

**Message  
concernant la modification de l'article 9 de la loi fédérale  
sur la circulation routière  
(LCR)**

du 29 septembre 1997

---

Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Par le présent message, nous vous soumettons, en vous proposant de l'adopter, un projet de modification de la loi fédérale sur la circulation routière.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

29 septembre 1997

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Koller

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

---

## Condensé

*La présente révision de la loi fédérale sur la circulation routière (modification de l'art. 9) vise à ce que le Conseil fédéral puisse disposer de la flexibilité nécessaire pour changer en temps opportun les dispositions concernant les dimensions des véhicules, en tenant compte des impératifs économiques, écologiques et de la sécurité routière.*

*Elle va dans le sens d'une harmonisation avec les normes européennes, qui prévoient une largeur de 2 m 55 pour les véhicules lourds et 18 m 75 de longueur pour les trains routiers, sans que cette longueur augmente la surface de charge.*

*Ce changement n'affectera pas la sécurité routière et évitera notamment d'inutiles difficultés à l'industrie suisse du tourisme et des transports, ainsi qu'aux organes de police et des douanes, chargés de contrôler les dimensions des véhicules.*

## 1 Partie générale

### 11 Situation initiale

Chaque année, des centaines de milliers d'autocars, de camions et de trains routiers étrangers entrent en Suisse depuis les Etats membres de l'Union européenne (UE) qui nous entourent. En 1993, la Suisse a harmonisé ses prescriptions en matière de dimensions et de poids avec les dispositions européennes, exception faite de celles concernant les poids au-dessus de la limite suisse de 28 tonnes. Dans l'intervalle, la directive européenne 85/3, du Conseil, du 19 décembre 1984, relative aux poids, aux dimensions et à certaines autres caractéristiques de certains véhicules routiers affectés au transport de marchandises a fait l'objet d'une révision par laquelle notamment la longueur et la largeur maximales ont été redéfinies, respectivement à 18 m 75 (pour les trains routiers) et à 2 m 55 (directive n° 96/53 du Conseil, du 25 juillet 1996, en vigueur depuis le 17 sept. 1996, avec un délai de transposition pour les Etats membres au 17 sept. 1997).

Le problème qui se pose est d'abord le fait que les véhicules ou trains routiers construits selon les dimensions de l'UE ne sont pas autorisés à entrer en Suisse. Pour des raisons d'égalité de traitement, il ne saurait être question de laisser des véhicules étrangers circuler chez nous avec des dimensions non autorisées pour les véhicules suisses. De plus, de nouvelles entraves techniques au commerce apparaîtront dès lors que les véhicules ou trains routiers construits selon les prescriptions de l'UE ne pourront pas être immatriculés en Suisse.

Les véhicules étrangers aux dimensions européennes ne sont actuellement autorisés à pénétrer que dans les zones suisses proches de la frontière. Pour pouvoir être transportées plus loin, les marchandises doivent être transférées sur des véhicules aux dimensions suisses, manoeuvre qui engendre une augmentation inutile des coûts de transports et place l'économie suisse dans une situation concurrentielle défavorable.

Pour le trafic des voyageurs et donc pour le *tourisme*, les conséquences sont pires encore: on peut admettre que certains voyages n'ont pas lieu du fait que les gens n'acceptent pas d'être transbordés d'un car aux dimensions européennes vers un car aux dimensions suisses. De plus, ces voyageurs ne renoncent pas volontiers au confort des cars plus généreusement dimensionnés.

Une autre difficulté concerne les entreprises suisses de *transports* qui, sans une adaptation aux nouvelles dimensions, se verront contraintes d'acquérir des véhicules construits spécialement (aux dimensions suisses), donc relativement onéreux; en effet, les grands constructeurs se sont adaptés à cette situation et ne produisent pratiquement plus que des véhicules correspondant aux normes européennes, en particulier pour ce qui a trait aux remorques et autocars. Sur le plan de la concurrence, une telle situation, à moyen terme, pénaliserait gravement notre économie.

