

## QUESTIONNAIRE

Avis émis par :

Canton : <input type="checkbox"/>	Association, organisation, autre : <input checked="" type="checkbox"/>
Expéditeur : Touring Club Suisse	

### 1. Modification de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR ; RS 741.11)

1. Dérogations à l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool		
	1.1 Acceptez-vous que, lors des interventions de sauvetage, le personnel des services d'urgence qui n'est pas en service ce jour-là soit soumis à la limite d'alcoolémie ordinaire de 0,50 (art. 2a, al. 2, let. a, OCR) ?	
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> sans avis / non concerné
Remarques: --		
	1.2 Acceptez-vous que les courses avec des véhicules dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 45 km/h soient généralement soumises à la limite d'alcoolémie ordinaire de 0,50 (art. 2a, al. 2, let. b, OCR) ?	
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / non concerné
Remarques : --		
	1.3 Acceptez-vous que les courses avec des véhicules assimilés aux voitures automobiles de travail soient soumises à la limite d'alcoolémie ordinaire de 0,50 (art. 2a, al. 2, let. c, OCR) ?	
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / non concerné
Remarques : --		
<p><b><u>Requête complémentaire :</u></b></p> <p><b>Le TCS demande qu'une exception générale soit ajoutée à l'art. 2a al. 1<sup>bis</sup> (nouveau) pour les transports (de marchandises) au moyen de véhicules lourds <u>à titre privé ou non-professionnel</u>, par exemple :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dans une lettre <i>d.</i> « à des fins privées », ou</li> <li>- en complétant la phrase introductive : « Font exceptions à l'interdiction visée à l'al. 1 let.c, les courses effectués à des fins privées et les courses effectuées avec des véhicules : [...] »</li> </ul> <p>En effet, tant la teneur de l'actuel art. 2a al. 1 lit c. OCR que de la présente proposition ne correspondent pas à ce qui a été voulu par les Chambres fédérales, ni à ce qui est communiqué (OFROU) et compris par les personnes concernées. La situation est ambiguë, ce qui n'est pas acceptable car les conducteurs risquent un retrait de permis ; elle doit être corrigée.</p> <p><u>Développements :</u> La formulation de l'art. 31 al. 2<sup>bis</sup> lit b LCR est sujette à interprétation et sa teneur varie selon la langue. Le qualificatif « professionnel »/« berufsmässig » se rapporte-t-il seulement au transport de personnes (version française, version italienne) ou également au transport de marchandises (interprétation possible de la version allemande) ?</p> <p>Si l'on se réfère aux débats parlementaires (Via Sicura 10.092, BO CN 20.12.2011 – 08h00), ce sont les « Berufsschauffere », « Berufsfahrer », « chauffeurs professionnels, routiers » ou encore les « berufsmässige Motorfahrzeugführerinnen und – führer » qui étaient visés.</p> <p>Dans tous les cas, l'art. 31 al. 2<sup>bis</sup> LCR est une « Kann-Vorschrift » qu'il appartient au Conseil fédérale de mettre en œuvre de manière cohérente et pertinente s'il décide de le faire.</p> <p>On peut penser que les cas de transports <i>privés</i> de ce type restent rares, et sont <i>probablement</i> régulièrement exécutés par des chauffeurs qui sont par ailleurs professionnels (il faut disposer du permis de conduire correspondant C ou C1). L'impact potentiel en terme de sécurité routière est ainsi clairement limité. D'autre part, pour le transport de personnes et selon le texte clair de la loi, seuls les transports <i>professionnels</i> peuvent être soumis à l'interdiction de boire de l'alcool, à l'exclusion des transports privés.</p> <p>Avec cette précision, le texte de l'ordonnance correspondrait à ce qui a été voulu par les Chambres fédérales, et le message serait clair, cohérent et simple à communiquer : seuls les conducteurs <u>professionnels</u> sont soumis à</p>		

## QUESTIONNAIRE

<p>l'interdiction de boire de l'alcool, les privés étant soumis au 0,5 o/oo.</p> <p>C'est d'ailleurs ce qui a été communiqué par l'OFROU lors de l'ouverture de la consultation du 2<sup>ème</sup> train de mesures Via Sicura (Communiqué du 16.04.2013) et est toujours communiqué par l'OFROU dans la feuille d'information/Faktenblatt Via Sicura (état au 20.1.2015) : « <i>La conduite sous l'influence de l'alcool (≥ 0,10 pour mille) est interdite aux <b>chauffeurs professionnels</b> (poids lourds, autocars, transport de marchandises dangereuses) ».</i></p> <p>Finalement, c'est cohérent avec l'art. 3 lit. a OACP : le certificat de capacité pour le transport de personnes ou de marchandises au moyen de véhicules lourds n'est pas requis lors de transports effectués à des fins privées.</p>
--

