



R383-0495

10 octobre 2018

Modification des règles de la circulation routière et des prescriptions en matière de signalisation

Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR)

Ordonnance sur les routes nationales (ORN)

Rapport explicatif

Aperçu

Le projet de consultation dont il est question ici consiste à adapter l'ordonnance sur les règles de la circulation routière et l'ordonnance sur les routes nationales aux dernières exigences de divers groupes d'intérêts. Il répond aussi à des exigences émanant d'interventions parlementaires. Les propositions formulées dans le projet visent notamment à fluidifier le trafic et à améliorer la sécurité routière. Par ailleurs, certaines dispositions obsolètes sont purement et simplement supprimées.

Contexte

Le présent rapport est présenté dans le cadre de la consultation sur les modifications de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR)¹ et de l'ordonnance sur les routes nationales (ORN)². Celle-ci vise à mettre en discussion diverses demandes soumises à l'OFROU par différents interlocuteurs, concernant notamment la vitesse maximale des trains routiers légers, l'obligation de libérer un couloir de secours en cas d'embouteillage et l'élargissement des possibilités de devancement par la droite. Les modifications de l'OCR contribueront d'une part à fluidifier le trafic et d'autre part à améliorer la sécurité routière.

Contenu du projet

Le projet introduit essentiellement des modifications visant à améliorer la fluidité du trafic. Une grande partie des mesures proposées concerne aussi la mobilité douce. Le projet prévoit par ailleurs des dispositions contribuant à la sécurité routière ainsi que certaines facilités pour les usagers de la route. Il contient enfin quelques abrogations de dispositions devenues superflues.

¹ RS 741.11

² RS 725.111

Table des matières

1. Grandes lignes du projet.....	3
1.1. Contexte	3
1.2. Les nouvelles dispositions proposées.....	3
1.2.1. Fluidité du trafic	3
1.2.2. Mobilité douce	3
1.2.3. Base légale pour les applications informatiques	3
1.2.4. Suppression de dispositions.....	4
1.2.5. Autres modifications et assouplissements	4
2. Commentaires relatifs aux différentes dispositions	4
2.1. OCR.....	4
2.2. ORN.....	9
3. Incidences	10
3.1. Incidences sur la Confédération (finances, personnel et autres).....	10
3.2. Incidences sur les cantons (finances, personnel et autres)	10
3.3. Incidences économiques, environnementales et sociales	10
4. Aspects juridiques	10
4.1. Bases légales	10
4.2. Compatibilité avec les obligations internationales.....	10

1. Grandes lignes du projet

1.1. Contexte

La révision en question résulte des différentes demandes ci-après, mises en discussion dans le cadre de la procédure de consultation :

- Relèvement à 100 km/h de la vitesse maximale autorisée pour les trains routiers légers. Cette mesure sert les intérêts de diverses organisations du domaine des transports. Elle a été réclamée à de nombreuses reprises par les citoyens et a fait l'objet d'une intervention parlementaire (17.3100 Motion Burkart, Voitures automobiles tractant une remorque. Augmentation de la vitesse maximale de 80 à 100 km/h sur les autoroutes suisses).
- Conformément à l'avis émis par le Conseil fédéral au sujet de l'interpellation Walti (16.3524, Autoriser le dépassement à droite sur l'autoroute pour une meilleure sécurité juridique et un trafic plus fluide), la suppression de l'interdiction de devancer par la droite est mise en discussion.
- Obligation de libérer un couloir de secours en cas d'embouteillage. La demande émane de la Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses (CDSVS).
- Conformément à la motion de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) acceptée par le Conseil national et le Conseil des États, la vente d'alcool, à emporter ou à consommer sur place, sera autorisée sur les aires de ravitaillement des autoroutes (17.3267 Motion CTT-N, Autoriser les aires d'autoroute à vendre et à servir de l'alcool afin qu'elles puissent se battre à armes égales).

