



K163-0758

Commentaires relatifs aux modifications proposées

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

1.1 Interdiction de la conduite sous l'influence de l'alcool (mise en œuvre de la motion 14.3876 Guhl)

Art. 2a

Al. 1, let. c

Le droit en vigueur interdit la conduite sous l'influence de l'alcool dans le cadre du « transport de marchandises au moyen de voitures automobiles lourdes ». Dans la pratique, cette formulation a donné lieu à des interprétations différentes. Ainsi, le texte actuel ne définit pas clairement la limite d'alcoolémie applicable aux conducteurs de camion circulant sans chargement. Les conducteurs sortent-ils alors du cadre du « transport de marchandises » ou le trajet de retour à vide relève-t-il encore du « transport de marchandises », comme c'est notamment le cas pour les prescriptions de l'OTR et l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche ? En supposant que ce point soit éclairci, il faudrait pouvoir distinguer clairement le « transport de marchandises » du « parcours à vide », ce qui semble quasiment impossible. En effet, les palettes vides ou le matériel de fixation (sangles d'arrimage, etc.) sont-ils des marchandises transportées ? Qu'en est-il des éventuels emballages en retour ?

La modification proposée apporte une réponse simple à ces interrogations : dorénavant, l'interdiction de la conduite sous l'influence de l'alcool s'appliquera systématiquement dès lors que le véhicule automobile lourd est admis au transports de marchandises. Ceci concerne les camions, semi-remorques et tracteurs dont le poids total autorisé est supérieur à 3,5 t. L'interdiction a une portée générale et s'applique donc aux véhicules circulant sans chargement ni remorque ou semi-remorque. Outre qu'elle résout le problème de différenciation, la portée générale se justifie par le fait que, vides ou chargés, les véhicules automobiles lourds ont parfois un poids effectif très élevé et peuvent circuler à une vitesse maximale de 80 km/h. Or le risque potentiel (résultante de la masse et de la vitesse) est presque le même, qu'ils roulent à vide ou chargés.

Al. 2, let. a

Le droit en vigueur assimile les courses effectuées par les sapeurs-pompiers avec des véhicules automobiles lourds (par ex. camion tonne-pompe) chargés de marchandises (par ex. mousse d'extinction) au « transport de marchandises au moyen de voitures automobiles lourdes », ce qui les soumet à l'interdiction de la conduite sous l'influence de l'alcool.

La motion Guhl fait ressortir qu'en pratique, cette réglementation est trop radicale. En effet, lorsque les interventions des sapeurs-pompiers – mais également d'autres services d'urgence (ambulances, police, etc.) – présentent un caractère imprévu et une certaine ampleur, elles impliquent souvent la mobilisation d'effectifs qui ne sont pas en service. Ces personnes n'ayant pas prévu d'être mobilisées, elles pourraient présenter un taux d'alcool dans le sang de 0,10 pour mille¹, voire plus, au moment de l'intervention, ce qui entraînerait des problèmes. Une solution consisterait à mettre sur pied un service

¹ Le présent projet renvoie systématiquement au taux d'alcool dans le sang actuellement applicable. Dès l'entrée en vigueur du contrôle au moyen de l'éthylomètre à des fins de preuve, s'y ajoutera la valeur limite fixée pour la concentration d'alcool dans l'air expiré (0,05 mg/l).

de piquet pour les conducteurs, mais elle occasionnerait d'importantes charges organisationnelles et financières pour les pompiers et compliquerait encore davantage le recrutement des volontaires qui n'est déjà pas facile. La motion Guhl demande donc que l'alcoolémie ordinaire de 0,50 pour mille s'applique aux personnes mobilisées pour conduire des véhicules lors d'interventions de sauvetage imprévues, alors qu'elles n'étaient pas en service à ce moment-là. L'al. 2, let. a, introduit l'exception demandée.

