

Commentaires sur la nouvelle teneur des articles 78 à 85 et 91 à 93 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR)

1. Directives et objectif

Dans son message relatif à la loi fédérale sur la suppression et la simplification de procédures d'autorisation (« Simplifier la vie des entreprises ») du 8 décembre 2006 (cf. FF **2007** 332), le Conseil fédéral s'est prononcé comme suit :

« Les autorisations de transport exceptionnel (FF 75.01 et FC 75.06) et pour le transport la nuit et le dimanche (FF 75.03 et FC 75.07) sont également extrêmement fréquentes. Il y a donc un décalage entre la notion d'*exception* et les dizaines de milliers d'autorisations annuelles. L'analyse du travail de l'administration a montré que la marge d'appréciation était très faible et qu'il s'agissait essentiellement de vérifier des données selon une liste de critères. Dans de nombreux cas, l'autorisation ne donne pas lieu à une vérification ultérieure.

Le Conseil fédéral proposera par conséquent aux cantons d'abolir les autorisations pour *certaines* valeurs limites, de mentionner les critères à respecter dans la législation fédérale et de procéder à des contrôles a posteriori par sondage. L'allègement profitera aux requérants et à l'administration. Selon une estimation de l'OFROU, cette mesure toucherait environ la moitié des autorisations octroyées aujourd'hui, et supprimerait entre 35 000 et 45 000 actes par an. »

Par décision du 8 décembre 2006, le Conseil fédéral a donc chargé le DETEC d'élaborer un projet de consultation conforme à l'objectif défini par le message.

2. Véhicules spéciaux et transports spéciaux

Art. 78 Transports spéciaux non soumis à autorisation

L'art. 78 ne concerne que les transports spéciaux non soumis à autorisation. L'assujettissement à autorisation doit subsister pour les véhicules spéciaux (cf. à ce sujet les commentaires sur l'art. 79).

Le nouveau régime proposé éliminerait environ 50% des autorisations, ce qui entraînerait une nette diminution du travail administratif des autorités délivrant les autorisations et des requérants. Les transporteurs seraient en outre déchargés d'émoluments pour l'octroi des autorisations.

En détail :

Al. 1 : En vertu du droit en vigueur, les cantons peuvent délivrer des autorisations valables *pour toute la Suisse* jusqu'à 30 m de longueur, 3 m de largeur, 4 m de hauteur, 44 t de poids effectif et 12 t de charge par essieu sur les routes de grand transit définies par l'ordonnance concernant les routes de grand transit (RS 741.272). Jusqu'à ces limites, on délivre aujourd'hui les autorisations sans conditions particulières ou l'on renvoie aux dispositions générales de l'OCR. L'autorité délivrant l'autorisation

n'a pas besoin d'établir l'itinéraire en détail. L'activité de cette autorité consiste donc en un acte purement formel sans examen matériel. C'est pour ces raisons qu'il est tout à fait possible de renoncer à délivrer une autorisation.

Le non-assujettissement à autorisation des transports proposés ne compromet pas la sécurité routière par rapport aux transports aujourd'hui identiques, mais soumis à autorisation. Ces limites paraissent donc appropriées pour distinguer les transports spéciaux soumis à autorisation de ceux qui ne le sont pas. Les conditions à remplir pour qu'un transport exceptionnel puisse circuler sans autorisation doivent être énumérées de manière exhaustive dans un catalogue précis et non équivoque, tant pour les chauffeurs que les organes de contrôle (douanes, police) :

Let. a : L'indivisibilité du chargement sera précisée par une définition légale à l'art. 80.

Let. b à d : Il est impossible d'avoir une compréhension erronée ou différente de ces dispositions.

Les poids effectifs des véhicules simples doivent être respectés : p. ex. un véhicule articulé qui certes (en tant qu'ensemble) n'excède pas 44 t, mais présente un poids hors normes au niveau du tracteur ou de la remorque (pesée indépendamment), ne remplit pas la condition. Il faut respecter de surcroît les charges par essieu, ce qui est tout à fait possible, pour le poids effectif maximum de 44 t applicable à un ensemble de véhicules, avec une composition standard à 5 essieux (véhicule articulé ou train routier).

Al. 2 : Les transports spéciaux non soumis à autorisation ne peuvent s'effectuer que sur des routes de grand transit. Cette condition est aussi celle du droit en vigueur pour l'octroi d'une autorisation valable pour toute la Suisse.

Al. 3 : Cette disposition constitue déjà maintenant une condition indispensable pour autoriser une course exceptionnelle. L'examen de conformité et donc la responsabilité sont désormais délégués au conducteur et au détenteur du véhicule. Cette délégation est tout à fait acceptable, puisque les entreprises qui effectuent des transports spéciaux sont principalement des sociétés spécialisées qui disposent d'un parc de véhicules qui le sont également.