1.2. Les nouvelles dispositions proposées

1.2.1. Fluidité du trafic

Le projet contient des propositions de modification destinées à accroître la fluidité du trafic :

- Introduire une disposition la plus semblable possible à celle des États voisins allemand et autrichien concernant la formation d'un couloir de secours.
- Autoriser le devancement par la droite sur les autoroutes et les semi-autoroutes. Il sera toujours interdit de dépasser par la droite (en déboîtant puis en se réinsérant dans la file).
- Relever à 100 km/h la vitesse maximale autorisée pour les trains routiers légers.
- Introduire le principe dit de la fermeture éclair. L'obligation de se mettre à temps en ordre de présélection sera limitée au cas où le conducteur oblique et ne s'appliquera plus lorsqu'une voie de circulation est supprimée et que le conducteur doit de ce fait la quitter. Dans ce cas, les conducteurs de la file adjacente laisseront passer tour à tour un véhicule qui ne peut poursuivre sa route.

1.2.2. Mobilité douce

D'autres propositions concernent la mobilité douce :

- Autoriser à l'avenir les enfants jusqu'à l'âge de douze ans à circuler en vélo sur les chemins piétonniers et les trottoirs en faisant preuve de la prudence qui s'impose.
- Définir plus précisément les engins assimilés aux véhicules.

1.2.3. Base légale pour les applications informatiques

Pour des raisons d'efficacité et de protection des données, il est également prévu de créer une base légale permettant l'exploitation d'applications spécialisées pour la délivrance d'autorisations de circuler le dimanche et de nuit ainsi que pour les autorisations relatives aux véhicules spéciaux et aux transports spéciaux.

1.2.4. Suppression de dispositions

Le projet prévoit enfin d'abroger quelques dispositions superflues. Celles-ci concernent l'adaptation de la vitesse aux circonstances, la circulation à droite, les véhicules à traction animale et les voitures à bras ainsi que le comportement à adopter en cas d'accident. Les aspects importants régis par ces dispositions sont déjà suffisamment traités par les règles de circulation de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR)³.

1.2.5. Autres modifications et assouplissements

Le projet prévoit par ailleurs quelques assouplissements d'une part compatibles avec la sécurité routière et la protection de l'environnement, et d'autre part profitables à l'égalité de traitement :

- Les conducteurs de voitures automobiles pourront lâcher l'appareil de direction et quitter le véhicule s'ils utilisent correctement un système d'assistance au parage.
- La marche arrière sur un parcours d'une certaine longueur, qui a été limitée au strict nécessaire dans le cadre de la dernière révision, sera dorénavant autorisée sans restriction dans le cadre des courses d'apprentissage et d'examen, à la demande de l'Association suisse des moniteurs de conduite.
- La vente d'alcool, à consommer sur place ou à emporter, sur les aires de ravitaillement des autoroutes sera admise.

2. Commentaires relatifs aux différentes dispositions

2.1. OCR

Préambule

Les normes de délégation visées à l'art. 30, al. 1, LCR, en vertu duquel le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions au principe selon lequel les conducteurs ne doivent transporter des passagers qu'aux places aménagées pour ceux-ci, font défaut dans le préambule de l'OCR. Pour une meilleure lisibilité, le préambule doit donc être complété. Par ailleurs, l'art. 106, al. 5, LCR doit y être mentionné afin de permettre légalement l'utilisation d'aides au stationnement autorisant le conducteur à lâcher l'appareil de direction voire à quitter le véhicule.

Art. 1, al. 10

La définition actuelle des engins assimilés à des véhicules a parfois été interprétée trop largement et comprise comme un « filet de sécurité » pour n'importe quel véhicule sans moteur non conforme aux exigences de l'OETV⁴. La modification proposée a pour but de préciser que cette disposition concerne en principe les petits engins tels que les patins à roulettes etc. Les vélos d'enfants sont considérés comme des engins assimilés à des véhicules (véhicules à deux roues au moins, entraînés exclusivement par la force transmise à des mécanismes par les personnes assises sur lesdits véhicules et qui sont prévus spécifiquement pour être utilisés par des enfants en âge préscolaire).

