inscrites dans la loi. Les restrictions et les réglementations du trafic dictées par la sécurité routière ainsi que les dérogations dûment signalées ne sont pas inhabituelles dans le droit européen et dans les pays voisins. Il s'agit de réglementations qui ont été édictées sur la base du droit national. Les restrictions en question sont souvent limitées dans le temps ou liées au poids ou à la norme d'émission des véhicules. Au tunnel du Mont-Blanc, par exemple, la circulation est interdite aux véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses et répondant à

¹¹ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, JO L 151 du 14.6.2018, p. 1.

¹² 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).

la norme Euro IV ou moins. Par conséquent, les véhicules âgés dotés d'un équipement de sécurité restreint ne sont pas autorisés à emprunter cet ouvrage.

1.6 Mise en œuvre

Les signaux proposés dans la révision d'ordonnances en question matérialisent l'interdiction pour certains véhicules de circuler sur des tronçons de transit dans la région alpine, qui est inscrite de facto dans la loi. Il incombe aux autorités compétentes de contrôler le respect de cette prescription de circulation. En vertu de l'art. 106, al. 2, LCR, l'exécution du droit de la circulation routière est du ressort des cantons. Ces derniers prennent les mesures nécessaires à cet effet et désignent les autorités cantonales compétentes. Les dispositions peuvent être mises en œuvre dans le cadre des structures fédérales et cantonales existantes.

En vertu de l'art. 3, al. 1, OCCR, le contrôle de la circulation sur la voie publique incombe aux organes de police compétents selon le droit cantonal. L'art. 106, al. 1, LCR prévoit que le Conseil fédéral peut désigner d'autres autorités fédérales que l'OFROU pour l'exécution de la LCR. Certains des contrôles énumérés à l'art. 4, al. 2, OCCR peuvent être effectués par l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF). L'énumération actuellement en vigueur est complétée par une lettre dédiée aux systèmes d'assistance visés à l'art. 45a LCR (voir ch. 2.2 du présent rapport). Étant donné que les centres de contrôle du trafic lourd ne sont pas situés aux frontières du pays, il faudrait garantir autant que possible lors du franchissement de la frontière que seuls des véhicules équipés conformément aux prescriptions circulent sur les tronçons routiers concernés par la réglementation.

Les contrôles peuvent donc être effectués dans les divers centres de contrôle du trafic lourd de la Confédération et dans le cadre des contrôles du trafic lourd ordinaires. À cette occasion, les autorités de contrôle peuvent également vérifier que les véhicules lourds affectés au transport de choses et de personnes répondent aux normes minimales en matière de systèmes d'assistance. Afin de garantir une mise en œuvre efficace, des contrôles aléatoires seront réalisés, de sorte que tous les conducteurs des véhicules concernés doivent s'attendre à une inspection.

En cas d'infraction à l'art. 45a LCR ou de non-respect du signal prévu à l'art. 29a P-OSR, la disposition pénale énoncée à l'art. 90, al. 1, LCR pourra s'appliquer.

2 Commentaires des dispositions

2.1 Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR)

Art. 29a (nouveau)

Un nouveau signal « Obligation d'équiper de systèmes d'assistance les véhicules motorisés lourds circulant sur les routes de transit dans la région alpine » (2.48.1) est introduit afin de matérialiser l'obligation d'équipement prescrite à l'art. 45a LCR. Que ce soit au niveau international ou chez nos voisins européens, il n'existe pas de signaux relatifs aux systèmes d'assistance, dont le nouveau signal pourrait s'inspirer. Du point de vue de la systématique, ce dernier s'inscrit dans un nouvel art. 29a, au chap. 3 (« Signaux de prescription »), section 3 (« Prescriptions pour les véhicules en mouvement et limitations du stationnement »), de l'OSR. Étant donné que ce signal attire l'attention sur une obligation d'équipement en vigueur sur le tronçon concerné, il se fonde, pour ce qui est de sa conception, notamment sur le signal « Chaînes à neige obligatoires » (2.48). Le symbole figurant sur le signal représente un véhicule motorisé lourd vu de face. Les contours du véhicule ont été choisis de sorte à symboliser aussi bien les poids lourds (véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses) que les autocars (véhicules motorisés lourds affectés au transport de personnes), tous deux concernés par l'art. 45a LCR. La vue de face du véhicule permet en outre d'éviter que le signal soit confondu avec d'autres signaux tels que « Chaussée réservée aux bus » (2.64). Enfin, les « ondes radio » sont censées symboliser les systèmes d'assistance requis. Elles désignent les signaux radar émis par les systèmes d'assistance. Pour le moment, le signal proposé n'est qu'une ébauche. Sa version définitive pourrait encore évoluer.