Un camion à deux essieux de 20 tonnes de poids effectif est p. ex. non conforme : un camion à trois essieux peut en effet transporter le chargement indivisible à sa place. La disposition du chargement est non conforme p. ex. lorsqu'une plaque de bois disposée horizontalement occasionne une largeur hors normes alors que la même plaque disposée en biais n'occasionne pas une largeur hors normes.

Art. 79 Transports spéciaux et véhicules spéciaux soumis à autorisation

Al. 1 : L'assujettissement à autorisation subsiste pour les transports qui ne remplissent pas les conditions de l'art. 78 ainsi que pour les véhicules spéciaux.

Les transports spéciaux dont les dimensions et le poids excèdent les limites mentionnées ou qui circulent hors des routes de grand transit requièrent de l'autorité qui délivre l'autorisation des vérifications précises et différentes dans chaque cas particulier (itinéraire exact, durées déterminées, escorte policière, etc.). Pour ces raisons de sécurité routière, il n'est pas possible de renoncer à l'assujettissement à autorisation.

Le maintien de l'autorisation obligatoire pour les véhicules spéciaux se justifie notamment par le fait que les véhicules étrangers présentant des dimensions et/ou des poids hors normes sont souvent qualifiés de « véhicules spéciaux » dans leurs permis de circulation nationaux, bien que leur usage ne nécessite aucune dérogation aux limites en vigueur. L'autorisation de circuler en Suisse est refusée en principe aux véhicules étrangers qui ne pourraient être immatriculés en Suisse. Si ces véhicules étaient admis sans autorisation, les organes de contrôle (douanes, police) ne pourraient plus voir s'ils répondent aux exigences suisses. Afin d'éviter des distorsions de concurrence, il faut donc conserver l'autorisation obligatoire pour les véhicules spéciaux.

Le droit en vigueur (ancien art. 78, al. 2^{bis}) permet néanmoins déjà d'inscrire directement dans le permis de circulation l'autorisation pour véhicules spéciaux suisses qui n'excèdent pas 30 m de longueur, 3 m de largeur, 4 m de hauteur, 44 t de poids effectif, ni 12 t de charge par essieu, et de la délivrer pour une durée illimitée. Cet acte administratif unique qui peut déjà s'effectuer lors de l'immatriculation du véhicule n'engendre qu'une charge minimale pour son détenteur. Il y a donc lieu de maintenir cette disposition (art. 83, al. 5).

Al. 2 : Cette disposition issue du droit en vigueur doit aussi subsister dans le nouveau. Les « autorisations uniques pour plusieurs courses déterminées » impliquent que les courses sont identiques en termes de chargement, de dimensions, d'itinéraires et clairement définissables en termes de nombre et de dates.

Art. 80 Chargement indivisible

Al. 1 : Il y a lieu d'inscrire la définition du chargement indivisible dans l'OCR. Sa définition correspond à la pratique actuelle et n'entraîne donc pas de modification matérielle du droit en vigueur (ancien art. 80, al. 1). Le transporteur doit utiliser des véhicules appropriés et disposer le chargement correctement. Un camion à trois essieux est p. ex. inadéquat pour transporter un chargement indivisible si ce dernier entraîne le dépassement du poids effectif maximum de 26 t : le transporteur doit utiliser un camion à quatre essieux. L'autorité qui délivre l'autorisation doit appliquer des critères stricts lors de l'examen de conformité afin d'exclure tout dépassement évitable des limites légales en matière de dimensions et de poids.

Al. 2 (définition légale du chargement indivisible) : Deux types d'indivisibilité sont distingués :

Exemples de chargements indivisibles relevant de la let. a : garage préfabriqué en béton (techniquement indivisible), moissonneuse-batteuse, excavateur à chenilles (son démontage occasionne des coûts excessifs).

Exemples de chargements indivisibles selon lettre b : troncs d'arbre (longueur hors normes, mais ni largeur ni poids hors normes !), plaques d'acier (largeur hors normes, mais poids conforme !). Donc si l'on transporte plusieurs charges indivisibles sur le véhicule approprié, le poids effectif doit s'élever à 40 t au maximum. Si par exemple on veut transporter 20 troncs d'arbre de longueur hors normes et qu'il en résulte un poids effectif de 42 t, le poids hors normes doit être évité par une réduction du nombre de troncs.

Art. 81 Conditions auxquelles sont soumises les remorques spéciales

Excepté la suppression de l'al. 1 (inutile ; ancien art. 82, al. 1), aucune modification par rapport au droit en vigueur.

Art. 82 Mesures préventives

Inchangé (ancien art. 84).

Art. 83 Compétences

Al. 1 : Il s'agit de la teneur qui entre en vigueur le 1^{er} janvier 2008 et qui reproduit la nouvelle réglementation des compétences conforme à la Réforme de la péréquation financière (RPT).

Al. 2 : Les phrases 1 et 3 reproduisent la nouvelle réglementation des compétences conforme à la RPT.

La phrase 2 est une disposition nouvelle, mais déjà appliquée en pratique. Elle doit permettre aux cantons de délivrer des autorisations sur mesure par accord mutuel.