Art. 3, al. 3

Nombre de voitures automobiles sont aujourd'hui déjà équipées en série de systèmes d'aide au parage qui prennent la commande latérale et parfois aussi longitudinale du véhicule durant les manœuvres de parage. L'utilisation de ce type de systèmes contrevient non seulement à l'OCR, mais aussi à la LCR. L'art. 31 LCR exige en effet du conducteur la maîtrise constante de son véhicule. Pour pouvoir autoriser ces aides au parage par voie d'ordonnance, il faut pouvoir s'appuyer sur une base légale, en l'occurrence l'art. 106, al. 5, LCR, selon lequel le Conseil fédéral peut prendre provisoirement les mesures nécessaires que commandent les progrès techniques dans le domaine de la circulation routière. L'art. 31 LCR devra donc être modifié en conséquence lors d'une prochaine révision.

³ RS 741.01

⁴ RS 741.41

La proposition de modification permet l'utilisation d'aides au parage et autorise le conducteur à lâcher l'appareil de direction du véhicule s'il utilise correctement le système d'assistance ou à quitter le véhicule si le système d'assistance l'admet. Comme jusqu'ici, le conducteur doit toutefois surveiller la manœuvre et en reste responsable.

Art. 3a. al. 4

Les instructions du 16 décembre 2013 prévoyaient jusqu'ici la possibilité d'utiliser également des dispositifs de retenue pour enfants autorisés non pas par le règlement CEE-ONU n° 44⁵, mais par le règlement CEE-ONU n° 129. Cette possibilité est à présent octroyée par voie d'ordonnance. Les instructions peuvent donc être abrogées. En outre, l'articulation de l'alinéa est modifiée en vue d'une meilleure lisibilité. Désormais, les exceptions à l'obligation d'utiliser un dispositif de retenue pour enfants seront énumérées séparément (let. a à d).

Art. 4, al. 2 et 3

Les règles de comportement formulées dans ces alinéas sont déjà énoncées dans une mesure suffisante dans la LCR. L'art. 32 LCR, en particulier, prescrit que la vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et du chargement, ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité. La liste non exhaustive des mauvaises conditions de circulation figurant à l'art. 4, al. 2, OCR peut donc être abandonnée. La règle selon laquelle une prudence particulière s'impose à l'égard des enfants ou d'autres personnes qui ne sont pas attentives à la circulation ressort suffisamment de l'art. 26, al. 2, LCR. En précisant le comportement à adopter lorsque des enfants ne sont pas attentifs à la circulation, l'art. 4, al. 3, OCR n'apporte rien de plus. Mis à part des signaux d'avertissement, d'autres comportements que ceux qui sont cités n'entrent pas en ligne de compte ; en outre, ces derniers s'appliquent aussi aux autres usagers de la route visés à l'art. 26, al. 2, LCR.

Art. 5, al. 2

Pour répondre à un besoin exprimé par diverses parties prenantes (par ex. 17.3100 Motion Burkart, Voitures automobiles tractant une remorque. Augmentation de la vitesse maximale de 80 à 100 km/h sur les autoroutes suisses), les ensembles de véhicules légers composés d'une voiture automobile légère et d'une remorque seront autorisés à l'avenir à rouler à une vitesse maximale de 100 km/h sur les autoroutes et les semi-autoroutes. Cette prescription est une dérogation à l'art. 5, al. 1, ch. 2, OCR, qui prévoit une vitesse maximale autorisée de 80 km/h pour tous les trains routiers.

Le régime libéral proposé fait appel à la responsabilité individuelle des conducteurs concernés. Les restrictions applicables au véhicule tracteur en ce qui concerne le poids remorquable découlent du permis de circulation et doivent bien entendu être respectées par les conducteurs. Ces derniers devront vérifier par ailleurs dans les documents relatifs à la remorque (mode d'emploi incl.) si celle-ci est adaptée pour des vitesses supérieures à 80 km/h.

