

10.092

**Message
concernant Via sicura, le programme d'action
de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière**

du 20 octobre 2010

Mesdames les Présidentes,
Mesdames et Messieurs,

Par le présent message, nous vous soumettons, en vous proposant de l'adopter, le projet relatif à la révision d'actes législatifs fédéraux requise pour mettre en œuvre le programme Via sicura. Ce projet contient des modifications de la loi sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre, de la loi fédérale sur l'assurance-invalidité et de l'ordonnance de l'Assemblée fédérale concernant les taux d'alcoolémie limites admis en matière de circulation routière.

Nous vous proposons simultanément de classer les interventions parlementaires suivantes:

- | | | | |
|------|---|---------|--|
| 2004 | P | 04.3249 | Maintien de l'aptitude à conduire un véhicule automobile (N 8.10.04, Marty Kälin) |
| 2004 | P | 04.3404 | Prévenir les graves accidents de la circulation impliquant des camions (N 8.10.04, Marty Kälin) |
| 2004 | P | 04.3472 | Mesures contre les chauffards (N 17.12.04, Hochreutener) |
| 2004 | P | 04.3512 | Mettre un terme aux graves excès de vitesse (N 17.12.04, Teuscher) |
| 2004 | P | 04.3516 | LCR. Interdire aux assureurs de renoncer à leur droit de recours (N 17.12.04, Joder) |
| 2005 | P | 03.3352 | Modification de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (N 17.3.05, Simoneschi-Cortesi) |
| 2005 | P | 05.3317 | Améliorer la sécurité des motocyclistes (N 7.10.05, Joder) |
| 2006 | P | 06.3119 | Abolir le système passoire des amendes d'ordre (N 23.6.06, Hubmann) |

Nous vous prions d'agréer, Mesdames les Présidentes, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

20 octobre 2010

Au nom du Conseil fédéral suisse:

La présidente de la Confédération, Doris Leuthard
La chancelière de la Confédération, Corina Casanova

Condensé

Chaque année, quelque 350 personnes perdent la vie et plus de 4700 personnes sont grièvement blessées en raison d'un accident de la circulation routière. Ces victimes du trafic routier ne sont pas une fatalité: leur nombre peut être réduit de manière significative – d'un quart selon les estimations – grâce à la réalisation des mesures décrites dans le présent projet.

Contexte

Malgré l'évolution positive de ces dernières années, 349 personnes sont décédées et 4708 personnes ont été grièvement blessées en 2009 en raison d'un accident de la circulation routière. La société doit verser plus de cinq milliards de francs chaque année pour les dommages matériels subis par les victimes du trafic routier. Largement plus de la moitié de ces coûts correspondent à de purs dommages matériels, tandis que le reste des coûts sont notamment liés aux services médicaux et aux pertes de production sur le marché du travail.

Des progrès supplémentaires marquants en matière de sécurité routière sont possibles par l'adoption d'une politique globale, cohérente et axée sur le long terme, qui vise à combattre les causes des accidents graves. Afin que cette nouvelle politique soit porteuse et réalisable, on a choisi une approche participative de manière à développer la nouvelle politique de sécurité routière de Via sicura «du bas vers le haut»: quelque 80 personnes issues d'organisations spécialisées, d'associations d'intérêts et d'autorités cantonales et communales ont participé dans le cadre d'un projet conduit par l'Office fédéral des routes (OFROU).

La procédure de consultation a montré que les efforts de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière rencontrent l'assentiment d'une large majorité et que la plupart des mesures proposées sont acceptées.

Grâce aux mesures proposées dans le cadre du présent message, on peut améliorer encore sensiblement la sécurité sur les routes suisses. En effet, elles entraîneront une réduction d'environ un quart du nombre de personnes tuées ou grièvement blessées sur les routes suisses.

Contenu du projet

Compte tenu des résultats de la consultation, le Conseil fédéral a renoncé à poursuivre les mesures fortement controversées, comme les mesures de financement (supplément à la prime d'assurance RC des véhicules automobiles ou affectation partielle du produit des amendes de la circulation routière aux projets de sécurité routière) ou la formation complémentaire périodique obligatoire pour tous les détenteurs du permis de conduire. Le présent projet contient seulement les mesures qui ont rencontré un large assentiment lors de la procédure de consultation et qui requièrent une modification de la loi.

Par ce projet, le Conseil fédéral tient par ailleurs compte des nombreuses interventions parlementaires qui visent une amélioration de la sécurité routière et demandent en particulier des mesures contre les graves infractions aux prescriptions en matière de vitesse. Durant la seule année 2009, seize initiatives parlementaires et initiatives cantonales ont en outre été déposées en lien avec le thème des «chauffards». Dans ses réponses aux interventions parlementaires, le Conseil fédéral s'est toujours référé à Via sicura pour demander de rejeter les interventions qui voulaient aller au-delà du programme.

Les mesures légales ont des effets positifs sur la sécurité routière, comme en témoigne la dernière grande révision de la loi sur la circulation routière, qui abaissait la limite d'alcoolémie autorisée, permettait le contrôle systématique de l'haleine sans soupçon préalable, renforçait les mesures administratives (système en cascade en cas de retrait du permis de conduire) et introduisait le permis de conduire à l'essai et la formation en deux phases des nouveaux conducteurs. Depuis que ces mesures sont entrées en vigueur, en 2005, le nombre de personnes tuées dans la circulation routière a été réduit d'environ 15 %, celui des personnes grièvement blessées reculant d'environ 7 %.

Sous l'angle des contenus, on peut subdiviser les mesures proposées dans les groupes suivants:

Mesures préventives: interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool pour certains groupes de personnes, obligation générale de l'usage diurne des phares, établissement de l'âge minimal de sept ans pour la conduite d'un cycle sur la route, obligation de porter un casque pour les cyclistes jusqu'à quatorze ans.

Mesures visant une meilleure application des règles en vigueur: mesures d'assurance qualité lors des enquêtes sur l'aptitude à conduire, utilisation de l'éthylomètre aux fins d'établissement des preuves, interdiction de fournir des avertissements payants et publics relatifs aux contrôles du trafic, limitation de la durée de validité du permis de conduire, responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amende d'ordre.

Mesures répressives en cas de délits commis par les chauffards et d'autres délits graves: confiscation et réalisation du véhicule, évaluation obligatoire de l'aptitude à conduire en cas de doutes, enregistreurs de données et d'éthylomètres anti-démarrage.

Mesures d'infrastructure: suppression des points noirs et des endroits dangereux, examen des projets de construction routière sous l'angle de la sécurité routière («road safety audit»).

Mesures d'optimisation de la statistique des accidents: représentation des accidents sur la carte géographique afin de déterminer les points noirs et les endroits dangereux, amélioration de l'exploitation des données sur les accidents.

Table des matières

Condensé	7704
1 Présentation de l'objet	7709
1.1 Contexte	7709
1.1.1 Situation de la sécurité routière en Europe	7710
1.1.2 Situation de la sécurité routière en Suisse	7711
1.1.3 La Suisse en comparaison internationale	7714
1.1.4 Statistique actuelle des accidents en Suisse	7715
1.1.5 Le programme d'action Via sicura	7717
1.2 Solutions examinées	7718
1.2.1 Possibilités actuelles dans le domaine du droit de la circulation routière	7718
1.2.2 Modes de financement	7718
1.2.3 Interventions politiques, notamment à l'encontre des «chauffards»	7719
1.3 La nouvelle réglementation proposée	7720
1.3.1 Point de départ	7720
1.3.2 Mesures proposées	7721
1.3.2.1 Sécurité de l'infrastructure	7721
1.3.2.2 Interdiction faite des «gigaliners»	7722
1.3.2.3 Interdiction faite aux personnes titulaires d'un permis de conduire à l'essai d'assumer le rôle d'accompagnant durant les courses d'apprentissage	7723
1.3.2.4 Durée de validité limitée des différentes catégories de permis de conduire	7723
1.3.2.5 Limite d'âge pour la conduite de véhicules automobiles comptant plus de huit places assises	7724
1.3.2.6 Détermination de l'aptitude ou des qualifications nécessaires à la conduite	7725
1.3.2.7 Formation complémentaire des conducteurs fautifs	7726
1.3.2.8 Utilisation d'enregistreurs de données («boîte noire»)	7726
1.3.2.9 Ethylomètres anti-démarrage	7727
1.3.2.10 Nouvelle définition de l'âge minimal des cyclistes	7727
1.3.2.11 Age minimal pour conduire un véhicule à traction animale	7728
1.3.2.12 Assurance-qualité des examens sur l'aptitude à la conduite	7728
1.3.2.13 Interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool pour certains groupes de personnes	7730
1.3.2.14 L'usage diurne obligatoire des phares	7730
1.3.2.15 Augmentation du taux de port du casque par les cyclistes	7731
1.3.2.16 Force probante du contrôle au moyen de l'éthylomètre	7732
1.3.2.17 Droit de recours des assureurs RC des véhicules automobiles	7734
1.3.2.18 Introduction d'une déclaration des sinistres causés	7735
1.3.2.19 Système d'information relatif à l'admission à la circulation	7735

1.3.2.20	Droit des assureurs RC des véhicules automobiles de consulter les données relatives aux mesures administratives	7738
1.3.2.21	Optimisation de la statistique des accidents de la circulation routière	7739
1.3.2.22	Optimisation de la statistique des contrôles de la circulation routière	7739
1.3.2.23	Confiscation et réalisation des véhicules automobiles en cas d'infraction commise sans scrupule	7740
1.3.2.24	Interdiction des avertissements de contrôles du trafic à caractère commercial	7741
1.3.2.25	Intervention en faveur de poursuites pénales transfrontalières	7741
1.3.2.26	Simplification de la procédure des amendes d'ordre	7742
1.4	Procédure de consultation	7743
1.4.1	Résultats de la procédure de consultation	7743
1.4.2	Mesures abandonnées	7744
1.4.2.1	Soutien financier à la mise en œuvre	7744
1.4.2.2	Formation complémentaire obligatoire	7744
1.4.2.3	Interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool pour les conducteurs de voitures de livraison	7745
1.4.2.4	Obligation d'informer lors de la remise de médicaments	7745
1.4.2.5	Création de tribunaux de la circulation	7745
1.4.2.6	Exigences minimales posées aux aptitudes caractérielles	7746
1.5	Harmonisation des tâches et des finances	7746
1.6	Comparaison et rapport avec le droit européen et le droit international	7747
1.6.1	Généralités	7747
1.6.2	Comparaison juridique avec l'Union européenne	7748
1.6.3	Rapport avec le droit européen et le droit international	7748
1.7	Mise en œuvre	7749
1.8	Classement d'interventions parlementaires	7749
2	Explications spécifiques aux articles	7751
2.1	Loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière	7751
2.2	Loi du 24 juin 1970 sur les amendes d'ordre	7772
2.3	Ordonnance de l'Assemblée fédérale concernant les taux limites d'alcool admis en matière de circulation routière	7774
2.4	Loi fédérale du 19 juin 1959 sur l'assurance-invalidité	7775
3	Effets des mesures	7775
3.1	Effets sur la Confédération	7775
3.1.1	Incidences financières	7775
3.1.2	Incidences sur le personnel	7776
3.1.3	Autres incidences	7776
3.2	Effets sur les cantons	7776
3.3	Effets sur l'économie publique	7778
3.3.1	Nécessité et possibilité de l'action étatique	7778

3.3.2 Incidences sur les divers groupes au sein de la société	7778
3.3.3 Incidences sur l'économie globale	7779
3.3.4 Autres réglementations et aspects pratiques de l'exécution	7779
3.4 Autres effets	7779
4 Rapport au programme de la législature	7780
5 Aspects juridiques	7780
5.1 Constitutionnalité et légalité	7780
5.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse	7781
5.3 Délégation de compétences législatives	7781
Annexe	
Législation suisse en matière de circulation routière: entrée en vigueur des principales prescriptions relatives à la sécurité routière	7783
Loi sur la circulation routière (LCR) (Projet)	7787
Ordonnance de l'Assemblée fédérale concernant les taux limites d'alcool admis en matière de circulation routière (Projet)	7817

Message

1 Présentation de l'objet

1.1 Contexte

Les transports routiers modernes jouent un rôle important pour l'économie et la société. Ils permettent d'approvisionner la population en biens d'usage courant, abrègent les temps de transport de ces biens et relient les marchés à l'échelle nationale aussi bien qu'internationale. Les transports routiers répondent aussi aux besoins de mobilité individuels, qu'il s'agisse d'activités professionnelles, de loisirs ou d'échanges culturels. Face à ses avantages, la mobilité présente aussi des inconvénients préjudiciables à de nombreuses personnes et à l'économie. Selon un rapport de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) datant de 2009¹, plus de 1,2 million de personnes sont tuées et 20 à 50 millions sont blessées chaque année sur la route à l'échelle mondiale. L'OMS postule qu'en 2030 les accidents de la route constitueront la cinquième cause de décès par ordre de fréquence. En 2004, ils n'occupaient que la neuvième position à cet égard. Les coûts sociaux ainsi générés sont énormes. De plus, les accidents de la circulation routière causent des souffrances difficilement quantifiables parmi les victimes, les membres de leur famille, leurs amis et leurs connaissances. Souvent, ils entraînent des pertes sociales et réduisent considérablement la qualité de vie.