Étant donné que les systèmes d'assistance requis résultent déjà de l'art. 45a LCR, il n'y a pas lieu de les mentionner ni à l'art. 29a OSR ni dans une autre ordonnance. C'est la raison pour laquelle l'art. 29a, al. 2, P-OSR renvoie uniquement à l'art. 45a LCR. L'OFROU veillera à ce que les milieux concernés soient suffisamment informés.

Afin d'avertir suffisamment tôt de l'obligation d'équipement, le nouveau signal pourra également être utilisé sur les indicateurs de direction avancés et sur les indicateurs de direction, en particulier sur les signaux 4.40 et 4.55. Il est également envisageable d'utiliser le signal sur les panneaux d'indication de l'état de la route (4.75 et 4.76).

Un signal de fin (2.57.1) est introduit pour indiquer la fin du tronçon sur lequel s'applique l'obligation d'équipement.

Art. 107, al. 3, let. b, ch. 8^{bis}

Les tronçons sur lesquels les véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes doivent circuler avec certains systèmes d'assistance sont déjà suffisamment définis compte tenu du renvoi à l'art. 2 LTRA figurant à l'art. 45a, al. 1, LCR. La réglementation du trafic étant déjà établie dans la LCR, il n'est exceptionnellement plus nécessaire que la signalisation au moyen de panneaux (de prescription) fasse l'objet d'une décision formelle et d'une publication. Par conséquent, l'obligation d'édicter une décision ne s'appliquera pas aux nouveaux signaux 2.48.1 et 2.57.1. Le signal « Vitesse maximale 50, Limite générale » (2.30.1) bénéficie par exemple déjà d'une dérogation similaire : aucune décision formelle n'est nécessaire non plus pour celui-ci, dans la mesure où le champ d'application est réglé juridiquement dans l'OSR (cf. art. 22, al. 3, et 107, al. 3, let. b, ch. 8, OSR).

Modification de l'annexe 2

Le signal « Obligation d'équiper de systèmes d'assistance les véhicules motorisés lourds circulant sur les routes de transit dans la région alpine » et le signal de fin correspondant sont représentés à l'annexe 2. La systématique suit celle du nouvel art. 29a OSR. Les signaux sont de premières ébauches susceptibles d'évoluer encore légèrement dans la version définitive.

2.2 Ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (OCCR)

Art. 4, al. 2, let. j (nouvelle)

L'OFDF sera habilité à vérifier spécifiquement que les véhicules sont équipés des systèmes requis. Une méthode possible consiste à procéder à un contrôle visuel des capteurs et de l'absence de messages d'erreur sur l'ordinateur de bord ou de l'extinction du témoin de fonctionnement. Il est donc important d'impliquer les autorités douanières, car certains itinéraires concernés, notamment le Grand-Saint-Bernard et le Simplon, commencent directement à la frontière nationale. Les forces de police et les autorités douanières seront libres de décider du nombre et de la nature des contrôles qu'elles souhaitent effectuer.

Art. 9, al. 1, let. j (nouvelle)

Les forces de police seront habilitées à contrôler les systèmes d'assistance avec des lecteurs OBD¹³ si elles disposent de tels appareils. Les modalités du contrôle devront être précisées dans une aide à l'exécution, qui indiquera quels véhicules devront être équipés de tel ou tel système et à partir de quelle date. Une solution envisageable est de lire les données des systèmes électroniques embarqués. Il est également possible de vérifier si un témoin de fonctionnement sur le tableau de bord suggère la présence des systèmes d'assistance en question. L'analyse des erreurs lues irait trop loin, car les erreurs antérieures ou actuelles n'entraînent pas toutes une défaillance des systèmes concernés.