Art 7

Dans le cadre de la dernière révision, les al. 1 et 4 de cette disposition relatifs à la circulation à droite ont été abrogés. Si les al. 2 et 3 contiennent certes quelques précisions, une suppression de l'intégralité de la disposition n'entraînerait cependant aucune lacune normative. Associée à d'autres règles de comportement (art. 32 LCR notamment), la règle de base prescrite à l'art. 34 LCR concernant la circulation à droite suffit. Il semble évident que malgré l'obligation de tenir sa droite, il y a lieu de garder une distance suffisante par rapport au bord de la chaussée. Il existe par ailleurs une contradiction latente avec la loi (art. 32, al. 1), dans la mesure où celle-ci exige que les conducteurs longent le plus possible le bord droit de la chaussée sur les tronçons dépourvus de visibilité, tandis que l'ordonnance exige du conducteur qu'il circule à une distance suffisante du bord de la chaussée. Le fait que les îlots et les obstacles situés au milieu de la chaussée doivent être contournés par la droite est une évidence et

⁵ Règlement n° 44 de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants à bord des véhicules à moteur (« dispositifs de retenue pour enfants »).

découle déjà de l'obligation de circuler à droite. L'exception prévue pour les conducteurs obliquant à gauche en présence d'îlots situés au centre d'une intersection est dépassée et peut également être abrogée étant donné que les îlots de ce type n'existent quasiment plus.

Art. 8, al. 5

En Suisse, il n'existe encore aucune réglementation relative à la circulation selon le principe de la fermeture éclair. Compte tenu de la forte croissance du trafic, il serait cependant tout à fait judicieux d'en introduire une dans l'ordonnance. Cette mesure contribue en effet – à condition de prévoir des informations spécifiques en la matière – à une meilleure utilisation de l'infrastructure et, partant, à une amélioration de la fluidité du trafic.

Le projet de modification propose une obligation pour les conducteurs se trouvant sur la voie adjacente à la suppression de voie de laisser passer tour à tour les véhicules concernés.

Art. 13, al. 1

Cette adaptation est une conséquence de l'introduction de la circulation selon le principe de la fermeture éclair (cf. art. 8, al. 5). L'obligation actuellement en vigueur pour les conducteurs de se mettre à temps en ordre de présélection sera limitée aux cas où ceux-ci obliquent ; elle ne s'appliquera plus en cas de simple changement de voie. Dans cette situation, les conducteurs devront plutôt rouler jusqu'au rétrécissement de la chaussée ou jusqu'à l'obstacle éventuel, de manière à pouvoir changer de voie selon le principe de la fermeture éclair.

Art. 14, al. 4

Les dispositions de ce chapitre ne s'appliquent pas seulement aux conducteurs de véhicules automobiles ; elles sont valables pour les conducteurs de véhicules en général. Il n'est donc pas nécessaire de mentionner expressément les cyclistes et les conducteurs de véhicules sans moteur.

Art. 27, al. 6

Les moniteurs de conduite ont critiqué le fait que la nouvelle disposition régissant la marche arrière (art. 17, al. 3, OCR), en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2016, ne prévoit aucune exception pour les courses d'apprentissage et d'examen. Selon eux, la marche arrière ne pourrait pas être suffisamment exercée sur de courtes distances. La disposition complémentaire proposée permet donc de répondre aux attentes des moniteurs de conduite.

Art. 36, al. 5

Dans son avis sur l'interpellation 16.3524 (Walti), le Conseil fédéral a précisé que pour diverses raisons (sécurité routière, droit national et droit international supérieurs), il n'était pas envisageable d'autoriser le contournement de véhicules par la droite pour les dépasser. Il s'est toutefois déclaré disposé à examiner des assouplissements de l'interdiction de devancer par la droite. Actuellement, l'art. 36, al. 5 autorise le devancement par la droite sur les autoroutes et les semi-autoroutes uniquement en cas de circulation en files parallèles (let. a), sur les tronçons servant à la présélection, pour autant que des lieux de destination différents soient indiqués pour chacune des voies (let. b), sur les voies d'accélération des entrées, jusqu'à la fin de la ligne double marquée sur la chaussée (let. c) et sur les voies de décélération des sorties (let. d). Des analyses ont été effectuées pour déterminer les incidences d'une suppression générale de l'interdiction de devancer par la droite sur la sécurité routière et la fluidité du trafic. Les résultats montrent qu'une légalisation du devancement par la droite entraînerait une diminution des changements de voies, ce qui aurait un effet bénéfique tant sur la fluidité du trafic que sur la sécurité routière. Aucun élément n'indique que le devancement par la droite soit en lui-même plus critiquable que le devancement par la gauche. Dès lors, les conducteurs circulant sur les autoroutes et les semi-autoroutes seront autorisés à l'avenir à devancer les véhicules roulant à leur gauche, en faisant preuve de la prudence qui s'impose. Le contournement des véhicules par la droite pour les dépasser restera par contre interdit.