Pourtant, les accidents routiers ne sont pas simplement des coups du sort à accepter. De nombreux programmes de sécurité et efforts menés à l'échelle internationale, nationale et régionale montrent que l'on peut réduire les coûts sociaux et économiques élevés liés aux accidents de la circulation routière. Un rapport publié en 2008 par l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) établit que les accidents mortels ont été réduits de plus de 50 % depuis 1970 dans les pays dont le niveau de sécurité routière est le plus élevé, bien que le niveau de motorisation se soit considérablement accru durant cette période². Ce rapport indique toutefois que les pays qui ont introduit avec succès la plupart des mesures de sécurité traditionnelles enregistrent, certes, une diminution des accidents, mais que celle-ci a tendance à ralentir après un certain temps. Selon l'OCDE, l'une des clés permettant d'améliorer la sécurité routière consiste à introduire un système qui en comprend tous les aspects.

¹ Global status report on road safety: time for action. Genève, Organisation mondiale de la santé, 2009; http://whqlibdoc.who.int/publications/2009/9789241563840_eng.pdf (15.9.2010).

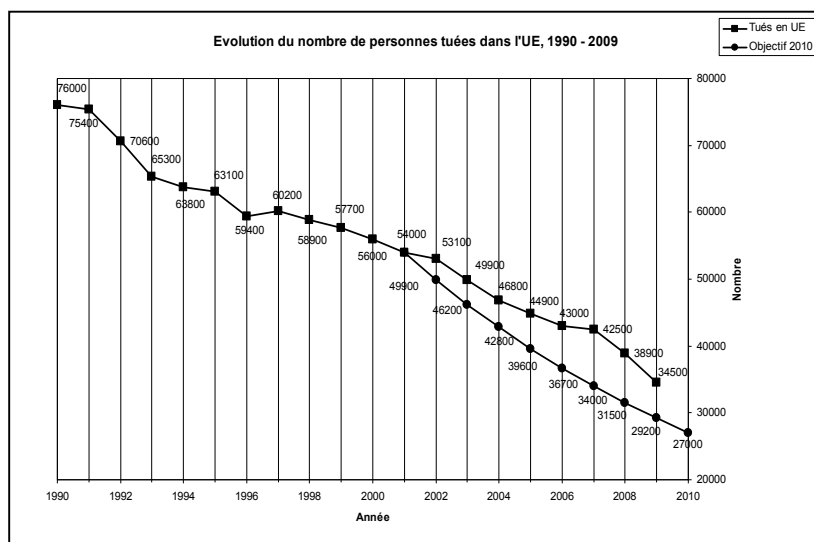
² Zéro tué sur la route; un système sûr, des objectifs ambitieux, OCDE, 20.4.2009, p. 203.

1.1.1 Situation de la sécurité routière en Europe

En 2001, l'Union européenne (UE) a recensé au total 54 302 personnes tuées dans la circulation routière. La même année, la Commission européenne formulait l'objectif de réduire de moitié le nombre des décès imputables à la route jusqu'en 2010³. Bien que cet objectif n'ait pas été réalisé, la situation en matière de sécurité routière s'est en moyenne améliorée ces 20 dernières années en Europe. Si l'on dénombrait encore quelque 75 400 morts en 1991, le nombre de tués était d'environ 34 500 en 2009, malgré l'apparition de nouveaux Etats membres et l'augmentation considérable de la flotte de véhicules ainsi que de la prestation kilométrique (distance parcourue par les véhicules durant une période déterminée, exprimée en kilomètres-véhicules).

Tableau 1

Evolution du nombre de personnes tuées dans l'UE de 1990 à 2009⁴



3 Livre blanc, présenté par la Commission européenne le 12 septembre 2001 : «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», COM(2001) 370 final. Non publié au Journal officiel.

4 Source: CARE (banque de données des accidents routiers de l'UE), Commission européenne, Sécurité routière; http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/trends/index_en.htm (15.9.2010)

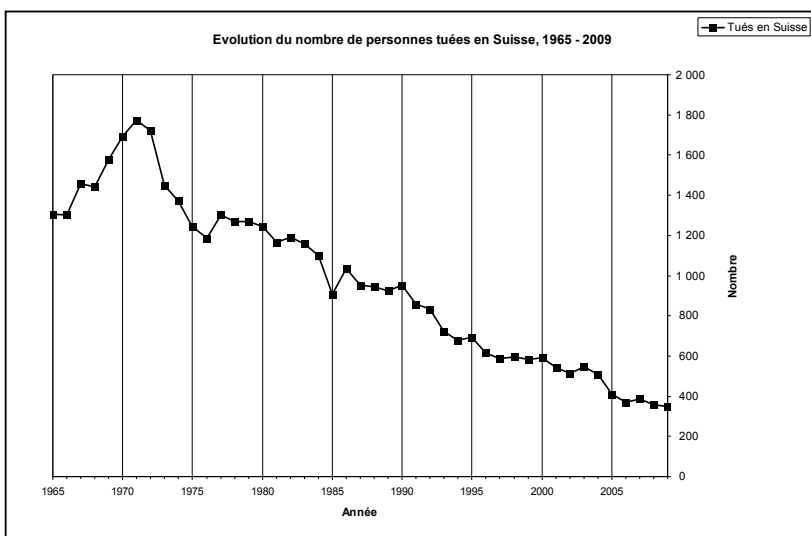
1.1.2 Situation de la sécurité routière en Suisse

En Suisse, la sécurité routière a évolué positivement au cours des quelque 40 dernières années. En 1971, 1773 personnes ont perdu la vie sur la route, alors que le nombre de personnes tuées en 2009 était de 349. La diminution dépasse donc 80 %. S'agissant des personnes grièvement blessées, leur nombre a baissé de 18 785 en 1971 à 4708 en 2009⁵, soit une diminution d'environ 75 %.

Est «grièvement blessée» une personne victime d'une atteinte grave visible qui exclut toute activité normale à la maison pendant au moins 24 heures (par ex. perte de conscience, fracture d'un os [sauf doigt fracturé]) ou nécessite un séjour hospitalier supérieur à un jour.

Tableau 2

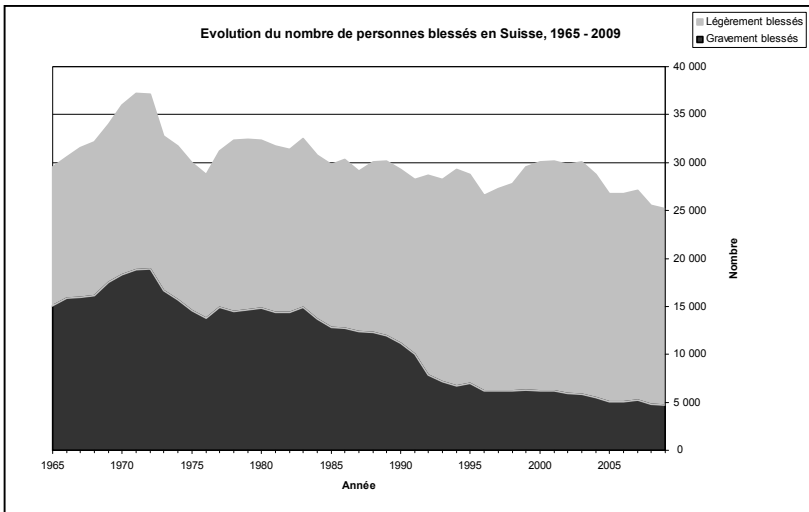
Evolution du nombre de personnes tuées dans le trafic routier, 1965–2009⁶



⁵ Office fédéral de la statistique (OFS), Bureau de prévention des accidents (bpa).

⁶ bpa, Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2009, Berne 2010, (ci-après «Rapport SINUS»), p. 15.

Evolution du nombre de personnes grièvement blessées et légèrement blessées dans le trafic routier, 1965–2009⁷



Cette évolution positive est due à deux facteurs. D'une part, des mesures techniques ont contribué à améliorer la sécurité active et passive (par ex. airbags, améliorations en matière de construction des véhicules, systèmes électroniques d'assistance à la conduite). D'autre part, des mesures légales ont permis d'agir contre diverses causes d'accident. On trouvera en annexe un aperçu de l'entrée en vigueur des principales dispositions de la législation routière suisse intéressant la sécurité routière.

Alors qu'en 1970, 1,4 million de voitures de tourisme étaient admises à la circulation, on en comptait quelque 4 millions en 2009. Le nombre de motos est quant à lui passé de 142 000 à 643 000. Parallèlement, la prestation kilométrique a augmenté également: de 126 % pour les voitures de tourisme (de 23 à 52 milliards de kilomètres-véhicules) et de 186 % pour les motos (de 700 millions à 2 milliards de kilomètres-véhicules)⁸. On observe donc une diminution du nombre de victimes malgré l'augmentation importante des kilomètres parcourus.

⁷ Rapport SINUS, p. 15.

⁸ OFS, www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/04/blank/key/01/01.html (15.9.2010), Rapport SINUS, p. 14.

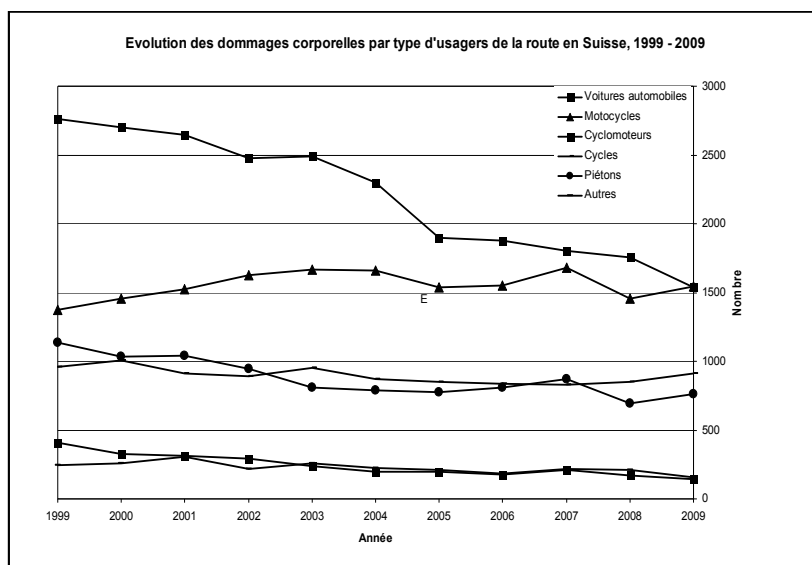
Tableau 4

Personnes tuées dans le trafic routier, par type d'usagers de la route, 1971–2009⁹

Type d'usagers de la route	1971	2009	Modification en pour cent
Voitures de tourisme	668	136	-80
Motocycles	191	78	-59
Cyclomoteurs	189	8	-96
Vélos	119	54	-55
Piétons	537	60	-89
Autres	69	13	-81
Total	1773	349	-80

Tableau 5

Evolution des dommages corporels graves (personnes grièvement blessées et personnes tuées), par type d'usagers de la route, 1999–2009¹⁰



⁹ Rapport SINUS, p. 15.