Al. 3 : Le droit en vigueur permet aux cantons, à certaines conditions, d'autoriser des transports spéciaux également pour les parcours n'empruntant pas leur territoire (cf. ancien art. 79, al. 2). Il s'agit de maintenir cette réglementation, à laquelle s'ajoute le chargement en porte-à-faux (let. b), et donc de légaliser la pratique d'autorisation suivie actuellement, qui admet un porte-à-faux du chargement jusqu'à 8,0 m vers l'arrière et 5,0 m vers l'avant aussi pour les itinéraires situés hors du canton.

Al. 4 : Le droit en vigueur permet aussi de délivrer des autorisations pour des véhicules spéciaux effectuant des parcours situés hors du canton s'ils ne dépassent pas certaines dimensions et un certain poids. Il s'agit de maintenir cette réglementation.

Al. 5 : N'entraîne aucune modification matérielle du droit en vigueur (cf. ancien art. 78, al. 2^{bis}).

Art. 84 Comportement dans la circulation

Excepté la suppression de la seconde phrase (inutile) de l'al. 3 (ancien art. 85, al. 3), aucune modification du droit en vigueur.

3. Interdiction de circuler le dimanche et de nuit**Art. 91 Principe**

Al. 1 à 3 : Inchangés.

Al. 4 : Inchangé, à l'exception d'une modification rédactionnelle à la let. f et des adaptations techniques à la let. g.

Les marchandises et les transports énumérés aux let. f à j doivent désormais pouvoir être transportés et effectués de nuit ou le dimanche sans autorisation. Pour ces marchandises, l'urgence et l'inévitabilité sont considérées comme établies de toute façon. Il n'y a pas assouplissement de l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit, puisque ces marchandises se transportent déjà aujourd'hui pratiquement sans exception avec des autorisations annuelles. L'activité de contrôle de la police devient aussi plus efficace : elle doit contrôler non plus l'autorisation de circuler le dimanche et de nuit présentée par les conducteurs, mais le chargement effectivement transporté, pour constater si la course de nuit ou le dimanche est conforme ou non.

Al. 5 : Inchangé sauf adaptations rédactionnelles (ancien art. 91, al. 5).

Al. 6 : C'est le document justificatif requis qui permettra l'activité de contrôle de la police. Il n'est pas possible de constater l'existence d'un rapport contractuel uniquement en contrôlant le chargement.

Al. 7 : Il y a lieu de préciser l'expression « volume de chargement », puisqu'il existe souvent une incertitude à cet égard. Suivant la pratique courante, on entend un quart du volume non pas du chargement, mais du véhicule. Il faut dès lors limiter la course à vide à 30 minutes au maximum. Cette durée correspond aussi à la pratique constamment suivie ; matériellement, on ne crée donc pas non plus de droit nouveau sur ce point.

Al. 8 : Inchangé sauf adaptations rédactionnelles (ancien art. 91, al. 7).

Art. 92 Autorisations

Al. 1 : Pour les cas énumérés à l'al. 1, let. a à c et contrairement à ceux de l'art. 91, al. 4, let. f à j, l'urgence et l'inévitabilité ne sont pas toujours établies. L'autorité doit donc contrôler chaque fois ces deux caractéristiques. Il convient donc de maintenir l'assujettissement à autorisation. Le nombre des cas mentionnés représente une faible part par rapport aux courses désormais non soumises à autorisation (art. 91).

Al. 2 : La disposition potestative en vigueur, « [l'OFROU] peut aussi se prononcer sur des demandes émanant de l'étranger » doit être abrogée. Selon la pratique courante, pour les véhicules en provenance de l'étranger, le transport soumis à autorisation débute en effet dans le premier canton touché à l'entrée en Suisse. L'OFROU renvoie donc logiquement les requérants concernés aux cantons frontaliers.

Abrogation de l'ancien al. 4 : La possibilité d'autoriser, selon la phrase 1, « des courses urgentes en rapport avec des manifestations comme le transport de produits alimentaires et de boissons » devient superflue avec la réforme du régime des autorisations, puisque l'art. 92, al. 1, let. a, en relation avec l'art. 91, al. 4, let. g, inclut déjà ces courses. Il faut donc la supprimer. Il en va de même pour la phrase 2 puisqu'en pratique il est généralement permis de transporter des denrées alimentaires les dimanches et jours fériés. Il serait donc absurde de maintenir l'ancienne réglementation.

Al. 3 : Inchangé, à part une précision (ancien art. 92, al. 5).

Al. 4 : Si une course à vide dépasse les 30 minutes prévues par le nouvel art. 91, al. 7, le requérant doit démontrer l'inévitabilité effective et objective de la course à effectuer durant les heures interdites. L'autorité qui délivre l'autorisation doit appliquer des critères stricts pour l'évaluation, puisque toutes les courses sont en principe indispensables pour le transporteur ou le mandant (exemple : une course à vide depuis Aarau durant les heures interdites n'est toutefois pas objectivement indispensable pour pouvoir charger des denrées alimentaires à Sion à 2 h 00).