Al. 2, let. b

Vu la mise en œuvre de la motion Guhl, l'Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture (ASETA) a demandé qu'une exception à l'interdiction de la conduite sous l'influence de l'alcool soit également prévue pour le secteur agricole. Selon l'ASETA, depuis l'entrée en vigueur de cette interdiction, l'expérience montre que les agriculteurs sont soumis à des taux limites en matière d'alcoolémie qui varient selon le genre de véhicule et son utilisation, dans le cadre de l'exploitation quotidienne de leur ferme et dans le même processus de travail, sur certains trajets ou avec certains véhicules. Cette situation est source d'incertitudes. L'introduction d'une exception pour les courses effectuées avec des véhicules agricoles se justifie en outre par le fait qu'ils circulent à une vitesse réduite. Sur la base de ces arguments et tout particulièrement du risque potentiel (résultante de la masse et de la vitesse) plus faible en raison de la vitesse réduite, feront dorénavant exception à l'interdiction de la conduite sous l'influence de l'alcool non seulement les courses effectuées avec des véhicules agricoles dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 45 km/h, mais également celles effectuées avec d'autres véhicules dont la vitesse maximale est faible.

Al. 2, let. c

Une autre problématique est celle des véhicules qui peuvent en principe servir au transport de marchandises, mais ont été construits dans un autre but – celui de faire un travail quelconque. Conformément à l'art. 13, al. 2, de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, ils sont assimilés aux « voitures automobiles de travail », ce qui ne facilite pas la pratique. En effet, l'assimilation implique-t-elle qu'un camion devient alors un « véhicule de travail » dont le conducteur est soumis au taux d'alcoolémie de 0,5 pour mille ? Ou le camion reste-t-il un camion et son chauffeur soumis à l'interdiction de la conduite sous l'influence de l'alcool ?

Ces véhicules étant principalement destinés à un autre usage qu'au transport de marchandises, il est proposé de réserver à leurs conducteurs le même traitement qu'à ceux des voitures automobiles de travail 'pures' et, partant, de les excepter de l'interdiction de la conduite sous l'influence de l'alcool.

Al. 3

L'al. 3 reprend la teneur de l'actuel al. 2.

1.2 Autorisation des courses de vitesse en circuit effectuées avec des voitures électriques (mise en œuvre de la motion 14.3761 Derder)

Art. 94, al. 3

La motion Derder demande l'introduction, en faveur des véhicules électriques, d'une dérogation à l'interdiction des courses en circuit à caractère public. Dans son avis du 5 décembre 2014, le Conseil fédéral a laissé entrevoir qu'en cas d'adoption de la motion, la dérogation serait inscrite dans l'ordonnance sur les règles de la circulation routière, d'où la présente proposition.

Art. 95, al. 5

Le Conseil fédéral a également annoncé qu'il entendait tenir compte des impératifs de la sécurité routière. Il est donc proposé qu'en cas d'autorisation, outre les critères existants au sens de l'art. 52, al. 3, de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) et de l'art. 95 OCR, une vitesse maximale doit être obligatoirement fixée. De plus, l'autorité cantonale compétente devra recourir à des conditions adéquates pour garantir le contrôle et le respect de la vitesse maximale autorisée. Parfois utilisé pour les manifestations sportives automobiles soumises à autorisation, ce critère deviendra obligatoire pour les courses en circuit effectuées avec des voitures électriques.

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

Art. 58 Contributions obligatoires et calcul des contributions

Les prescriptions relatives au financement du Bureau national d'assurance (BNA) et du Fonds national de garantie (FNG) limitent inutilement la marge de manœuvre dont disposent le BNA et le FNG pour fixer les modalités relatives aux contributions et au contrôle de leur perception correcte. Telle est la conclusion tirée tant par le BNA et le FNG, qui déterminent le montant des contributions, que par l'Autorité fédérale de surveillance des marchés financiers (FINMA) chargée de les approuver (art. 76a, al. 2, LCR).

Al. 1

La référence à l'art. 76a, al. 4, LCR, définit les détenteurs de véhicule exemptés du versement de la contribution avec plus de précision que l'actuel art. 59, al. 1.