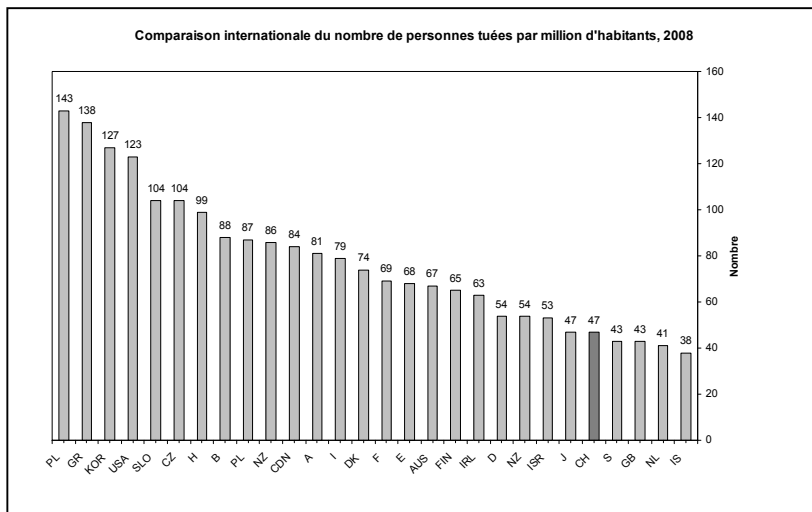
¹⁰ Rapport SINUS, p. 17.

1.1.3 La Suisse en comparaison internationale

Comparée aux autres pays, la Suisse figure en bonne position. Toutefois, une confrontation avec les meilleurs indique un potentiel d'amélioration. Par exemple, si l'on atteignait le niveau de sécurité des Pays-Bas, on éviterait chaque année en Suisse plus de 40 décès dus au trafic routier¹¹.

Tableau 6

Comparaison internationale du nombre de personnes tuées par million d'habitants, 2008¹²



¹¹ Rapport SINUS, p. 32.

¹² Rapport SINUS, p. 33. Données de 2007 pour KOR, CDN et ISR.

Comparaison internationale du nombre de personnes tuées par million d'habitants, par type d'usagers de la route, 2008¹³

Type d'usagers	PL	GR	KOR	USA	SLO	CZ	H	B	p ¹⁴	NZ	CDN	A	I	DK
Voitures de tourisme	67	63	30	48	52	55	45	45	...	60	46	44	...	36
Motocycles	7	35	14	17	18	12	9	10	11	12	7	11	...	7
Vélos	11	2	6	2	8	9	11	8	4	2	2	7	5	10
Piétons	49	22	50	14	19	23	25	9	15	7	11	12	11	11
Autres	8	16	30	41	7	5	10	16	...	4	17	7	...	10
Total	143	138	130	123	101	104	99	88	87	86	84	81	79	74

Type d'usagers	F	E	AUS	FIN	IRL	NIRL	D	N	ISR	J	CH	S	GB	NL	S
Voitures de tourisme	36	33	46	38	36	37	29	31	31	10	21	25	21	20	32
Motocycles	13	11	11	6	7	8	8	7	4	5	11	6	8	4	3
Vélos	2	1	1	3	3	1	6	2	1	8	4	3	2	9	0
Piétons	9	11	9	10	11	11	8	7	16	15	8	5	10	3	0
Autres	9	12	0	7	6	3	4	7	1	9	4	4	2	5	3
Total	69	68	67	65	63	60	54	54	53	47	47	43	43	41	38

1.1.4 Statistique actuelle des accidents en Suisse

En 2009, 349 personnes ont perdu la vie dans des accidents de la route survenus en Suisse. C'est le chiffre le plus bas enregistré à ce jour depuis la Deuxième Guerre mondiale. Bien que le nombre de personnes tuées ait sensiblement reculé ces dernières années, on ne saurait en déduire une tendance générale durablement positive pour tous les usagers de la route. Par exemple, si le nombre des passagers de voitures de tourisme et de motocycles tués en 2009 s'est réduit de 13 % et 6 % par rapport à l'année précédente, le nombre de cyclistes mortellement blessés a doublé, s'établissant à 54 personnes en 2009. S'agissant des piétons, le nombre de personnes tuées est resté pratiquement inchangé en 2009 par rapport à l'année précédente¹⁵.

¹³ Rapport SINUS, p. 33. Données de 2006 pour KOR, de 2007 pour CDN.

¹⁴ Pas de données disponibles en ce qui concerne les voitures de tourisme.

¹⁵ Rapport SINUS, p. 12.

Statistique globale des accidents 1999/2008/2009¹⁶

	Situation actuelle en 2009			Evolution du nombre de personnes tuées		Evolution du nombre de blessés graves	
	Tués	Blessés graves	Total	Chiffres absolus		Chiffres absolus	
				Différence par rapport à 2008	Ø 1999–2009	Différence par rapport à 2008	Ø 1999–2009
Total	349	4708	5057	-8	-27	-72	-173
<i>Type d'usagers</i>							
Voitures de tourisme	136	1402	1538	-20	-17	-197	-112
Motocycles	78	1466	1544	-5	-1	92	11
Cyclomoteurs	8	136	144	-1	-1	-23	-22
Vélos	54	858	912	27	0	37	-12
Piétons	60	704	764	1	-6	66	-30
Autres	13	142	155	-10	-1	-47	-8

En ce qui concerne les personnes grièvement blessées, la situation apparaît quelque peu différente: le nombre de victimes parmi les passagers de voitures de tourisme a reculé en 2009 de 12 % par rapport à l'année précédente, tandis qu'il a augmenté de 5 % chez les cyclistes. Par ailleurs, on relève une augmentation de 10 % de piétons grièvement blessés, le nombre de motards grièvement blessés progressant de près de 7 %¹⁷.

Quant aux causes des accidents, elles ne présentent que des changements mineurs par rapport à l'année précédente. La vitesse excessive ou inadaptée a causé en 2009 environ un quart de tous les dommages corporels graves, tout comme en 2008. On observe un changement s'agissant de la gravité des blessures: on dénombre au total 29 décès de moins dus à la vitesse (soit une baisse de 20 % par rapport à l'année précédente), mais 30 personnes de plus ont été grièvement blessées. Si les dommages corporels graves causés par des accidents dus à l'alcool ont légèrement diminué, ceux provoqués par l'inattention et la distraction ont augmenté¹⁸.

En 2009, malgré l'évolution positive de ces dernières années, une personne est décédée en Suisse toutes les 25 heures et treize personnes ont été grièvement blessées chaque jour en raison d'un accident de la circulation routière. Au total, les coûts matériels que la société doit prendre en charge en faveur des victimes du trafic routier s'élèvent à plus de cinq milliards de francs, dont largement plus de la moitié correspond à des dommages matériels, auxquels s'ajoutent notamment les coûts médicaux et ceux imputables à la perte de production sur le marché du travail. Le nombre de victimes et les coûts à couvrir montrent qu'il est nécessaire de réduire encore les graves accidents de la circulation routière.

¹⁶ Rapport SINUS, p. 13.

¹⁷ Rapport SINUS, pp. 12 à 14.

¹⁸ Rapport SINUS, pp. 12 et 30.

1.1.5 Le programme d'action Via sicura

Bases de la politique de sécurité routière

En mai 2000, le chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger, a donné à l'OFROU le mandat d'élaborer les bases nécessaires au développement d'une politique fédérale en matière de sécurité routière. Cette politique devait viser un trafic routier exempt d'accidents impliquant des dommages corporels graves («Vision zéro»¹⁹). Le travail de base a été confié au Bureau de prévention des accidents (bpa), dont le rapport final sur le sujet (en allemand)²⁰ a été achevé en mai 2002.

Le projet VESIPO

En 2002, le Conseil fédéral a chargé le DETEC de fixer les éléments de cette politique en se référant au rapport de base élaboré par le bpa et d'élaborer, compte tenu de l'acceptation politique, un programme d'action visant une sécurité routière accrue. Les objectifs de cette politique devraient être orientés en fonction des efforts consentis par l'UE pour réduire de moitié en dix ans le nombre de personnes tuées dans la circulation routière (cf. ch. 1.1.1).

Le projet VESIPO (politique de sécurité routière) a été réalisé sous la conduite de l'OFROU. Pour que la nouvelle politique soit porteuse et réalisable, l'OFROU a choisi une approche participative en développant VESIPO «du bas vers le haut». Comme de nombreux acteurs différents opèrent en matière de sécurité routière, l'OFROU les a directement impliqués dans le projet²¹. Le projet VESIPO a été clôturé par le Rapport final Via sicura²².

Via sicura

Le 23 novembre 2005, le Conseil fédéral a pris connaissance des résultats du processus VESIPO. Il a fixé l'objectif de réduire de manière significative en dix ans le nombre de personnes tuées ou grièvement blessées dans la circulation routière. A cet effet, il a chargé le DETEC de lui soumettre diverses possibilités de mise en œuvre assorties de priorités, une estimation des coûts et des variantes.

Répondant à ce mandat, le DETEC a élaboré un projet assorti de variantes destiné à la consultation. Le 5 novembre 2008, le Conseil fédéral ouvrait la procédure de consultation concernant Via sicura. Cette procédure, qui s'est achevée le 15 mars

¹⁹ «Vision zéro» est une philosophie de la sécurité basée sur la conviction qu'il ne faut s'accommoder en aucun cas d'accidents impliquant des morts et des blessés graves. Il s'agit d'une conception idéale de la circulation routière, qui serait exempte de morts et de blessés graves. Cette approche est adoptée depuis des décennies dans d'autres domaines, comme l'industrie, et pour d'autres acteurs des transports.

²⁰ Erarbeitung der Grundlagen für eine Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik des Bundes, mai 2002; www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/01917/index.html?lang=de (15.9.2010)

²¹ Quelque 80 personnes issues d'organisations spécialisées, d'associations d'intérêts, des autorités cantonales et communales, de l'économie et de la politique ont participé au projet VESIPO entre janvier 2003 et septembre 2004.

²² «Rapport final Via sicura 2005», www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/01917/index.html?lang=fr (15.9.2010)

2009, était adressée à 465 destinataires (cantons, partis politiques, associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne, autres organisations), ainsi invités à prendre position sur les propositions.

Le 3 février 2010, le Conseil fédéral a pris connaissance des résultats de la consultation (cf. ch. 1.4.1 concernant les résultats de cette procédure). Il a arrêté les mesures à poursuivre et chargé le DETEC d'élaborer un message d'ici à la fin de 2010²³. Le présent projet présente aux Chambres fédérales les mesures requérant la modification d'actes édictés par l'Assemblée fédérale. Certaines mesures de Via sicura peuvent être réglementées par voie d'ordonnance (par ex. les améliorations techniques des véhicules); pour la mise en œuvre de certaines mesures, les bases juridiques existantes suffisent (par ex. campagnes de sensibilisation des usagers de la route).

1.2 Solutions examinées

1.2.1 Possibilités actuelles dans le domaine du droit de la circulation routière

Par le passé, l'amélioration de la sécurité routière a permis d'obtenir des succès considérables (cf. ch. 1.1.2 à 1.1.4). Mais l'approche adoptée jusqu'ici – la mise en œuvre de mesures isolées – ne suffira plus à réaliser des progrès supplémentaires marqués à l'avenir. Il est nécessaire d'appliquer une politique globale, cohérente et axée sur le long terme en se concentrant sur la lutte contre les accidents graves (impliquant des morts et des blessés graves). Il faut appliquer les mesures à différents niveaux (comportement dans la circulation, formation à la conduite, sécurité des infrastructures, etc.) en veillant à en harmoniser les contenus.

1.2.2 Modes de financement

Trois possibilités ont été soumises à la discussion dans le cadre de la consultation relative au programme Via sicura. Elles se distinguaient quant à l'ampleur des moyens supplémentaires à fournir par les cantons et les communes. Pour toutes les options, on a proposé les mesures dont on attendait la plus grande efficacité compte tenu des moyens à disposition²⁴.

La première proposition envisageait une contribution de 45 millions de francs par an au financement, grâce à l'augmentation du supplément sur la prime d'assurance-responsabilité civile pour véhicules automobiles (prime RC), de 0,75 % à 2,5 %.

La deuxième prévoyait une contribution de 300 millions de francs par an au financement, par l'augmentation du supplément de la prime RC de 0,75 à 5 % et par l'affectation de 50 % du produit des amendes de circulation.