Quant aux cantons, l'actuelle situation leur crée des problèmes d'*exécution*: il est en effet très délicat de distinguer un camion de 2 m 50 d'un camion de 2 m 55 sans arrêter le véhicule et en mesurer minutieusement la largeur. De telles opérations nécessitent évidemment des ressources humaines conséquentes.

Pour ces raisons, il est nécessaire d'adapter aux directives de l'UE nos prescriptions concernant la longueur et la largeur des véhicules. Afin de suivre le rythme de l'évolution technique, une solution plus souple que par le passé s'impose: le Conseil fédéral devrait pouvoir, en tenant compte

des intérêts économiques et écologiques ainsi que de la sécurité routière, harmoniser en temps utile les dimensions des véhicules par la voie de modifications d'ordonnances.

## **12 Relation concernant les négociations bilatérales avec l'Union européenne (UE)**

La question des nouvelles dimensions des véhicules n'a jamais été un sujet de discussion politique dans les négociations bilatérales avec l'UE. Comme dans un futur proche tous les véhicules en trafic international seront construits selon les nouvelles dimensions, la majorité de ce trafic sera pratiquement écarté du réseau des routes suisses. Cela engendrera un trafic de contournement plus important encore que celui existant actuellement à cause de la limite de 28 t, puisque les véhicules aux dimensions européennes ne pourront plus, même à vide, emprunter notre territoire.

Il apparaît opportun d'adapter rapidement notre législation pour donner au Conseil fédéral la possibilité de réagir avec souplesse en ce qui concerne la fixation de nouvelles dimensions pour les véhicules, favorables en particulier à notre industrie touristique et en général à notre industrie d'exportation et des transports.

Le présent objet est extrait de la révision partielle en cours de la loi sur la circulation routière (LCR; RS 741.01), dont le traitement durera pour le moins plus d'une année. Cela démontre clairement la volonté suisse d'harmonisation, alors que l'Accord conclu le 2 mai 1992 entre la Confédération suisse et la Communauté économique européenne sur le transport de marchandises par route et par rail (RS 0.740.71) permet de conserver les valeurs actuelles jusqu'en 2004.

Le Conseil fédéral devrait pouvoir disposer de manière autonome de la possibilité de changer nos prescriptions et avoir ainsi la flexibilité nécessaire afin de réagir à l'évolution des négociations bilatérales évoquées.

## **13 Résultat de la procédure de consultation**

Le 17 avril 1996, le Conseil fédéral a pris connaissance d'un projet de révision partielle de la LCR touchant essentiellement des questions de sécurité routière et a autorisé le Département fédéral de justice et police à mener une procédure de consultation jusqu'au 30 août 1996. Le Tribunal fédéral, les cantons, les partis politiques, les associations faitières de l'économie, les services cantonaux, les associations de transport, les associations de cyclistes, l'industrie des transports, les associations de moniteurs d'auto-écoles, les associations professionnelles et d'autres groupes d'intérêt ont été consultés.

La délégation de compétence au Conseil fédéral, prévue par ce projet, pour la fixation des dimensions des véhicules a rencontré un écho largement positif. Une minorité de participants à la consultation souhaite que cette norme reste dans la loi.

Le 18 décembre 1996, la commission permanente de la circulation routière s'est déclarée très largement favorable à la proposition.

## 2 Partie spéciale

### Article 9 Dimensions

La nouvelle version du 1<sup>er</sup> alinéa autorise le Conseil fédéral à édicter les prescriptions relatives aux dimensions des véhicules par voie d'ordonnance et de les adapter, à cette occasion, aux réglementations internationales. A défaut d'autres réglementations internationales, seules entrent actuellement en ligne de compte, pour les adaptations, les directives communautaires fixant les valeurs maximales pour la circulation internationale entre les Etats membres de l'UE.

La délégation de compétence prévue par le nouvel article 9 donne au Conseil fédéral la flexibilité nécessaire pour s'adapter rapidement à l'environnement international. Le Conseil fédéral pourra utiliser cette nouvelle marge de manoeuvre dans le sens de la loi du 6 octobre 1995 sur les entraves techniques au commerce (LETC; RS 946.51).