De manière générale, la modification proposée simplifie considérablement la présente disposition. Elle supprime notamment le problème posé par la définition de la notion de « circulation en files parallèles » sur les autoroutes et les semi-autoroutes. Cette modification permet également de légaliser une pratique

largement répandue, susceptible aujourd'hui d'avoir des conséquences importantes pouvant aller jusqu'au retrait du permis de conduire.

Art. 36, al. 7

Le souhait de voir inscrire dans le droit suisse une disposition des pays voisins (notamment l'Autriche et l'Allemagne) prévoyant l'obligation de libérer un couloir de secours a été émis auprès de l'OFROU par la Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses (CDSVS).

Selon la proposition de modification, les conducteurs seront tenus de laisser un couloir libre seulement lorsque les véhicules roulent au pas ou sont à l'arrêt, et non pas dès la présence de ralentissements. Cette obligation est limitée aux autoroutes et aux semi-autoroutes. Le couloir en question doit toujours se situer entre la voie la plus à gauche et la voie située juste à sa droite.

L'art. 27, al. 2, LCR prévoit expressément que la chaussée doit être immédiatement dégagée lorsque fonctionnent les avertisseurs spéciaux des véhicules prioritaires. Il en résulte que les conducteurs, en faisant preuve de la prudence qui s'impose, peuvent ne pas tenir compte de la répartition des voies de circulation et se rabattre aussi sur la bande d'arrêt d'urgence si des véhicules prioritaires sont en approche. Il est donc possible de renoncer à une prescription de ce type dans la présente disposition.

Art. 41, al. 4

Afin de promouvoir le trafic cycliste, le Parlement a décidé de ne prévoir encore un âge minimal pour les enfants à vélo que lorsqu'ils circulent non accompagnés sur les routes principales. Dans les faits, il s'avère cependant que l'utilisation du vélo par les enfants a eu tendance à diminuer ces dernières années. Pour promouvoir ce moyen de locomotion également auprès des enfants manquant d'assurance, la nouvelle disposition prévoit d'autoriser désormais les enfants jusqu'à l'âge de douze ans à utiliser les chemins piétonniers et les trottoirs.

La présente disposition répond à un besoin exprimé surtout dans les régions rurales. Celui-ci est accru par le processus de regroupement de diverses écoles, qui allonge le trajet scolaire pour de nombreux enfants. Du point de vue de la psychologie de la circulation, la présence sur la chaussée d'enfants de l'école primaire à vélo suscite de sérieux doutes.

La proposition est le résultat d'une pesée d'intérêts entre deux groupes d'usagers de la route nécessitant une protection particulière. Dans la mesure où les conséquences des accidents impliquant des enfants à vélo et des véhicules motorisés sont plus graves que celles des accidents impliquant des enfants à vélos et des piétons, l'intérêt des enfants a été privilégié. Néanmoins, afin de tenir aussi dûment compte des intérêts des piétons, une obligation de respect est prévue pour les enfants à titre de mesure d'accompagnement. Ils doivent notamment toujours laisser la priorité aux piétons et toujours adapter leur vitesse et leur conduite à la situation. Selon les cas, cela peut aussi signifier qu'ils doivent s'arrêter, poser pied à terre et pousser le vélo.

Le droit de circuler sur le trottoir ou le chemin piétonnier n'a plus cours dès lors qu'il existe une infrastructure cyclable adaptée aux enfants. Conformément à l'art. 33, al. 1, OSR, les pistes cyclables doivent être utilisées lorsqu'elles existent. Autrement dit, en présence d'une piste cyclable, les enfants ne sont autorisés à circuler en vélo ni sur le trottoir ni sur le chemin piétonnier.