²³ Communiqué de presse relatif à l'arrêté du Conseil fédéral du 3 février 2010; www.astra.admin.ch/dokumentation/00109/00113/00491/index.html?lang=fr&msg-id=31468 (15.9.2010)

²⁴ Concernant les possibilités de Via sicura: www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/13532.pdf (15.9.2010)

La troisième visait une contribution de 110 millions de francs par an au financement, par l'augmentation du supplément sur la prime RC de 0,75 à 5 %.

Ces trois modes de financement ont tous été rejetés dans le cadre de la consultation. Le Conseil fédéral a décidé de ce fait de proposer un programme d'action Via sicura susceptible d'être mis en œuvre sans recettes supplémentaires. L'absence de moyens supplémentaires se répercute sur les mesures d'infrastructure, de contrôles policiers et d'éducation routière. La Confédération ne peut pas obliger les cantons, dans le cadre de conventions de prestations, à entreprendre davantage dans ces domaines. Mais elle peut mettre à leur disposition des aides à l'exécution et un soutien spécialisé, afin qu'ils obtiennent de meilleurs résultats à l'avenir avec les moyens dont ils disposent aujourd'hui.

1.2.3 Interventions politiques, notamment à l'encontre des «chauffards»

De nombreuses interventions parlementaires liées au renforcement de la sécurité routière ont été déposées ces dernières années. Ainsi, depuis 2009 seulement, seize interventions cantonales et parlementaires ont été déposées sur le thème des «chauffards»²⁵. Les interventions transmises sont énumérées au ch. 1.8. En outre, le Conseil fédéral a repris des propositions de nombreuses autres interventions rejetées, parce qu'elles allaient trop loin en des points particuliers. Via sicura contient donc des mesures qui visent explicitement les graves excès de vitesse, par exemple:

- la détermination obligatoire de l'aptitude à la conduite en cas d'infraction contre les règles de la circulation routière dénotant un manque flagrant d'égard envers les autres usagers de la route (cf. explications ad art. 15*d*, al. 1, let. c, projet LCR);
- l'éducation routière obligatoire après une grave infraction aux prescriptions relatives à la vitesse (cf. explications ad art. 16*e* projet LCR);
- l'installation d'un enregistreur de données («boîte noire») après une grave infraction aux prescriptions relatives à la vitesse (cf. explications ad art. 17*a*, al. 1, projet LCR);
- la confiscation des véhicules automobiles en cas d'acte commis sans scrupule (cf. explications ad art. 90*a* projet LCR).

Le 14 avril 2010, la collecte de signatures dans le cadre de l'initiative populaire «Protection contre les chauffards»²⁶, qui demande un complément à la Constitution (Cst.)²⁷, sous la forme d'un projet rédigé, a été lancée. Les mesures concernent un cercle limité de personnes (défini dans l'initiative populaire), celui des «chauffards». Elles complètent ou accentuent les mesures de Via sicura.

²⁵ Initiatives cantonales 09.326 et 09.327 du canton d'Argovie et 10.303 du canton de Soleure. Initiatives parlementaires 09.446 Amstutz, 09.447 Malama, 09.448 Segmüller, 09.449 Aeschbacher, 09.450 Teuscher, 09.451 Jositsch, 09.452 Galladé, 09.453 Moser. Motions 09.3057 Chopard-Acklin, 09.3632 Barthassat et 09.3772 Heim. Postulat 09.3518 Segmüller. Interpellation 09.3331 Flückiger-Bäni.

²⁶ www.admin.ch/ch/d/pore/vi/vis384.html, www.raserinitiative.ch (15. 9.2010)

²⁷ RS 101

Dans le cadre du projet «Harmonisation des peines», le Département fédéral de justice et police propose des modifications au code pénal (CP)²⁸. Mis en consultation le 8 septembre 2010 par le Conseil fédéral, le projet en question propose notamment un durcissement de la peine maximale encourue en cas d'homicide par négligence et de lésions corporelles graves par négligence ainsi que l'introduction d'une peine minimale afin de sanctionner la mise en danger de la vie d'autrui.

Ces exemples montrent à quel point le thème de la sécurité routière est d'actualité et qu'une amélioration supplémentaire de la sécurité sur les routes suisses est demandée d'urgence sur le plan politique.

1.3 La nouvelle réglementation proposée

1.3.1 Point de départ

Les mesures légales ont des effets positifs sur la sécurité routière, comme en témoigne la dernière grande révision de la loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR)²⁹, qui abaissait la limite d'alcoolémie autorisée, permettait le contrôle systématique de l'air expiré sans soupçon préalable, renforçait les mesures administratives (système en cascade en cas de retrait du permis de conduire, à savoir la prolongation progressive de la durée du retrait pour les récidivistes) et introduisait le permis de conduire à l'essai et la formation en deux phases des nouveaux conducteurs. Depuis que ces mesures sont entrées en vigueur, en 2005, le nombre de personnes tuées dans la circulation routière a été réduit d'environ 15 %, celui des personnes grièvement blessées reculant d'environ 7 %³⁰.

On peut encore améliorer durablement la sécurité routière en Suisse. A cet effet, de l'avis des spécialistes suisses et étrangers, une approche plus large que celle qui a prévalu à ce stade est nécessaire: il faut intervenir simultanément dans divers domaines, comme la sensibilisation du public à l'importance de la sécurité routière, le comportement des usagers de la route et la sécurité des véhicules et de l'infrastructure routière. Cette approche est également celle de la Commission de l'UE et du Conseil des ministres des transports de l'UE.

Via sicura s'insère parfaitement dans l'ensemble des programmes nationaux de sécurité routière. Le programme montre comment réaliser l'objectif de réduire en dix ans, de manière significative, le nombre de personnes tuées ou grièvement blessées dans la circulation routière. Via sicura répond à une approche globale: les mesures proposées sont harmonisées. Les mesures visant l'application plus efficace des règles et des normes existantes sont au cœur du programme.

Les objectifs poursuivis par Via sicura se subdivisent comme suit:

- *Réduction des comportements fautifs des usagers de la route:* le comportement (fautif) des personnes représente la principale cause d'accidents de la circulation. Diverses mesures doivent donc influencer positivement le comportement humain. On intervient sur le plan de l'aptitude à conduire (détection d'une aptitude restreinte), de la capacité à conduire et des possibilités de détecter plus efficacement l'incapacité.

²⁸ RS 311.0

²⁹ RS 741.01

³⁰ Source: OFS.

- *Sécurité des véhicules*: la prise de mesures techniques concernant les véhicules doivent aussi contribuer à réduire le risque d'accident et à accroître la sécurité tant des passagers que des autres usagers de la route. Toutefois, ces innovations ne doivent pas constituer des barrières techniques au commerce, raison pour laquelle de telles activités sont principalement développées sur le plan international.
- *Sécurité de l'infrastructure routière*: les mesures visant à améliorer l'infrastructure routière sont axées d'une part sur le principe de la «route clémente» («*forgiving road*»), d'autre part sur la conception, l'exploitation et l'entretien des routes, qui ne doivent pas constituer la cause d'accidents de la circulation. L'attention se concentre en l'occurrence sur le recensement et l'élimination systématiques des points noirs et des endroits dangereux.
- *Conscience du problème au sein de la société*: si la mobilité routière revêt une très grande importance aux yeux de la société, de l'économie et de la classe politique, il n'en va pas encore toujours de même de sa sécurité. On s'accommode d'accidents de la circulation graves, voire gravissimes, en invoquant les risques inhérents au trafic routier, alors que ces accidents seraient évitables dans une large mesure. Il faudrait, en informant et en sensibilisant davantage, induire un changement de conception.

En renonçant à des moyens financiers supplémentaires, on se limite à optimiser diverses mesures, sans pouvoir les développer et les intensifier comme on le prévoyait initialement (cf. ch. 1.2.2).

Diverses interventions parlementaires ont demandé des changements qui vont dans le sens des mesures du programme d'action Via sicura. En outre, ce projet législatif contient les mesures couvertes par le mandat que le Parlement a donné pour traiter la problématique des chauffards (cf. ch. 1.2.3).

1.3.2 Mesures proposées

1.3.2.1 Sécurité de l'infrastructure

Les mesures d'infrastructure (art. 6a projet LCR), largement approuvées, ont même été passionnément demandées par certaines associations d'intérêts (notamment les représentants des motards). Les réactions plutôt sceptiques sont surtout venues des cantons, propriétaires des routes.

Les mesures d'infrastructure sont très efficaces. Les contrôles de sécurité routière («*road safety inspections*») sont les mesures les plus efficaces, suivies par la gestion des points noirs («*black spot management*») et les audits de sécurité routière («*road safety audits*»). L'UE prévoit de prescrire les mêmes mesures d'infrastructure sur l'intégralité de son réseau routier³¹. Ces mesures déploient des effets durables: dans les dix ans à compter de leur réalisation, jusqu'à 40 vies pourront être épargnées chaque année et jusqu'à 500 cas de blessures graves évitées par an³². Cependant, les mesures d'infrastructure sont très onéreuses. On peut obtenir le meilleur rapport

³¹ Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, JO L 319, p. 59.

³² Rapport intermédiaire interne du bpa, daté du 12 août 2010, p. 18.

coûts-utilité en tenant compte de la sécurité routière dès la phase de planification. Par exemple, des audits de sécurité routière effectués dès cette phase ont montré plusieurs fois que des modifications de planification mineures permettent souvent d'éliminer à moindre coût des erreurs affectant la sécurité. En revanche, les corrections apportées aux infrastructures construites sont beaucoup plus chères et ne sont souvent plus réalisables à un coût proportionné.

Toutefois, il faut également relever systématiquement les points noirs et les endroits dangereux sur le réseau routier existant, afin d'entreprendre leur suppression dans le cadre de la planification, selon l'ordre de priorités dicté par le niveau de danger et les moyens à disposition.

On a très largement tenu compte des préoccupations des cantons en renonçant à donner aux propriétaires des routes le mandat légal d'éliminer aussi tôt que possible les points noirs et les endroits dangereux, comme le prévoyait le projet mis en consultation.

1.3.2.2 Interdiction des «gigaliners»

Les «gigaliners» sont des ensembles de véhicules (véhicule tracteur et remorque) d'une longueur totale maximale de 25,25 mètres et d'un poids total maximal de 60 tonnes. Ils sont déjà utilisés depuis des années en Suède et en Finlande pour les transports nationaux. De plus, ils sont autorisés et utilisés à titre d'essai sur certains tronçons, par exemple aux Pays-Bas et en Allemagne, y compris dans certains cas pour les transports transfrontaliers (Danemark – Allemagne). Diverses études sur ce thème sont parallèlement en cours ou ont été achevées. Ces essais ont suscité en Suisse de grandes craintes et la peur que des ensembles de véhicules ne circulent tôt ou tard sur le territoire national. Eu égard aux conditions topographiques du pays et dans l'intérêt du transfert de la route au rail et de la sécurité routière, le Conseil fédéral³³, divers cantons³⁴ (par ex. BS, GE, LU, NE et UR) et le Parlement³⁵ refusent les «gigaliners». C'est pourquoi les limites de longueur actuelles prévues pour les véhicules, de même que leur poids maximal, doivent être inscrits dans la loi. Ainsi, seul un arrêté du Parlement, sujet au référendum, permettrait d'y apporter une modification (art. 9 projet LCR). La longueur maximale en vigueur aujourd'hui pour les véhicules est conforme à la directive 96/53/CE³⁶.

³³ Réponse du Conseil fédéral du 19 mai 2010 à la motion 10.3342 de la CTT-CE (Non aux 60 tonnes sur les routes suisses).

³⁴ Initiatives cantonales de BS (10.314; Interdiction des mégacamions en Suisse), de GE (10.310; Non aux 60 tonnes sur les routes suisses), de LU (09.330; Non aux 60 tonnes sur les routes suisses), NE (09.328; Non aux 60 tonnes sur les routes suisses) et de UR (10.316; Non aux 60 tonnes sur les routes suisses).

³⁵ Motion 10.3342 de la CTT-CE (Non aux 60 tonnes sur les routes suisses).

³⁶ Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international, JO L 235 du 17.9.1996, p. 59.