Les poids, en particulier la limite des 28 t, dont l'importance est nettement plus grande sur le plan de la politique des transports, resteront inscrits dans la loi, raison pour laquelle la présente modification légale ne les concerne pas. Des modifications à ce sujet n'interviendront pas sans concrétisation législative de l'article 36<sup>quater</sup> de la constitution, relatif à la redevance sur les poids lourds liée soit aux prestations, soit à la consommation.

Tous les cantons, à l'exception de deux, ainsi que la majorité des milieux consultés, ont accepté cette modification de l'article 9 LCR lors de la procédure de consultation.

La directive 96/53/CE, entrée en vigueur le 17 septembre 1996 avec un délai de transposition d'une année pour les Etats-membres de l'UE, fixe la longueur d'un train routier à 18 m 75 (sans rallongement de la surface de charge) et la largeur à 2 m 55. L'idée à la base de la modification était de rendre plus facile les opérations de chargement et de déchargement; la capacité des trains routiers n'est pas augmentée et les véhicules articulés conservent une longueur de 16 m 50.

S'agissant des carrosseries des véhicules isothermes à parois renforcées, la largeur maximale reste fixée à 2 m 60. Par conséquent, aucun véhicule qui dépasserait la largeur de 2 m 60 des véhicules isothermes actuellement déjà autorisés en Suisse ne circulera sur nos routes. C'est pourquoi les craintes émises par quelques cantons lors de la procédure de consultation, à savoir que l'aménagement des routes ne pourrait satisfaire au passage des véhicules présentant les nouvelles dimensions, sont manifestement infondées.

Les 2<sup>e</sup> à 4<sup>e</sup> alinéas seront abrogés, car le Conseil fédéral fixera les dimensions précises dans l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR; RS 741.11) et dans l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV; RS 741.41).

## 3 Effets

En cas d'harmonisation avec les dimensions européennes, les conséquences négatives d'un statu quo évoquées plus haut pourront être évitées. L'admission des nouvelles dimensions dans toute la Suisse peut contribuer à la revitalisation de l'industrie de tous les cantons.

Il n'y aura pas d'effet sur la sécurité routière ou sur l'environnement. Des véhicules aux nouvelles dimensions circulent déjà dans les zones proches de la frontière. Depuis 1993, les véhicules frigorifiques à parois épaisses suisses et étrangers peuvent mesurer 2 m 60.

Quant aux contrôles routiers, ils seront naturellement facilités si les normes suisses et européennes des véhicules sont semblables.

La modification n'aura aucun effet sur les finances ou le personnel de la Confédération ou des cantons.

#### **4 Programme de la législation**

La révision de la LCR fait partie du programme de la législation 1995-1999 (FF 1996 II 357) et suit son cours: la présente modification de l'article 9 en est extraite et traitée séparément.

#### **5 Rapport avec le droit européen**

Le projet de révision de l'article 9 LCR vise à harmoniser le droit suisse avec le droit européen en matière de dimensions des véhicules.

#### **6 Constitutionnalité**

Notre proposition de révision vise à modifier une norme existante. Elle se fonde, comme cette dernière, sur les dispositions constitutionnelles citées en préambule à la LCR.

Loi fédérale  
sur la circulation routière  
(LCR)

Projet

Modification du

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu le message du Conseil fédéral du 29 septembre 1997<sup>1)</sup>,  
*arrête:*

I

La loi fédérale sur la circulation routière<sup>2)</sup> est modifiée comme suit:

*Art. 9, 1<sup>er</sup> à 4<sup>e</sup> al.*

<sup>1</sup> Dans les limites des dispositions suivantes, le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur les dimensions et le poids des véhicules automobiles et de leurs remorques. Pour arrêter les dimensions, il tient compte des réglementations internationales. Il fixe un rapport approprié entre la puissance du moteur et le poids total des véhicules.

<sup>2</sup> à 4 *Abrogés*

II

<sup>1</sup> La présente loi est sujette au référendum facultatif.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

N39552

<sup>1)</sup> FF 1997 IV 1095

<sup>2)</sup> RS 741.01

## **Message concernant la modification de l'article 9 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) du 29 septembre 1997**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1997
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	97.073
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.11.1997
Date	
Data	
Seite	1095-1101
Page	
Pagina	
Ref. No	10 109 239

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.