Enfin, une dernière remarque : l'utilisation de la chaussée par des enfants de moins de douze ans circulant à vélo reste naturellement autorisée. La présente disposition introduit un droit et non une obligation.

Art. 44

Cette disposition relative aux véhicules à traction animale et aux voitures à bras n'a plus guère de raison d'être aujourd'hui et son contenu normatif est déjà couvert suffisamment par d'autres dispositions dans la LCR (art. 26, art. 50, al. 4, en relation avec les art. 29 et 31 LCR).

L'al. 3 précise qu'il est interdit d'atteler une remorque aux voitures à bras équipées d'un moteur. Or, cette interdiction n'est guère pertinente du point de vue pratique. Sa suppression est donc tout indiquée, étant donné qu'elle n'entraînera aucun problème pour la circulation routière.

Art. 48, al. 3

Le renvoi à la norme suisse SN 640 710 doit être supprimé. Les normes représentent l'état des règles techniques, duquel on ne devrait pas s'écarter sans motif significatif. Une procédure rendant les normes juridiquement contraignantes par le biais de renvois n'est donc pas opportune (voir à ce sujet les explications sur l'abrogation de l'ordonnance du DETEC concernant les normes applicables à la signalisation des routes, des chemins pour piétons et des chemins pédestres dans le rapport explicatif pour l'OSR, page 12).

Art. 55, al. 3

Sécuriser le lieu de l'accident et appeler un médecin et la police sont des obligations qui incombent en principe aux personnes impliquées dans l'accident. Les tiers ne sont tenus de prêter assistance que si le cas relève d'une omission de prêter secours (art. 128 CP⁶). En principe, les obligations des tiers dans le domaine de la circulation routière ne devraient pas aller au-delà de celles qui prévalent dans d'autres situations. L'art. 51, al. 2, LCR prévoit que les personnes non impliquées dans l'accident porteront secours dans la mesure qu'on peut exiger d'elles. Cette disposition est suffisante. Dans l'art. 55, al. 3, OCR, l'énumération d'exemples indiquant comment prêter assistance n'apporte rien de plus.

Art. 58, al. 2, 2^{bis} et 4

Les dispositions relatives à la signalisation des transports spéciaux contenues dans l'al. 4 doivent à présent figurer à l'al. 2. Dans la nouvelle teneur proposée, le marquage à l'avant du véhicule tracteur n'est plus prescrit, conformément aux attentes de l'industrie des transports. L'al. 4 devient ainsi superflu et peut être abrogé.

Afin d'améliorer la structure de l'article, la dernière phrase de l'actuel al. 2 est par ailleurs transférée dans le nouvel al. 2^{bis}.

Art. 91a, al. 1, let. k et l (nouvelles)

Une nouvelle let. k est ajoutée, afin d'exclure les véhicules vétérans de l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit. Une proposition de l'association « Swiss Historic Vehicle Federation » est à l'origine de cette modification. Les détenteurs de poids lourds historiques se rencontrent occasionnellement lors d'expositions organisées le week-end. Afin de pouvoir quitter l'aire d'exposition à la fin de la manifestation le dimanche, ils devraient être autorisés à circuler le dimanche ou de nuit. Les poids lourds historiques (vieux de plus de 30 ans) obtiennent le statut de « vétérans » (inscription dans le permis de circulation par les autorités cantonales) à condition d'être en bon état et de ne pas être utilisés à des fins commerciales.

La disposition est complétée en outre par la lettre l, qui prévoit d'exclure de l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit les véhicules dont la carrosserie sert de local spécialement aménagé pour les dons de sang. Cette dérogation répond à une attente des services de transfusion sanguine. Les véhicules en question seront autorisés, si nécessaire, à circuler le dimanche ou de nuit. Les campagnes de dons de sang ont en effet souvent lieu le week-end afin de d'enregistrer un grand nombre de donateurs. Il arrive aussi fréquemment qu'une fois leur travail terminé, les services de transfusion ne rentrent au dépôt qu'à une heure tardive et tombent ainsi sous le coup de l'interdiction de circuler de nuit.