1.3.2.3

Interdiction faite aux personnes titulaires d'un permis de conduire à l'essai d'assumer le rôle d'accompagnant durant les courses d'apprentissage

Les personnes en possession d'un permis de conduire à l'essai sont elles-mêmes en formation et se trouvent de ce fait dans une phase probatoire. Pour cette raison, elles ne sauraient être habilitées à accompagner des courses d'apprentissage. Outre les exigences posées jusqu'ici (être âgé de 23 ans révolu et titulaire du permis de conduire de la catégorie visée depuis au moins trois ans), les accompagnants devront avoir passé la période probatoire avec succès (art. 15, al. 1, projet LCR).

1.3.2.4

Durée de validité limitée des différentes catégories de permis de conduire

En vertu du droit applicable, seuls le permis d'élève conducteur et le permis de conduire obtenu pour la première fois (à l'essai) sont remis pour une durée limitée. Au-delà de la période probatoire, la validité des permis de conduire n'est pas limitée dans le temps. La délivrance du permis de conduire de durée illimitée est une exception à l'échelle mondiale; dans l'UE, on ne la pratique plus qu'en Autriche, en Belgique, en France et en Allemagne.

La directive 2006/126/CE³⁷ («Troisième directive relative au permis de conduire») oblige les Etats membres de l'UE à limiter à dix ans la durée de validité des permis de conduire pour les voitures de tourisme et les motocycles. Les Etats membres peuvent prolonger la durée de validité à 15 ans. La durée de validité du permis de conduire pour les camions et les bus doit être de cinq ans. La prolongation peut être soumise à des contrôles médicaux réguliers. Dans ce contexte, les permis de conduire suisses à durée illimitée apparaîtraient bien exotiques.

Au demeurant, la durée illimitée des permis de conduire entraîne une série de problèmes d'exécution également en Suisse. La convocation à l'examen médical prescrit (pour les chauffeurs professionnels et les personnes âgées) ne peut souvent pas être remise, parce que le titulaire du permis de conduire a changé de domicile sans l'annoncer à l'autorité d'immatriculation. Comme le courrier n'est retransmis que pendant une année, nombre de personnes peuvent se soustraire à l'examen médical. Elles possèdent ainsi un permis de conduire de durée illimitée, alors que rien ne garantit qu'elles remplissent les conditions médicales minimales requises. Un autre problème réside dans la grande difficulté pour la police d'identifier une personne de 70 ans dont le permis de conduire comporte la photo d'une personne âgée de 20 ans.

On propose donc une limitation générale de la durée de validité des différentes catégories de permis de conduire (art. 15c projet LCR). Les conditions de prolongation devraient être conçues différemment pour les catégories professionnelles (C, C1, D, D1) et pour les catégories non professionnelles (A, A1, B, B1, F, G et M).

Les permis de conduire des catégories professionnelles sont limités par l'échéance du prochain examen médical. Les chauffeurs professionnels doivent donc veiller eux-mêmes à demander une prolongation en temps utile.

³⁷ Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire, JO L 403 du 30.12.2006, p. 18; modifiée par la directive 2009/113/CE, JO L 223 du 26.8.2009, p. 31.

Quant aux permis de conduire des catégories non professionnelles, ils doivent rester valables jusqu'au 50^e anniversaire de leur titulaire. Nonobstant la directive 2006/126/CE, non comprise dans les accords bilatéraux, le Conseil fédéral estime que la limitation initiale à dix ou quinze ans n'est pas justifiée, puisqu'on ne constate généralement pas de diminution significative de l'acuité visuelle durant cette période et que les permis ont une durée de vie correspondante. A partir de 50 ans, la durée de validité est prolongée de dix ans sous réserve d'un examen réussi de la vue. Cette durée de validité de dix ans s'applique aussi aux personnes âgées. Celles-ci devront, comme jusqu'ici, présenter tous les deux ans à partir de leur septantième année l'attestation médicale de leur aptitude à conduire. Mais les autorités cantonales d'immatriculation devront continuer de convoquer les personnes âgées au contrôle médical et surveiller la transmission dans les délais voulus des attestations médicales. Le projet de loi prévoit un délai transitoire de 20 ans pour l'échange des permis à validité illimitée contre des permis de durée limitée (ch. II projet LCR).

Dans le cadre de la consultation, la limitation de la durée de validité des permis de conduire a été très controversée, parce qu'une obligation de formation complémentaire y était associée (cf. ch. 1.4.2.2). Sans cette formation complémentaire obligatoire, essentiellement visée par les critiques, la limitation de la durée de validité du permis de conduire aurait probablement réuni une majorité d'avis favorables dans le cadre de la consultation.

1.3.2.5 Limite d'âge pour la conduite de véhicules automobiles comptant plus de huit places assises

Aucune preuve scientifique n'établit que les conducteurs de véhicules automobiles âgés causent davantage d'accidents de la circulation que ceux des autres groupes d'âge. Fondamentalement, on ne saurait donc justifier les mesures visant les conducteurs de véhicules automobiles en raison de leur âge avancé par l'amélioration de la sécurité routière réalisable. Néanmoins, de telles mesures peuvent se justifier lorsque les personnes d'un certain âge assument une responsabilité particulièrement importante dans la circulation routière et que les insuffisances de santé plus fréquentes liées à la montée en âge peuvent s'avérer particulièrement dangereuses. Tel est le cas si ces conducteurs, titulaires d'un permis de conduire de la catégorie D ou de la sous-catégorie D1, transportent des passagers dans des autocars ou des minibus. Cette remarque s'applique d'autant plus que les catégories de permis mentionnées les habilitent à effectuer le transport professionnel de personnes. Quiconque réalise ce dernier doit souvent conduire de façon sûre pendant huit heures ou plus par jour, dans des conditions difficiles (nuit, mauvaise visibilité, verglas), au volant de véhicules parfois de grande taille représentant un potentiel de danger considérable. Les capacités de réserve requises à cet effet ne sont plus garanties chez les aînés.

Comme le processus de vieillissement est individuel, il n'implique pas automatiquement une baisse des capacités en général. Toutefois, il est prouvé que la probabilité que survienne une maladie susceptible d'affecter la sécurité routière augmente avec la montée en âge. Citons en première ligne les maladies cérébrales, qui réduisent les capacités. De plus, les personnes d'un certain âge souffrent souvent de plusieurs maladies simultanément, qu'elles traitent (doivent traiter) par une multitude de médicaments. C'est ainsi que surviennent plus fréquemment dès la 65^e année

les troubles démentiels, les dommages cérébraux et les maladies entraînant des limitations de l'appareil locomoteur.

La limite d'âge s'applique uniquement aux personnes domiciliées en Suisse, car la définition d'un âge maximal pour les conducteurs étrangers n'est pas admise par la Convention du 8 novembre 1968 sur la circulation routière³⁸, accord international contraignant pour la Suisse, tandis qu'il est possible de fixer un âge minimal. L'UE quant à elle ne prévoit pas d'âge maximal.

Dans le cadre de la consultation, une claire majorité a demandé que la conduite de bus soit soumise à une nouvelle limite d'âge. Deux options, fixant l'âge maximal à 70 ou à 75 ans, ont été proposées. Le résultat indique que les deux limites d'âge sont bien acceptées. Le Conseil fédéral propose qu'une limite d'âge soit fixée à 70 ans pour la conduite de véhicules automobiles comptant plus de huit places assises. Ce point concerne les catégories D et D1³⁹ (art. 15c, al. 4, projet LCR).

1.3.2.6 Détermination de l'aptitude ou des qualifications nécessaires à la conduite

La déclaration spontanée de l'état de santé (pour les titulaires de catégories non professionnelles), l'examen médical périodique (pour les titulaires de catégories professionnelles et les aînés) et le test de la vue nouvellement introduit dès la 50^e année ne permettent pas de recenser à temps tous les cas de déficience de l'aptitude à la conduite. Ainsi, des clarifications peuvent s'avérer nécessaires en raison d'accidents, d'infractions et de constats médicaux. La loi doit mentionner les plus fréquents motifs justifiant un examen de l'aptitude à la conduite, conformément au manuel «Inaptitude à conduire: motifs de présomption. Mesures. Rétablissement de l'aptitude à conduire», publié le 26 avril 2000 par le groupe d'experts «Sécurité routière» de l'OFROU⁴⁰. Il s'agit notamment des dépendances à l'alcool et aux stupéfiants, des graves infractions aux règles de la circulation, des perturbations psychiques qui induisent une incapacité de travail et, généralement, des maladies signalées par le médecin qui pourraient interdire la conduite sûre d'un véhicule automobile (art. 15d projet LCR).

De tels faits fondent un soupçon préalable que l'aptitude à la conduite pourrait être réduite; ils entraînent l'obligation de se soumettre à un examen de l'aptitude à la conduite. En pareil cas, le permis de conduire est généralement retiré à titre provisoire jusqu'à ce que les clarifications soient exécutées.

³⁸ RS 0.741.10

³⁹ Catégorie D: voitures automobiles affectées au transport de personnes et ayant plus de huit places assises, outre le siège du conducteur; catégorie D1: voitures automobiles affectées au transport de personnes et dont le nombre de places assises est supérieur à huit mais n'excède pas seize, outre le siège du conducteur; art. 3, al. 1, de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC), RS 741.51.

⁴⁰ www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2000-08-03_236_f.pdf (15.9.2010)

1.3.2.7 Formation complémentaire des conducteurs fautifs

Les sanctions prévues par la loi actuelle en cas d'infractions aux règles de la circulation ne suffisent souvent pas à induire chez les conducteurs fautifs un comportement futur conforme aux règles du trafic. Des études étrangères ont montré qu'une formation complémentaire ciblée peut influencer positivement les conducteurs fautifs et réduire de ce fait le nombre de récidives.

En plus des personnes coupables pour la première fois de conduite en état d'ébriété ou sous l'effet de stupéfiants, celles qui ont contrevenu plusieurs fois à d'autres règles de la circulation routière (par ex. délits de vitesse) et à qui le permis a été retiré pendant au moins six mois devront être soumises à l'obligation de fréquenter une formation complémentaire (art. 16e projet LCR).

L'objectif de tous les cours de formation complémentaire est d'induire un changement d'état d'esprit et de comportement chez les participants et de réduire ainsi les taux de récidive de manière significative.

1.3.2.8 Utilisation d'enregistreurs de données («boîte noire»)

Une fois la période de retrait du permis de conduire écoulée, les personnes qui ont contrevenu gravement ou à plusieurs reprises aux règles en matière de vitesse ne sont aujourd'hui soumises à aucune surveillance particulière. Afin de protéger la collectivité, il convient que les autorités contrôlent systématiquement ces conducteurs pendant le délai de récidive (cinq ans) (art. 17a projet LCR).

A cet effet, les personnes visées ne peuvent conduire que des véhicules munis d'un enregistreur de données, lesquelles peuvent être exploitées par les autorités. Si des dépassements de vitesse d'une certaine gravité sont constatés (par ex. au-delà du tarif des amendes d'ordre), le permis de conduire est de nouveau retiré.

Cette réglementation restrictive concerne un groupe à haut risque clairement défini (les «chauffards»), à savoir les personnes auxquelles le permis de conduire a été retiré en raison d'un délit de vitesse pour au moins un an ou pour une période indéterminée (retrait de sécurité). La durée de retrait minimale d'un an doit être décidée si deux infractions graves (par ex. dépassement de 25 km/h ou plus de la vitesse autorisée à l'intérieur d'une localité) ont été commises sur une période de cinq ans. Le permis de conduire est retiré pour une durée indéterminée si trois infractions graves ont été commises sur une période de dix ans ou que l'on constate une aptitude insuffisante à la conduite. Après un retrait de sécurité, le permis de conduire est restitué si la personne apporte (de nouveau) la preuve de son aptitude à conduire. Une expertise psychologique est nécessaire à cette fin.

Diverses interventions parlementaires ont demandé cette mesure ou une mesure semblable⁴¹. Dans le cadre de la consultation, cette mesure a trouvé l'assentiment d'une majorité.

⁴¹ 09.448 Initiative parlementaire Segmüller du 10.6.2009. Chauffards condamnés. Installation obligatoire d'une boîte noire. 08.3951 Motion Müller du 19.12.2008. Mesures contre des excès de vitesse dangereux pour des tiers. 08.3785 Motion Heim du 8.12.2008. Via sicura. Rendre les boîtes noires obligatoires. 08.3776 Motion Humbel du 4.12.2008. Halte aux chauffards et à leurs rodéos insensés.