Al. 2

Selon le droit en vigueur (art. 58, al. 2), les contributions peuvent uniquement être perçues sous forme de montants de base fixes (contributions forfaitaires), ce qui exclut toute autre possibilité. Une telle restriction n'est pourtant pas indispensable. On pourrait ainsi imaginer des contributions exprimées en pourcentage, comme c'est le cas des primes d'assurance responsabilité civile pour les véhicules automobiles. Un changement de système ne serait toutefois pas une raison de réclamer des contributions plus élevées à tous les preneurs d'assurance. Les contributions financent en effet les dépenses encourues par le BNA et le FNG dans l'exécution de leur mandat légal et le mode de perception (forfaitaire ou autre) n'influe pas sur le montant des dépenses.

Les contributions seront dorénavant calculées selon les règles actuarielles. Leur calcul restera soumis à la surveillance de la FINMA qui doit également approuver le schéma de calcul. Ces dispositions garantissent l'efficacité de la surveillance financière.

Art. 59 : Perception des contributions

Al. 1

La première phrase de l'al. 1 reprend l'art. 59b, al. 2, sans le modifier sur le fond. La seconde phrase oblige les assureurs en responsabilité civile pour véhicules automobiles à informer les preneurs d'assurance du montant des contributions. Cette pratique étant fort probablement déjà la règle, la nouvelle obligation ne devrait engendrer aucun surcroît de travail.

Al. 2

La prise en compte des périodes d'assurance de moins d'un an fait partie des règles actuarielles et peut donc être supprimée.

A l'avenir, le BNA, le FNG et les assureurs conviendront ensemble du délai de versement des contributions, sans prescription correspondante au niveau du droit fédéral.

Al. 3

Cet alinéa, qui règle les intérêts dans le droit en vigueur, est biffé sans remplacement. Le contenu de l'art. 59b est repris, non plus sous forme de réglementation détaillée, mais en tant d'obligation générale de fournir les éléments requis.

De nature purement déclarative, l'al. 4 du droit en vigueur est abrogé sans être remplacé.

Art. 59a Collaboration des autorités

Le droit en vigueur règle les obligations de communication qui incombent aux autorités de manière définitive et fort détaillée. Les obligations seront désormais formulées de manière plus ouverte afin de permettre une meilleure adaptation aux changements de circonstances.

Art. 59b

L'art. 59b du droit en vigueur peut être abrogé car l'art. 59, al. 3 (nouveau) règle désormais les obligations de communication des assureurs en responsabilité civile pour véhicules automobiles.

3. Modification de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC ; RS 741.51) (augmentation de la puissance maximale applicable aux permis de conduire de la catégorie « A limitée »)

Art. 15

Al. 2

Le permis de conduire de la catégorie A pour motocycles se décline en deux niveaux : les conducteurs peuvent obtenir la catégorie A limitée dès l'âge de 18 ans, la catégorie A illimitée dès l'âge de 25 ans. Au terme de deux ans d'une pratique irréprochable d'un motocycle de la catégorie A limitée, les moins de 25 ans reçoivent un permis de conduire de la catégorie A illimitée. Ce principe est maintenu dans les modifications proposées.

Le droit en vigueur restreint à 25 kW la puissance maximale des motocycles de la catégorie A limitée, avec un rapport entre la puissance du moteur et le poids à vide ne dépassant pas 0,16 kW/kg. En revanche, dans les pays de l'Union européenne, les motocyclistes peuvent conduire des motocycles d'une puissance maximale de 35 kW (catégorie A2). Selon motosuisse, les fabricants de motocycles ne produisent plus de modèles d'entrée de gamme d'une puissance de 25, mais de 35 kW ; les conducteurs ne peuvent donc plus se procurer de motocycles neufs limités à 25 kW. Certes, les importateurs pourraient eux-mêmes abaisser la puissance des motocycles à 25 kW, mais ce ne serait pas une solution car ils contourneraient alors la future législation anti-manipulation. Afin de pallier rapidement une précarité juridique qui affecte tout particulièrement les acteurs du monde motocycliste, la révision propose une adaptation simple aux prescriptions de l'Union européenne, en limitant la puissance à 35 kW et le poids à vide à 0,20 kW/kg.