<b>2. Autorisation des courses de vitesse en circuit effectuées avec des voitures électriques</b>		
Approuvez-vous la dérogation à l'interdiction des courses de vitesse en circuit proposée en faveur des véhicules électriques (art. 94, al. 3, OCR) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / non concerné
<p>Remarques :</p> <p>Suite à l'approbation de la motion Derder 14.3761 par les chambres fédérales, la mise en œuvre de celle-ci doit se faire par le biais de l'OCR. La proposition consistant à définir une vitesse maximale dans la procédure d'autorisation obligatoire est cependant inutile et peu pratique. Le TCS demande par conséquent de biffer l'article 95 al. 5.</p> <p>En matière de course automobile, les conditions-cadres sont définies dans la réglementation de la FIA „International Sporting Code“ (ISG). Il existe aussi des règles propres aux véhicules électriques; pour les véhicules, les pneu, les équipes et pilotes, le déroulement de la course, la vitesse, le comportement dans les stands, etc. sans lesquelles les courses ne seraient pas possibles.</p> <p>Pour la Formule-E (électrique), la vitesse maximale des véhicules est limitée à 225 km/h. Etant donné les enjeux de la course (gains matériels et prestige), les organisateurs effectuent des contrôles stricts au moyen des données télémétriques et assurent ainsi le respect des règles.</p> <p>Concernant la sécurité de la piste, les tribunes, les services d'urgences et ambulances il existe également des normes internationales dont le respect est obligatoire pour obtenir l'autorisation d'organiser la course.  <a href="http://www.fia.com/regulations?search_api_views_fulltext=circuit+safety&amp;=Search">http://www.fia.com/regulations?search_api_views_fulltext=circuit+safety&amp;=Search</a></p> <p>La vitesse maximale atteignable durant les courses est également souvent réglée par le biais de l'aménagement du circuit, de la construction de chicanes et d'autres aménagements. Au Nürburgring aussi, où après l'accident mortel de mars 2015 une limite de vitesse a été introduite d'urgence, on instaurera des aménagements à la fin de la saison. Par le biais d'un nouveau revêtement et d'une amélioration de la sécurité passive durant l'hiver à venir, les limites de vitesse pour la saison 2016 pourront à nouveau être relevées.</p>		

## 2. Modification de l'ordonnance sur l'assurance des véhicules (OAV ; RS 741.31)

Approuvez-vous la proposition d'assouplissement des modalités relatives aux contributions et au contrôle de leur perception correcte ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / non concerné
<p>Remarques :</p> <p>La proposition est acceptable sur le principe. Les quotités actuelles (la moitié de la contribution de base pour les motocycles, le double pour les véhicules lourds) sont abstraites et ne reposent pas sur la sinistralité. On aurait souhaité des indications plus précises dans les commentaires à ce sujet (sinistralité actuelle selon les différentes catégories de véhicules), de même qu'une estimation même grossière de l'impact (variation du montant de la contribution) pour les conducteurs.</p> <p>Compte tenu de la nature de cette contribution, qui est une forme de contribution publique causale/d'attribution</p>		

## QUESTIONNAIRE

<p>(« Zwecksteuer »), le TCS exige que figurent dans l'OAV :</p> <p>a) le renvoi <i>expresse</i> à l'art. 84 de la LSA, mentionné à l'actuel art. 59 al. 4 OAV, soit l'obligation pour la FINMA de publier à la Feuille fédérale les contributions validées, avec possibilité de recours (plainte). Il s'agit de garantir un minimum de transparence et cas échéant un moyen de recours contre la fixation de la contribution ;</p> <p>b) le fait que la contribution perçue doit répondre aux principes de la couverture des frais (Kostendeckungsprinzip) et de l'équivalence (Äquivalenzprinzip).</p> <p>On relève que de manière générale, compte tenu de leur nature semi-publique, le BNA et le FNG ne brillent pas par leur transparence, ni dans leur organisation, ni dans leur communication. Seuls des extraits du rapport annuel avec des chiffres partiels sont publiés dans le Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht.</p>

### 3. Modification de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC ; RS 741.51)

Acceptez-vous d'augmenter la puissance maximale applicable aux permis de conduire de catégorie « A limitée » et de la faire passer de 25 kW à 35 kW (âge minimal des conducteurs : 18 ans) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / non concerné
<p>Remarques :</p> <p>Avec cette adaptation à la législation de l'UE, le but est d'éviter de devoir effectuer des modifications supplémentaires et spécifiques à la Suisse pour les motos produites avec 35 kW de puissance pour les marchés européens. Cela créerait des obstacles au commerce et une infraction serait en plus difficile à détecter dans le cadre des contrôles techniques habituels.</p> <p>Du point de vue de la sécurité routière, cette hausse de la puissance de 40% peut soulever quelques doutes. Cependant, il serait difficile d'expliquer aux détenteurs d'un permis suisse de la catégorie « A limitée » que leur motorcycle ne doit pas dépasser 25 kW, alors que les usagers bénéficiant d'un permis européen de la même catégorie ont le droit d'utiliser des motorcycles d'une puissance maximale de 35 kW en Suisse.</p> <p>Dès le 1<sup>er</sup> janvier 2016, le règlement de l'UE 168/2013 / UE comprend l'ABS pour la réception par type des nouvelles motos de plus de 125 cm<sup>3</sup> et dépassant la puissance de 11 kW. A partir de janvier 2017, cette disposition sera applicable pour toutes les motos nouvellement immatriculées en Europe.</p> <p>Un test effectuée par le TCS en collaboration avec le bpa atteste que la distance de freinage est plus courte avec l'ABS, que la maniabilité en freinage est meilleure et plus sûre, que le risque de chute diminue et que la sécurité est améliorée avec l'ABS ( <a href="https://www.tcs.ch/de/test-sicherheit/testberichte/motorrad-abs.php">https://www.tcs.ch/de/test-sicherheit/testberichte/motorrad-abs.php</a> ). Il est tout à fait envisageable que des motorcycles de 35 kW équipés de l'ABS soient aussi sûrs que des motorcycles de 25 kW sans ABS.</p> <p>Pour éviter une baisse de la sécurité routière par l'importation de motorcycles d'une puissance de 35 kW sans ABS, qui ont été fabriqués pour la vente dans les pays en dehors de l'UE, le TCS recommande d'intégrer aussi vite que possible (idéalement en même temps que l'entrée en vigueur de l'augmentation de puissance) les exigences de l'UE en matière de dispositif de freinage obligatoire (avec ABS).</p>		