1.3.2.9

Ethylomètres anti-démarrage

Cette mesure a été nouvellement intégrée dans le message compte tenu des résultats de la consultation (art. 17a projet LCR). Elle concerne le groupe à risque clairement défini des conducteurs en état d'ébriété récidivistes, c'est-à-dire des personnes dont le permis de conduire a été retiré pour une période indéterminée en raison de conduite répétée en état d'ébriété ou de leur dépendance à l'alcool (retrait de sécurité). Ces personnes récupèrent leur permis de conduire sous réserve de l'obligation, mentionnée dans leur permis, de ne conduire que des véhicules munis d'un éthylomètre anti-démarrage.

En 2009, le permis de conduire a été retiré environ 4550 fois pour une période indéterminée ou définitivement en raison de conduite en état d'ébriété, de dépendance à l'alcool ou de consommation abusive d'alcool⁴².

Les conducteurs ne peuvent enclencher le moteur d'un véhicule muni d'un éthylomètre anti-démarrage que s'ils se soumettent à un contrôle de l'air expiré au moyen d'un appareil de mesure relié à l'allumage du moteur et si ce test est négatif. La conduite n'est autorisée que si la valeur obtenue est de zéro pour mille. Les expériences faites à l'étranger montrent que l'éthylomètre anti-démarrage est un moyen efficace d'empêcher les récidives⁴³.

Divers pays ont d'ores et déjà introduit l'éthylomètre anti-démarrage, par exemple les Etats-Unis et le Canada (depuis le milieu des années 1980). Dans l'UE, la Finlande et la Belgique ont à ce jour ancré dans leur législation l'usage de l'éthylomètre anti-démarrage pour les personnes ayant conduit en état d'ébriété. En décembre 2009, le Danemark a annoncé vouloir introduire un programme en ce sens. En Suède et aux Pays-Bas, on discute de l'introduction d'une base légale correspondante⁴⁴. Les coûts imputables à l'installation, à la maintenance et à l'ajustage des dispositifs doivent être pris en charge par le conducteur concerné (l'appareil et son installation coûtent environ 3000 francs).

1.3.2.10

Nouvelle définition de l'âge minimal des cyclistes

La réglementation actuelle de l'art. 19, al. 1, LCR («Les enfants n'ayant pas l'âge de scolarité obligatoire ne sont pas autorisés à conduire un cycle») n'associe pas le droit de conduire un vélo à un âge déterminé, mais au commencement de la scolarité obligatoire. En raison de la mise en œuvre de HarmoS⁴⁵, les enfants pourraient donc

⁴² Statistique des mesures administratives 2009; www.astra.admin.ch/dokumentation/00119/00218/index.html?lang=fr (15.9.2010).

⁴³ Bax Kärki, Evers, Bernhoft et Mathijssen, 2001, cité selon Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, 2006, cité dans «Beeinträchtigte Fahrfähigkeit von Motorfahrzeuglenkenden, Risikobeurteilung, Unfallanalyse und Präventionsmöglichkeiten», (en allemand, avec résumé en français), bpa, Berne, 2008; www.bfu.ch/PDFLib/1077_22473.pdf (15.9.2010)

⁴⁴ «Drink Driving Monitor», ETSC's Newsletter on Drink Driving Policy Developments in the EU, Number 9, décembre 2009; www.etsc.eu/documents.php?did=2 (15.9.2010). European Transport Safety Council (ETSC); www.etsc.eu/home.php.

⁴⁵ Accord intercantonal du 14 juin 2007 sur l'harmonisation de la scolarité obligatoire (concordat HarmoS). Art. 5, al. 1, du concordat HarmoS: «L'élève est scolarisé dès l'âge de 4 ans révolus (le jour de référence étant le 31 juillet)». http://edudoc.ch/record/24710/files/HarmoS_f.pdf (15.9.2010).

circuler sur toutes les voies publiques dès l'âge de quatre ans. Or, à cet âge, ils ne disposent pas encore des capacités requises pour se déplacer sûrement dans le trafic routier. Il convient donc de dissocier le droit de circuler à vélo et la scolarité obligatoire.

L'âge minimum de huit ans proposé dans le cadre de la consultation a été fortement critiqué par certains, qui avancent principalement que le fait de fixer un âge minimal trop élevé retarderait le développement moteur des enfants. En outre, jusqu'à présent, les enfants avaient le droit de circuler à vélo sur la voie publique peu de temps avant ou après leur septième anniversaire, selon le début de leur scolarité obligatoire. Du point de vue de la psychologie du développement, toutefois, il n'apparaît guère judicieux ni justifiable que les enfants puissent circuler à vélo sur la voie publique avant sept ans révolus sans être accompagnés. Le Conseil fédéral en a tenu compte et propose un âge minimum de sept ans, assorti d'exceptions (art. 19, al. 1, projet LCR).

1.3.2.11 Age minimal pour conduire un véhicule à traction animale

Dans la pratique, l'importance des véhicules à traction animale se réduit de nos jours dans une large mesure aux offres touristiques en ville et à la campagne. Il apparaît toutefois adéquat d'élever à quatorze ans l'âge minimal des conducteurs de véhicules à traction animale (art. 21, al. 1, projet LCR). D'ailleurs, c'est aussi à partir de cet âge que la conduite des véhicules automobiles agricoles est autorisée. Or, actuellement, les enfants peuvent conduire des véhicules à traction animale dès la première année de la scolarité obligatoire.

1.3.2.12 Assurance-qualité des examens sur l'aptitude à la conduite

La qualité des examens sur l'aptitude à la conduite n'est pas identique dans toute la Suisse, les exigences posées aux médecins en charge de ceux-ci étant fixées par les cantons. Le Conseil fédéral voit en l'occurrence un potentiel d'optimisation.

Les bases nécessaires à l'amélioration de la qualité des examens de l'aptitude à la conduite et à l'assurance-qualité en la matière doivent être prévues dans la loi (art. 25, al. 3, let. e et f, projet LCR).

Le contenu et l'étendue des examens doivent être réglementés par le Conseil fédéral de façon uniforme pour l'ensemble de la Suisse. Ce but est en principe d'ores et déjà largement réalisé par l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC)⁴⁶, mais il s'agit d'améliorer la situation à l'échelle nationale grâce à un modèle d'examen en trois étapes comprenant les éléments suivants⁴⁷.

⁴⁶ RS 741.51

⁴⁷ Cf. concernant l'ensemble de cette question: Rolf Seeger, Institut de médecine légale de l'Université de Zurich, «Die periodische medizinische Überprüfung der Fahreignung bei Seniorinnen und Senioren und bei Inhabern von höheren Führerausweiskategorien (Kontrolluntersuchungen) – Problematik aus Sicht der Verkehrsmedizin», in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2009, pp. 105 à 107.

Le premier examen intervient, comme jusqu'ici, auprès des médecins-conseils des autorités cantonales compétentes en matière de circulation routière ou auprès des médecins traitants (modèle du médecin de famille). Il serait trop limitatif et peu judicieux de confier les examens sur l'aptitude à la conduite exclusivement à des médecins-conseils indépendants et aux médecins-conseils officiels. Il est décisif, pour la qualité de l'examen, que les médecins y soient formés de manière à pouvoir effectuer ce dernier sur la base de critères objectifs et standardisés. Ainsi, le médecin doit clarifier des aspects spécifiques relevant de la médecine du trafic. C'est pourquoi seuls doivent être habilités à procéder aux examens sur l'aptitude à la conduite les médecins issus des domaines spécialisés de la médecine légale, de la médecine interne, de la psychiatrie et de la médecine générale et autorisés à porter le titre de spécialiste en médecine du trafic suite à la fréquentation d'une formation spécifique. Une autorisation d'exercer en qualité de médecin-conseil est alors délivrée. Le titulaire d'une telle autorisation est tenu d'effectuer chaque année un certain nombre d'examens relevant de la médecine du trafic, car la qualité dépend également de l'exercice pratique. L'autorisation d'exercer en qualité de médecin-conseil vaut pour une durée limitée et ne peut être renouvelée que si le praticien concerné suit la formation continue prescrite et s'il prouve qu'il possède la pratique requise.

En cas de doute, il serait important de disposer d'un deuxième avis. De surcroît, le médecin de famille peut être confronté à des conflits d'intérêts, lorsqu'un diagnostic négatif doit peser sur une longue relation à un client et nuire à la confiance de son patient. En prévision de tels cas, il faut créer des services spécialisés qui seront chargés d'exécuter un deuxième examen. Les médecins qui y travailleront devront remplir les mêmes exigences que les médecins de premier recours, mais n'entretenir aucune relation commerciale ou de confiance avec la personne examinée.

Pour les questions complexes relevant de la médecine du trafic (par ex. incertitude quant à la perte de conscience suivie d'un accident ou observation incertaine au service chargé du deuxième examen), seuls des médecins spécialisés dans la circulation routière devront désormais être engagés. Les conducteurs concernés devront par conséquent être orientés par les autorités cantonales compétentes en matière de circulation routière vers un institut d'examen de médecine du trafic, qui couvre l'ensemble des aspects médicaux en la matière (examens de l'aptitude et de la capacité à conduire; examens supplémentaires comme les courses d'essai accompagnées; expertises complémentaires de médecine du trafic, en deuxième ou en dernier recours). Les médecins responsables de l'expertise doivent disposer d'une expérience de plusieurs années en la matière auprès d'un institut d'examen de médecine du trafic.

Face à des tableaux cliniques dont la répercussion sur l'aptitude à la conduite est variable et qui exigent de ce fait toujours une évaluation individuelle du comportement dans le trafic (par ex. maladie de Parkinson), le médecin doit procéder à une course de contrôle. L'autorité cantonale compétente en matière de circulation routière peut ordonner une telle mesure sur recommandation du médecin. Le médecin et l'expert de la circulation aboutissent ainsi à un résultat définitif sous la conduite des autorités cantonales en matière de circulation routière.

Le Conseil fédéral doit définir par voie d'ordonnance, à l'échelle nationale, les exigences minimales posées aux psychologues-conseils engagés par les autorités, qui clarifient par exemple l'aptitude à la conduite des personnes ayant commis un

délict de chauffard. Il faudra tenir compte à cet égard de la loi fédérale sur les professions de la psychologie, actuellement en préparation⁴⁸.

1.3.2.13 Interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool pour certains groupes de personnes

Cette réglementation nouvelle concerne les conducteurs qui doivent assumer une responsabilité accrue dans la circulation routière ou qui ne disposent que de peu d'expérience du trafic routier (art. 31, al. 2^{bis}, projet LCR).

La Commission de l'UE recommande aux Etats membres d'abaisser le taux limite d'alcool dans le sang à 0,2 pour mille⁴⁹ s'agissant des élèves conducteurs et des détenteurs du permis de conduire à l'essai. Environ la moitié des Etats membres de l'UE ont introduit cette limite, voire celle de 0,0 pour mille, pour les nouveaux conducteurs ou pour certains groupes de conducteurs professionnels⁵⁰. Cependant, les réglementations concrètes sont disparates selon les pays: l'alcoolémie tolérée pour les nouveaux conducteurs est de 0,1 pour mille en Autriche et de 0,3 pour mille en Espagne, tandis que l'Allemagne applique la «tolérance zéro»⁵¹.

C'est la valeur limite en vigueur qualifiant l'ébriété (taux d'alcool dans le sang de 0,8 pour mille) qui sera appliquée aux conducteurs visés par l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool qui doit être introduite en Suisse.

La violation de l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool, sans autre infraction aux règles de la circulation routière, constitue une infraction légère au sens du droit administratif (art. 16a, al. 1, let. c, projet LCR). L'infraction est qualifiée de moyennement grave si le contrevenant commet simultanément une autre infraction légère aux règles de la circulation routière (art. 16b, al. 1, let. b^{bis}, projet LCR).