Cette proposition de relever la limitation de puissance tout en maintenant l'âge minimum n'est pas sans faire problème car les motocyclistes font partie du groupe des conducteurs particulièrement exposés au risque d'accidents. Pour des raisons de sécurité, les conclusions d'OPERA-3 (projet d'optimisation de la formation à la conduite et du perfectionnement, et reprise de la 3^e directive de l'UE relative au permis de conduire²) plaident donc plutôt pour un relèvement de l'âge minimum. On leur opposera la qualité supérieure des équipements de sécurité dont bénéficient les nouveaux motocycles limités à 35 kW. Ils seront en principe munis d'un système ABS qui diminue considérablement le risque de chutes en cas de freinage à bloc. Enfin, la mise à égalité des motocyclistes suisses et européens est également un argument en faveur de l'obtention du permis d'élève conducteur dès 18 ans.

La 3^e directive de l'UE relative au permis de conduire restreint encore davantage la catégorie A limitée : les motocycles peuvent uniquement être dérivés d'un type de motocycle développant au plus le double de leur puissance, soit 70 kW maximum. Cela étant, personne ne peut prédire les modalités de contrôle de cette disposition qui ne figurera pas sur le permis de circulation. Même en admettant que ce soit possible pour les nouveaux motocycles, il faudrait analyser tous les permis établis pour les anciens modèles et procéder à leur remplacement, le cas échéant. Voilà pourquoi, à l'instar de la législation allemande, il est proposé de ne pas reprendre ce critère, du moins pour l'instant.

L'augmentation de la puissance maximale de 25 à 35 kW implique la modification rédactionnelle de plusieurs articles de l'OAC et l'introduction de dispositions transitoires.

Al. 5

Adaptation des valeurs à la nouvelle limitation de la puissance.

Art. 24

² Directive 2006/126/CE du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (refonte)

Al. 3

Ce qui vaut pour le permis d'élève conducteur (art. 15, al. 2) s'applique également au permis de conduire.

Al. 4, let. a

Le permis de conduire de la catégorie A illimitée est délivré après réussite de l'examen de conduite avec un motocycle conforme aux exigences de l'annexe 12 (voir explications ci-dessous).

Art. 151d, al. 7

Afin d'éviter que les permis de conduire de la catégorie A1 délivrés avant 2003 ne doivent être échangés pour un permis de la catégorie A limitée à 25 kW, avant de pouvoir l'être pour la nouvelle catégorie limitée à 35 kW, conformément à l'art. 51k, al. 1, la présente disposition permettra l'échange direct. Quoi qu'il en soit, le détenteur du permis ayant obtenu une catégorie illimitée devra passer un examen pratique de conduite.

Art. 151k

Al. 1

Le détenteur d'un permis de conduire ou d'élève conducteur de l'ancienne catégorie A limitée à 25 kW peut l'échanger sans examen contre un permis de la catégorie A limitée à 35 kW.

Al. 2

Les détenteurs d'un permis d'élève conducteur de la catégorie A limitée à 25 kW ne sont pas obligés de l'échanger et peuvent passer l'examen de conduite pratique selon l'ancien droit. Ils obtiennent toutefois un permis de conduire de la nouvelle catégorie A limitée à 35 kW.

Al. 3

La limite de puissance peut être levée après deux ans d'une pratique irréprochable de la conduite. Est également prise en compte la conduite de véhicules exigeant le permis de la catégorie A limitée à 25 kW.

Al. 4

Le candidat qui n'échange pas son permis d'élève conducteur peut également passer l'examen de conduite selon l'ancien droit ; il ne doit pas se procurer exprès un véhicule d'examen conforme aux nouvelles exigences.

Annexe 12

Catégorie A (illimitée)

Il est proposé de soumettre les véhicules servant aux examens aux mêmes exigences que l'Union européenne (cylindrée du moteur d'au moins 600 cm³ et puissance d'au moins 40 kW).

Catégorie A (limitée à 35 kW)

Il est proposé de soumettre les véhicules servant aux examens aux mêmes exigences que l'Union européenne (cylindrée du moteur d'au moins 400 cm³ et puissance ne dépassant pas 35 kW).