¹³ *On-Board Diagnostics*, OBD : système de diagnostic embarqué standardisé

Art. 24a (nouveau)

Les forces de police seront explicitement habilitées à contrôler le respect de la prescription de circulation introduite par l'art. 29a P-OSR. Il faudra définir non seulement qui se charge de contrôler quoi, quel véhicule et à quel endroit, mais également la nature du contrôle. Pour déterminer si les prescriptions sont respectées, les forces de police vérifieront si un véhicule dispose des systèmes d'assistance requis. Normalement, cette tâche nécessite d'arrêter le véhicule et de consulter les papiers de ce dernier. Au besoin, il devra être possible d'accéder à l'intérieur du véhicule pour pouvoir examiner les témoins ou utiliser l'interface OBD.

Pour le moment, il n'est pas nécessaire de procéder à d'autres adaptations de l'OCCR. La question de la nécessité d'adapter éventuellement les art. 30, 45 et 48 OCCR a notamment été examinée. Dans le cas de l'art. 30 OCCR, la réponse a été négative, car les véhicules dépourvus de systèmes d'assistance ne représentent pas un danger immédiat. Ceux-ci peuvent circuler sans restrictions sur d'autres itinéraires. Il est possible de suivre le même raisonnement en ce qui concerne l'art. 45 OCCR.

Les bases légales actuelles figurant à l'art. 48 OCCR permettent d'inventorier les contrôles en lien avec l'art. 45a LCR. Des statistiques sur l'activité de contrôle et sur le nombre d'irrégularités peuvent ainsi être établies. Ce faisant, il est possible d'évaluer la mesure et l'activité de contrôle y afférente. Des informations relatives au nombre de contrôles et de véhicules présentant des irrégularités pourraient par exemple être fournies.

3 Conséquences

3.1 Conséquences financières, conséquences sur l'état du personnel et autres conséquences pour la Confédération

Les modifications proposées de l'OSR et de l'OCCR n'ont pas de conséquences directes sur les effectifs de la Confédération. Elles généreront toutefois de légères charges supplémentaires si des aides à l'exécution doivent être élaborées. La signalisation engendra également des coûts. Les routes concernées étant des routes nationales, il reviendra à la Confédération d'assumer les coûts de signalisation et d'entretien. Les crédits déjà octroyés permettront de supporter les charges supplémentaires.

Le projet a une conséquence pour l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF). Ce dernier pourra, en vertu de l'art. 4 P-OCCR, contrôler le respect de l'obligation d'équipement. Étant donné que cette tâche peut être accomplie dans le cadre des contrôles ordinaires, les charges ne devraient pas augmenter.

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

Les autorités d'exécution cantonales peuvent inspecter les véhicules concernés dans le cadre des contrôles du trafic lourd. Il appartient aux cantons de décider de l'ampleur des contrôles que les autorités d'exécution souhaitent réaliser. Si les contrôles sont effectués de façon habituelle, ils occasionneront des charges supplémentaires modérées.

Le projet n'a pas de conséquences néfastes pour les communes, ni pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne. Il y a lieu de penser que la disposition légale adoptée (art. 45a LCR) permettra de réduire légèrement l'impact environnemental et les nuisances sonores, car les véhicules utilisés auront tendance à être plus modernes compte tenu des nouvelles exigences minimales applicables aux transports transalpins. On ne peut toutefois pas exclure que des véhicules ne disposant pas des systèmes d'assistance requis se rabattent sur le réseau routier secondaire lors de trajets intercantonaux.

3.3 Conséquences économiques

Comme déjà indiqué dans les commentaires de l'article de la LCR qui a été adopté, sur le plan économique, les mesures proposées affectent plus fortement les entreprises possédant des flottes de véhicules d'ancienne génération que celles disposant de poids lourds récents. La révision d'ordonnance n'y change rien. Comme les véhicules utilisés uniquement dans le trafic intérieur ont tendance à être plus anciens en raison de leur kilométrage nettement plus faible, la modification proposée de la loi fédérale sur la circulation routière frapperait plus durement les entreprises actives uniquement ou principalement sur le territoire national. Certains systèmes d'assistance plus anciens (par ex. système de détection de dérive de la trajectoire ou système d'aide au freinage d'urgence) seraient déjà obligatoires au moment de l'entrée en vigueur prévue le 1^{er} janvier 2026. Les véhicules dépourvus de tels systèmes devraient être remplacés par de nouveaux si l'objectif était de les utiliser sur les routes de transit de la région alpine.