1.3.2.14 L'usage diurne obligatoire des phares

Diverses études⁵² attestent que l'usage des phares durant la journée contribue de manière significative à la sécurité du trafic. Dans 50 % des cas, les collisions survenant de jour sont dues au moins en partie à ce que l'un des acteurs impliqués dans

⁴⁸ <http://www.bag.admin.ch/themen/berufe/00994/index.html?lang=fr> (15.9.2010)

⁴⁹ Recommandation de la Commission du 17 janvier 2001 concernant le taux maximal d'alcool dans le sang autorisé (TA) pour les conducteurs de véhicules à moteur, JO L 34 du 14.2.2001, p. 31.

⁵⁰ «Drink Driving Monitor», ETSC's Newsletter on Drink Driving Policy Developments in the EU, Number 9, December 2009 ; www.etsc.eu/documents.php?did=2 (15.9.2010). European Transport Safety Council (ETSC) ; www.etsc.eu/home.php.

⁵¹ Le § 24c, al. 1, de la loi allemande sur la circulation routière (Strassenverkehrsgesetz, StVG) prévoit que toute personne titulaire d'un permis de conduire à l'essai au sens du § 2a ou qui n'a pas encore atteint l'âge de 21 ans révolus commet une infraction si elle consomme une boisson alcoolisée en conduisant un véhicule automobile dans le trafic routier ou si elle se met au volant sous l'effet d'une telle boisson.

⁵² bpa, Conduite de jour avec les phares allumés, effets et stratégies promotionnelles, Berne, 1998 ; Koornstra, Bijleveld et Hagenzieker, The Effects of Daytime running Lights.

A perspective on DRL in the EU: the statistical re-analysis and a meta-analysis of 24 independent DRL-evaluations, SWOV, Leidschendam, 1997.

l'accident n'a pas été vu à temps. S'agissant des collisions survenant aux carrefours, cette proportion s'élève même à 80 %. Des expériences relevant de la psychologie ont montré que la visibilité des véhicules s'améliore si leurs phares sont allumés durant le jour et que les manœuvres problématiques d'autres véhicules dans le champ visuel périphérique sont perçues plus tôt. De même, leur distance et leur vitesse sont appréciées avec plus de précision. Comme les véhicules automobiles sont généralement repérables plus vite et qu'il reste ainsi davantage de temps aux conducteurs pour apercevoir les autres usagers de la route, l'utilisation des phares a aussi un effet positif sur ceux-ci. Les piétons et les cyclistes peuvent quant à eux déceler plus tôt les dangers et réagir en conséquence. Les inquiétudes parfois exprimées concernant la visibilité des usagers de la route plus faibles n'ont pas été confirmées par les études en question.

Plusieurs Etats de l'UE ont déjà introduit l'obligation de conduire avec les feux de croisement ou les feux de circulation diurne (par ex. le Danemark, la Finlande, la Suède, les Pays-Bas, la Pologne, la Slovence, la Slovaquie et la République tchèque). Dans l'UE, dès le 7 février 2011, la réception par type CE et la réception nationale des véhicules automobiles (pays de l'UE) ne seront délivrées aux nouveaux types de voiture de tourisme et de voiture de livraison que s'ils disposent de feux de circulation diurne⁵³. A partir du 7 août 2012, cette disposition s'appliquera aussi à tous les autres véhicules automobiles destinés au transport de personnes et de marchandises. Cette réglementation influencera directement les véhicules proposés sur le marché suisse, car les véhicules importés en Suisse en provenance de l'UE sont déjà équipés de feux de circulation diurne. Le Conseil fédéral étudie la possibilité d'ancrer également les feux de circulation diurne obligatoires dans le droit suisse lors de la prochaine révision de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)⁵⁴. De cette manière, seules pourront être admises les nouvelles voitures automobiles dûment équipées ou celles dont l'équipement peut être adapté (par ex. pour les voitures en provenance des Etats-Unis).

Une règle de comportement (art. 41, al. 1, projet LCR) prescrivant l'enclenchement des feux de croisement n'est donc nécessaire que pour les véhicules automobiles qui ne sont pas encore dûment équipés ou dont l'équipement ne peut pas être adapté. En Suisse, plus de la moitié des conducteurs d'automobiles conduisent d'ores et déjà avec les feux allumés durant la journée⁵⁵. Seule l'introduction d'une obligation permettra d'augmenter leur nombre et de mieux exploiter le potentiel de sécurité.

1.3.2.15 Augmentation du taux de port du casque par les cyclistes

L'efficacité du casque à vélo pour protéger les cyclistes a été clairement démontrée à différentes reprises. De nombreuses études publiées sur le plan international ont établi que le port du casque à vélo constitue une mesure efficace pour éviter les

⁵³ La directive 2008/89/CE de la Commission du 24 septembre 2008 modifiant, en vue de son adaptation au progrès technique, la directive 76/756/CEE du Conseil concernant l'installation de dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules automobiles et de leurs remorques, JO L 257 du 25.9.2008, p. 14.

⁵⁴ RS 741.41

⁵⁵ Ce constat se fonde sur le comptage effectué chaque année par le bpa.

blessures à la tête⁵⁶. Selon ces études, le port du casque réduit en moyenne le risque de blessures à la tête de 60 %, celui des lésions cérébrales de 58 % et celui des blessures au visage de 47 %. Dans nombre de cas, le casque à vélo permet de réduire considérablement les coûts subséquents, tant sociaux que médicaux. Eu égard aux conséquences souvent graves et tragiques des blessures à la tête, il est impératif de développer une stratégie visant à promouvoir et à généraliser le port du casque à vélo.

A ce stade, on a misé sur la volonté propre des intéressés et sur des mesures de sensibilisation et de motivation. La prise de conscience de l'effet protecteur du casque à vélo, associée à diverses actions et campagnes promotionnelles, ont entraîné une augmentation continue, mais lente, du taux de cyclistes portant le casque. D'après les récents relevés réalisés par le bpa, le taux actuel est de 38 % pour l'ensemble de la Suisse, mais on observe des différences marquées selon les groupes d'âges, les motifs de déplacement et les régions du pays. S'agissant des enfants jusqu'à quatorze ans, on a constaté en 2009 une augmentation de 40 % par rapport à 2008 (2008: 50 % / 2009: 70 %)⁵⁷.

Le projet mis en consultation proposait l'introduction, par le Conseil fédéral, du port obligatoire du casque. Une telle obligation générale, applicable à tous les cyclistes, a été rejetée⁵⁸. Les prises de position rendues dans le cadre de la consultation indiquaient néanmoins que l'obligation de porter le casque serait acceptée pour les enfants. Une enquête de l'institut LINK a confirmé que cette obligation serait acceptée pour les enfants jusqu'à quatorze ans: 84 % des participants se sont prononcés favorablement sur ce point⁵⁹.

Le Conseil fédéral a adapté la mesure en fonction des résultats de la consultation. L'obligation de porter le casque doit être introduite pour les cyclistes dont l'âge est inférieur à quatorze ans (art. 46, al. 3, projet LCR), tandis que les autres groupes d'âges seront toujours encouragés à porter le casque volontairement par des mesures de sensibilisation.

1.3.2.16 Force probante du contrôle au moyen de l'éthylomètre

En vertu du droit en vigueur, une prise de sang doit en principe être ordonnée pour constater l'incapacité de conduire pour cause d'ébriété. Cette procédure est fastidieuse, onéreuse pour les intéressés (env. 400 francs, selon l'analyse) et implique un engagement considérable des autorités. Une modification de l'OOAC a permis d'éliminer une partie seulement de ces inconvénients: depuis le 1^{er} janvier 2005, la

⁵⁶ Attewell, Glase, McFadden: Bicycle helmet efficacy: a meta-analysis. Accident Analysis and prevention, 2001/33, 345, cité dans Furian, Hnatek-Petrak, Was bringt die Einführung einer gesetzlichen Helmtragepflicht? ZVR, 2006, pp. 427 ss; Thompson, D. C., Rivara, F. P. & Thompson, R. (2004). Helmets for preventing head and facial injuries in bicyclists (Cochrane Review). In: The Cochrane Library, Issue 1, 2004, cité dans Fahrradverkehr: Unfallgeschehen, Risikofaktoren und Prävention (Sicherheitsdossier Nr. 02), bpa, Berne, 2005, p. 227.

⁵⁷ www.bfu.ch/French/medien/Pages/2010_07_13.aspx (15.9.2010)

⁵⁸ En particulier par des associations de cyclistes et d'automobilistes, des privés et dix cantons.

⁵⁹ Enquête de l'institut LINK (mars 2010), citée sous: www.bfu.ch/French/medien/Pages/2010_07_13.aspx (15.9.2010)

personne soumise à un contrôle au moyen de l'éthylomètre a la possibilité de reconnaître le résultat du contrôle de l'air expiré si celui-ci révèle un taux d'alcool dans le sang compris entre 0,5 et moins de 0,8 pour mille. Si l'alcoolémie mesurée est supérieure, c'est-à-dire si le résultat du contrôle de l'haleine correspond à une concentration d'alcool dans le sang de 0,8 pour mille ou plus, un contrôle supplémentaire du sang est requis, car seul le résultat de l'analyse de sang constitue actuellement un élément de preuve de l'état d'ébriété exploitable devant les tribunaux. Plusieurs heures s'écoulent fréquemment avant qu'un échantillon de sang ne soit prélevé dans un hôpital ou un cabinet médical et transmis à un laboratoire pour y être analysé. Généralement, deux policiers sont mobilisés pour accompagner une personne à la prise de sang.

Le contrôle de l'air expiré présente divers avantages par rapport à la prise de sang: la simplicité de la procédure et la rapidité de son exécution, l'absence d'intervention invasive dans l'intégrité corporelle de la personne concernée et le coût peu élevé pour les intéressés plaident en faveur de l'introduction de ce moyen de preuve. En outre, le contrôle au moyen de l'éthylomètre présente l'avantage de libérer des capacités de contrôle supplémentaires au sein de la police. L'éthylomètre a fait ses preuves et jouit d'une acceptation élevée.

Par contre, selon les connaissances scientifiques, aucun facteur de conversion indépendant de la situation concrète de mesure ne permet de convertir une concentration d'alcool constatée dans l'air expiré en taux d'alcool dans le sang, ou vice versa. De ce fait, il est difficile de calculer rétrospectivement la concentration d'alcool dans le sang à partir du taux d'alcool mesuré dans l'air expiré (et réciproquement)⁶⁰. Ces inconvénients peuvent toutefois être largement éliminés par la définition d'une valeur limite spécifique au taux d'alcool dans l'air expiré ne représentant ni un durcissement ni un assouplissement par rapport au contrôle du sang.

Dans l'ensemble, les avantages de la force probante du contrôle au moyen de l'éthylomètre l'emportent nettement. C'est pourquoi le Conseil fédéral propose ce nouvel instrument (art. 55, al. 6, projet LCR et ordonnance de l'Assemblée fédérale concernant les taux limites d'alcool admis en matière de circulation routière). Toutefois, en se référant en principe au résultat du contrôle de l'air expiré, on n'abolit pas pour autant le contrôle du taux d'alcool dans le sang. En effet, une prise de sang peut être ordonnée s'il est impossible ou inapproprié de procéder à un contrôle au moyen de l'éthylomètre (art. 55, al. 3^{bis}, projet LCR). Ainsi, les cantons ou les organes en charge de l'exécution (police) ont la possibilité d'effectuer une prise de sang dans certains cas (par ex. délit de fuite du conducteur, invocation de consommation ultérieure d'alcool, entrave au contrôle de l'haleine, affection des voies respiratoires). En outre, les conducteurs dont la consommation d'alcool a été contrôlée pourront encore, en supplément et à leurs propres frais, demander l'exécution d'une analyse de sang (art. 55, al. 3, let. c, projet LCR).

L'introduction du contrôle de l'air expiré à titre d'élément de preuve implique l'utilisation d'appareils de mesure techniquement très développés, comme ceux employés en Allemagne. Ces appareils mesurent le taux d'alcool dans l'air expiré avec deux méthodes fondamentalement différentes et garantissent que le résultat soit

⁶⁰ Cf. la prise de position de la Société allemande de médecine légale quant à l'introduction de l'analyse du taux d'alcool dans l'haleine en cas d'infraction aux règles de la circulation routière, en vertu du § 315c, al. 1, n° 1 a, et du § 316 StGB, dans: Blutalkohol 39/2002, pp. 182 à 187.

automatiquement corrigé de l'influence de facteurs tels que la température du corps, la température ambiante et la quantité d'air expiré. A l'échelle de la Suisse, on estime que les polices devront être équipées de 1000 éthylomètres, ce qui représente un investissement de l'ordre de dix millions de francs.