Art. 97a (nouveau)

Afin de garantir une efficacité maximale du processus d'autorisation, les autorités cantonales compétentes et l'OFROU exploitent aujourd'hui déjà en partie des systèmes d'information qui leur sont propres pour traiter les données relatives à des personnes et à des objets. Le nouvel art. 97a vise à créer la base légale nécessaire du point de vue du droit de la protection des données. Étant donné qu'en l'occurrence, les données traitées ne sont pas particulièrement sensibles, une base légale au niveau de l'ordonnance suffit. À l'al. 2, let. a à e, les données à traiter sont énumérées en détail. À l'exception des données mentionnées à la let. a, il s'agit simplement de données relatives à des choses.

⁶ RS 311.0

Les données peuvent être échangées entre les autorités compétentes en matière d'autorisation via une interface électronique (al. 4). Cet échange de données servira entre autres au contrôle et à la coordination entre les autorités. Effectué de manière électronique et sans rupture de média, il est absolument nécessaire notamment pour que le processus d'autorisation se déroule efficacement. À partir de certaines dimensions et d'un certain poids, les autorités cantonales compétentes délivrent à la Confédération une autorisation pour la circulation des véhicules spéciaux et des transports spéciaux sur leur territoire et à l'inverse, l'OFROU donne son accord aux cantons pour la circulation sur les routes nationales. Ces cas se chiffrent à 12 000 par an du côté de l'OFROU. Un échange de données non automatisé tel qu'il existe aujourd'hui s'avère par conséquent chronophage et coûteux.

Il arrive parfois que des autorisations soient falsifiées ou modifiées par des tiers. Pour faciliter l'examen des cas d'abus effectué par les autorités d'exécution (par ex. police ou autorités douanières), celles-ci pourront désormais également accéder aux données concernant les autorisations (al. 5).

Afin de vérifier les données relatives aux véhicules indiquées par les requérants, le système d'information de l'OFROU doit pouvoir accéder, via une interface, aux données des véhicules déjà enregistrées. Aujourd'hui, ces données se trouvent dans le registre des véhicules et des détenteurs de véhicules (MOFIS ; art. 104a LCR) et dans le registre automatisé des types de véhicules (TARGA ; art. 104d LCR). Après la mise en service du système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC) prévue pour 2018, les données en question seront gérées dans ce système. L'accès à ces données ne sera possible que conformément aux dispositions spéciales en la matière. L'art. 89, let. a à h, LCR ainsi que les dispositions d'ordonnance que le Conseil fédéral doit encore édicter autoriseront à l'avenir cet accès dans une mesure limitée.

Le processus de délivrance des autorisations de circuler le dimanche et de nuit est le même que pour les véhicules et les transports spéciaux. Les autorités compétentes peuvent donc utiliser les mêmes systèmes d'information (al. 1) en se conformant aux mêmes prescriptions.

2.2. ORN

Art. 6, al. 2

La CTT-N a demandé dans une motion (17.3267) la levée de l'interdiction de vendre ou de servir de l'alcool sur les aires de ravitaillement des autoroutes. Suivant la proposition du Conseil fédéral, le Conseil national et le Conseil des États ont accepté cette motion. La réglementation en vigueur, selon laquelle il est interdit de vendre ou de servir de l'alcool sur les aires de ravitaillement des autoroutes, n'a objectivement plus de raison d'être aujourd'hui. D'après les évaluations actuelles, sa suppression n'aura notamment aucune incidence sur la sécurité routière. Le facteur déterminant n'est pas la disponibilité de l'alcool, mais le comportement par rapport à ce dernier. Depuis 1964, date à laquelle l'interdiction de vendre ou de servir de l'alcool sur les aires de ravitaillement des autoroutes a été introduite, la disponibilité de l'alcool a considérablement évolué. Aujourd'hui, de nombreux magasins de stations-service proposent de l'alcool jusqu'à tard dans la nuit et se situent de surcroît à proximité immédiate des jonctions d'autoroute. Par ailleurs, l'abaissement de l'alcoolémie admise à 0,5 pour mille et la prise de conscience qui l'a suivi par rapport à la consommation d'alcool ont entraîné un recul du nombre d'automobilistes alcoolisés et, partant, une diminution considérable du nombre de victimes sur les routes. Ce sont justement les jeunes conducteurs qui appliquent de façon très stricte le principe « boire ou conduire, il faut choisir ». Or, le sens des responsabilités lié à cette discipline ne sera pas entamé par l'acceptation de la motion.