S'agissant des nouveaux systèmes d'assistance qui seront introduits à l'avenir, le délai de cinq ans prévu dans la loi permet une planification à long terme qui tient compte des nouvelles prescriptions. Dans l'UE, les systèmes concernés devront impérativement être installés dans les véhicules neufs à des échéances déterminées, sous réserve de certaines exceptions, s'il est prévu de faire circuler lesdits véhicules sur les tronçons visés par cette obligation. Comme la Suisse applique les mêmes dispositions techniques que l'UE, les véhicules destinés au marché helvétique disposeront eux aussi de l'équipement correspondant. Les véhicules dépourvus de ces systèmes pourraient ainsi être utilisés pendant encore cinq ans sur les tronçons en question avant d'être remplacés par des véhicules neufs dotés des systèmes susmentionnés.

3.4 Conséquences sociales

La disposition légale adoptée a des conséquences positives pour la société. En cas d'accident, les véhicules motorisés lourds concernés risquent de causer des dommages plus importants en raison de leur poids. Les systèmes d'assistance modernes jouent un rôle important dans la prévention des accidents. Ainsi, la définition de normes minimales pour l'équipement en systèmes d'assistance visant à réduire les accidents, telle qu'elle est proposée, contribue à l'amélioration de la sécurité routière, ce qui est bénéfique pour la société. La révision d'ordonnance n'a pas d'autres conséquences pour la société.

3.5 Conséquences environnementales

Le projet n'a pas de conséquences néfastes pour l'environnement.

4 Aspects juridiques

4.1 Constitutionnalité

La révision en question s'inscrit dans le cadre fixé par la Constitution (art. 82 Cst.¹⁴) et se fonde sur la législation de rang supérieur.

4.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

La définition de normes minimales pour l'équipement de certains véhicules en systèmes d'assistance visant à réduire les accidents est conforme aux prescriptions du droit international public contraignantes pour la Suisse. Le projet ne contrevient en rien aux accords bilatéraux entre la Suisse et l'UE, et n'engendre pas non plus d'entraves techniques au commerce.

L'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité (ARM)¹⁵ est entré en vigueur le 1^{er} juin 2002 dans le cadre des Accords bilatéraux I, paquet composé de sept accords. Il couvre les secteurs de produits les plus importants, notamment les véhicules automobiles (chap. 12 : véhicules à moteur). Le système

¹⁴ Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. ; RS 101).

¹⁵ RS 0.946.526.81

actuel d'homologation des véhicules circulant sur les routes suisses reprend des normes internationales (voir également à ce sujet les ch. 1.3 et 1.4.2). Si un type de véhicule est homologué au niveau international, il est en principe autorisé à rouler aussi en Suisse. Aucun changement n'est apporté à cette procédure de réception par type. Les normes minimales requises consistent simplement à raccourcir, sur certains tronçons et pour certains types de véhicules, le délai de mise en application des prescriptions déjà introduites et en vigueur en Suisse ainsi que dans l'UE.

Toutefois, des dérogations à l'obligation d'équipement pour des véhicules suisses contreviendraient à l'ATT, en particulier au principe de non-discrimination qui y est énoncé. Telles sont également les conclusions d'un avis de droit¹⁶ commandé par l'Office fédéral des routes (OFROU). Aussi a-t-il été délibérément décidé de ne pas faire de propositions en ce sens dans les amendements présentés ici. Une mise en œuvre de l'initiative cantonale conforme à l'ATT est impossible, compte tenu de la double exigence consistant à définir des normes minimales et à accorder un régime de faveur pour certaines courses effectuées sur le territoire national. C'est la raison pour laquelle le Conseil fédéral n'instaure pas de dérogations au sens de l'art. 45a, al. 3, LCR. Ce dernier dispose que le Conseil fédéral peut prévoir un délai plus long pour les transports non transfrontaliers à travers les Alpes présentant une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais.

4.3 Forme de l'acte à adopter

L'initiative cantonale a déjà été mise en œuvre dans une large mesure avec l'adoption de l'art. 45a LCR. La signalisation et les dérogations sont réglées au niveau adéquat dans l'ordonnance.

4.4 Protection des données

Le projet tient compte des prescriptions de la législation sur la protection des données.

¹⁶ Epiney, Frei : *Völkerrechtliche Schranken der Einführung neuer Sicherheitsnormen im alpenquerenden Strassenverkehr - Zur Umsetzung der Ständesinitiative TI 17.304 „Sicherere Strassen jetzt!“*.