L'interdiction en vigueur de vendre et de servir de l'alcool sur les aires de repos (art. 7, al. 4, ORN) n'est pas concernée par cette proposition de révision. Contrairement aux aires de repos, les aires de ravitaillement sont pourvues de restaurants. Or, ces derniers doivent pouvoir proposer la même gamme de services que d'autres restaurants. Le groupe d'utilisateurs des aires de ravitaillement est par ailleurs beaucoup plus large. Ces dernières sont aussi fréquentées par des autocars transportant des voyageurs pour lesquels l'interdiction actuelle ne se justifie pas. Les aires de repos, en revanche, sont surtout fréquentées par des conducteurs professionnels pour des pauses ou de brèves périodes de repos. Dans leur cas, la suppression de l'interdiction ne répond à aucune véritable nécessité.

Le fin de l'obligation pour les entreprises de télécommunication disposant d'une concession de service universel d'installer des cabines téléphoniques publiques dans chaque commune entraîne une disparition généralisée des cabines téléphoniques et du matériel nécessaire. L'obligation encore faite aux cantons de faire installer des téléphones publics sur les installations annexes engendrent pour eux des frais disproportionnés du fait de la nécessité de mandater une entreprise pour installer et exploiter des téléphones publics destinées à eux seuls. Par ailleurs, la généralisation des téléphones portables a fait disparaître le besoin de telles installations. Par conséquent, il est proposé de lever cette obligation qui permettra aux cantons de réduire les coûts d'exploitation des installations annexes.

3. Incidences

3.1. Incidences sur la Confédération (finances, personnel et autres)

Les modifications proposées pour les règles de la circulation seront accompagnées d'informations. Au demeurant, celles qui concernent l'OCR et ORN n'ont pas d'incidences majeures sur la Confédération.

3.2. Incidences sur les cantons (finances, personnel et autres)

Les modifications ont des incidences sur les examens de conduite des services des automobiles et sur les activités de contrôle des services de police, dans la mesure où certaines manœuvres jusqu'ici interdites seront désormais admises (notamment le devancement par la droite sur l'autoroute). Les modifications de l'OCR et ORN proposées ne devraient par contre avoir aucune incidence notable sur les cantons et les communes.

3.3. Incidences économiques, environnementales et sociales

Les mesures destinées à améliorer la fluidité du trafic servent les intérêts de l'économie, de l'environnement et de la société. Le relèvement de la vitesse maximale admise pour les trains routiers légers et la possibilité d'utiliser plus largement les systèmes d'aide au stationnement auront eux aussi des effets bénéfiques. L'autorisation de vendre et de servir de l'alcool sur les aires de ravitaillement des autoroutes présente également un intérêt économique.

La possibilité donnée aux enfants jusqu'à l'âge de douze ans circulant à vélo d'utiliser le trottoir rend ce moyen de locomotion plus sûr et donc plus attrayant pour les enfants.

4. Aspects juridiques

4.1. Bases légales

Les présentes modifications se fondent sur les bases légales suivantes : art. 2, al. 2, 9, al. 1^{bis} et 2, 57, al. 1 et 5, ainsi que 106, al. 1 et 5, LCR et art. 60, al. 1, LRN.

4.2. Compatibilité avec les obligations internationales

Les modifications prévues sont compatibles avec le droit international, notamment le droit européen et la Convention de Vienne sur la circulation routière⁷. Même l'autorisation générale de devancer par la droite ne contrevient pas à ladite convention, puisque celle-ci laisse une grande marge de manœuvre aux États contractants en la matière.

⁷ RS 0.741.10