La force probante du contrôle au moyen de l'éthylomètre fonde le constat officiel des faits matériels. Conformément à l'ordonnance du 15 février 2006 sur les instruments de mesure⁶¹, le Département fédéral de justice et police est tenu d'édicter une ordonnance sur les instruments de mesure spécifiques utilisés pour la détermination officielle de faits matériels. Cette ordonnance régit les principales exigences métrologiques auxquelles doivent satisfaire les instruments de mesure, l'approbation de ces derniers ainsi que le maintien de la stabilité de mesure (par ex. vérification). Elle doit aussi déterminer comment garantir la conformité des mesures prises en Suisse lors de contrôles de l'air expiré avec les valeurs de référence reconnues à l'échelle internationale.

Le contrôle de l'air expiré à titre d'élément de preuve a été abondamment discuté dans le cadre de la procédure de consultation. Les instituts de médecine légale, en particulier, ont exprimé leurs doutes. Leur avis a influencé d'autres participants à la consultation. De nombreux arguments exprimés contre la proposition peuvent être réfutés. Ainsi, les expériences faites à l'étranger montrent que la proposition du Conseil fédéral est réalisable. Le contrôle du taux d'alcool dans l'air expiré est aujourd'hui la règle dans les Etats de l'UE, cette procédure étant moins coûteuse que le contrôle du sang tout en permettant d'établir une preuve fiable de l'état d'ébriété.

Les Etats ci-après se sont laissé convaincre par les avantages que présente le contrôle du taux d'alcool dans l'air expiré: la Grande-Bretagne (depuis 1983), l'Autriche (1986), les Pays-Bas (1989), la Finlande (1990), l'Italie (1992), le Luxembourg (1994), l'Irlande et l'Allemagne (1998).

1.3.2.17 Droit de recours des assureurs RC des véhicules automobiles

Dans leurs conditions générales d'assurance, certaines compagnies d'assurance renoncent à faire valoir leur droit au recours en contrepartie d'un léger supplément de primes, même en cas de dommages imputables à un accident causé par négligence grave. Le signal ainsi donné va à l'encontre des intérêts de la sécurité routière. A l'avenir, il ne doit donc plus être possible de renoncer contractuellement au droit de recours (art. 65, al. 3, projet LCR).

Pour que le droit de recours puisse être exercé, le preneur d'assurance ou l'assuré doit avoir causé le dommage par négligence grave (art. 65, al. 3, projet LCR, en relation avec l'art. 14, al. 2, de la loi fédérale du 2 avril 1908 sur le contrat d'assurance⁶²). Selon la jurisprudence constante du Tribunal fédéral, se rend coupable de négligence grave quiconque ne veille pas aux devoirs élémentaires de prudence que toute personne raisonnable aurait respectés dans la même situation et les mêmes circonstances afin d'éviter un préjudice prévisible compte tenu du cours naturel des

⁶¹ RS 941.210
⁶² RS 221.229.1

choses⁶³. Dans la circulation routière sont généralement réputées négligence grave les infractions graves à une prescription élémentaire sur la circulation ou la violation grave de plusieurs règles importantes en matière de circulation, lorsque ladite ou lesdites infractions entraînent un accident de la circulation⁶⁴.

Afin d'empêcher que des recours soient engagés à titre purement symbolique, il est indispensable de fixer l'étendue du recours. Le degré de la faute et la capacité économique de la personne concernée semblent constituer des critères objectivement justifiés. Ils permettent de former des recours proportionnés aux circonstances tout en empêchant que des infractions à peine qualifiables de négligence grave n'entraînent des exigences excessives de la part de l'assureur qui exerce son droit de recours.

1.3.2.18 Introduction d'une déclaration des sinistres causés

La sinistralité individuelle constitue un élément important pour fixer la prime d'assurance RC des véhicules automobiles. Les conducteurs prudents, en particulier, ont un intérêt à détenir cet élément de preuve lorsqu'ils changent d'assureur. Dans l'espace de l'UE, ce type de déclaration est d'ores et déjà obligatoire⁶⁵. Le Conseil fédéral propose que les assureurs soient tenus, en Suisse également, de délivrer une telle attestation à la demande du preneur d'assurance (art. 68a projet LCR).

1.3.2.19 Système d'information relatif à l'admission à la circulation

L'admission des personnes et des véhicules automobiles à la circulation routière est une tâche d'exécution qui incombe aux cantons selon les dispositions visées au titre deuxième de la LCR. Dans ce cadre, les services de la circulation routière saisissent et traitent les données relatives aux véhicules et aux personnes nécessaires à l'établissement des permis de circulation et des permis de conduire et à l'exécution des tâches qui s'y rapportent.

Les données produites et sauvegardées localement dans le cadre de ces transactions sont en outre transmises aux registres fédéraux suivants: registre automatisé des véhicules et des détenteurs de véhicules (MOFIS), registre central des autorisations de conduire (FABER) et registre des mesures administratives (ADMAS). Elles y sont classées en vue de l'accomplissement des tâches d'information nationales et internationales visées aux art. 104a à 104c LCR. Les données concernant les types de véhicules sont exclusivement enregistrées dans le registre automatisé des types de véhicules (TARGA) de la Confédération, conformément à l'art. 104d LCR.

⁶³ Par exemple: ATF 104 V 38, consid. 1; ATF 102 V 25, consid. 1; ATF 97 V 212, consid. 2; avec indications.

⁶⁴ Par exemple: ATF 4C.286/2003.

⁶⁵ Art. 16 de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, dans sa version conforme au JO L 263 du 7.10.2009, p. 11.

Depuis l'introduction du tachygraphe numérique, en 2006, des données supplémentaires relatives à l'autorisation de conduire sont traitées. Elles proviennent du contrôle des temps de travail et de repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles. La tenue à double des données – dans les offices cantonaux de la circulation routière et dans les registres fédéraux – entraîne de fastidieuses procédures d'ajustement et de correction ainsi que des coûts élevés.

L'OFROU vise à éliminer cette double tenue des données, dans le cadre du projet «Gestion des données 2010», en concevant une base de données centrale permettant à la fois aux offices de la circulation routière d'exploiter les données et à l'OFROU d'accomplir les tâches d'information prévues par la loi.

Cette consolidation sur le plan des données et de la technologie doit intervenir parallèlement à un regroupement des bases juridiques dans la LCR. L'intégration du registre des cartes de tachygraphe, dont l'introduction urgente en 2006 n'était réglementée à ce jour qu'au niveau de l'ordonnance, est notamment concernée.

Dans le cadre de cette révision, il faut en outre renforcer la protection des droits de la personnalité en limitant la communication des données personnelles (renseignements sur les détenteurs de véhicules). La protection des données sera encore affermie, puisque le Conseil fédéral édictera des règles uniformes pour le réseau utilisé en commun par la Confédération et les cantons.

Dans l'actuelle LCR, les collections de données concernant l'admission à la circulation routière sont réparties dans quatre registres et traitées dans quatre articles spécifiques:

art. 104a	Registre des véhicules et des détenteurs de véhicules (MOFIS);
art. 104b	Registre des mesures administratives (ADMAS);
art. 104c	Registre des autorisations de conduire (FABER);
art. 104d	Registre des types de véhicules (registre TARGA).

Les informations et les registres concernant les détenteurs de véhicules sont soumis à une base juridique particulière visée à l'art. 104, al. 5, LCR. Par contre, les principes régissant les renseignements issus des registres ne sont actuellement réglementés qu'au niveau de l'ordonnance (art. 125 et 126 OAC). Le registre des cartes de tachygraphe est soumis aux dispositions de l'ordonnance du 29 mars 2006 sur le registre des cartes de tachygraphe (ORCT)⁶⁶.

Le projet de révision vise à éliminer la redondance actuelle des normes (art. 104a à 104d LCR) et à créer une base juridique consolidée pour la gestion des informations relatives à l'admission à la circulation routière. Le recoupement terminologique entre les quatre registres historiques est supprimé.

Dans le cadre de la consolidation des quatre registres spécifiques en un seul système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC), on rapprochera les normes juridiques en vigueur, en veillant toutefois à renforcer leurs effets en termes de protection des données plutôt qu'à les affaiblir.

⁶⁶ RS 822.223

Puisqu'il existe d'autres systèmes d'informations relatifs à la circulation routière parallèlement au SIAC, comme le système relatif aux accidents de la route, il est proposé de regrouper les normes juridiques concernées sous un nouveau titre («Titre 4a Systèmes d'information», cf. également ch. 1.3.2.21 et 1.3.2.22), dont le premier chapitre est consacré au système d'information relatif à l'admission à la circulation. Le SIAC figure au premier chapitre de ce titre. La structure actuelle est en grande partie reprise, ce qui permet de comparer les normes anciennes avec les nouvelles. Non seulement les nouvelles bases juridiques reflètent la situation juridique à ce jour, mais elles apportent aussi les adaptations requises par l'optimisation des processus d'exécution entre la Confédération et les cantons ainsi que par les exigences actuelles en matière de protection des données. A cet effet, la communication des données est réglemantée de manière complète au niveau de la loi (abrogation de l'art. 104, al. 5, LCR).

L'adaptation ci-après des bases juridiques du SIAC à la structure des art. 104a à 104d de la LCR actuellement en vigueur est proposée:

	Abrogés				Titre 4a (nouveau), Chapitre 1		
	art. 104a	art. 104b	art. 104c	art. 104d			
Principe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	art. 89a	Principe
But	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	art. 89b	But
Contenu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	art. 89c	Contenu
Traitement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		→	art. 89d	Traitement des données
Communi- cation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	art. 89e	Accès en ligne aux données
					→	art. 89f	Droit de consulter
					→	art. 89g	Communication des données
Délégation au CF	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	art. 89h	Organisation et exécution
	MOFIS	ADMAS	FABER	TARGA		SIAC	

En outre, les bases juridiques visant le tachygraphe numérique sont intégrées dans les art. 89b, let. a, ch. 3, et 89c, let. c.

L'Association des services des automobiles a été impliquée dans la procédure. Aucune consultation supplémentaire n'a été menée, puisqu'aucun intérêt économique ou de politique environnementale sensible n'était concerné et au vu des avantages considérables de ladite intégration dans la révision en cours en termes d'économie de procédure.

1.3.2.20

Droit des assureurs RC des véhicules automobiles de consulter les données relatives aux mesures administratives

Les données relatives aux mesures administratives sont des données sensibles au sens de la loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données⁶⁷. L'accès à ces données doit donc être dûment fondé et soumis à des règles très restrictives. La communication de renseignements aux assureurs RC des véhicules automobiles n'est certes pas nécessaire, mais elle présente des avantages. L'utilité en termes de sécurité routière réside dans l'effet préventif. Un système de bonus-malus au point, qui prend aussi en compte les infractions compromettant la sécurité routière et susceptibles d'entraîner le retrait du permis de conduire, incite à conduire en limitant les risques. Quiconque commet des infractions sanctionnées par le retrait du permis de conduire doit désormais s'attendre à payer des primes d'assurance plus élevées que les autres conducteurs de véhicules automobiles. Des enquêtes menées à l'étranger ont montré qu'une personne est d'autant plus susceptible de causer un accident qu'elle a commis un nombre important d'infractions⁶⁸.

Certes, les assureurs peuvent déjà exiger de leurs preneurs d'assurance actuels et potentiels qu'ils leur soumettent un extrait du registre ADMAS. Cependant, sur le marché âprement disputé des assurances RC des véhicules automobiles, l'adoption d'une telle pratique constitue un clair désavantage en vue de la conclusion des contrats. Il se trouvera toujours une compagnie d'assurance pour renoncer à l'extrait du registre ADMAS. De plus, dans le secteur de l'admission des véhicules, marqué par un rythme rapide, le temps manque souvent pour compléter les dossiers.

La nouvelle réglementation permet aux compagnies d'assurance d'une part de définir les primes de couverture RC des véhicules automobiles en fonction des risques et d'autre part de fixer des primes plus équitables entre les personnes assurées. En d'autres termes, les personnes qui conduisent sans accident et qui jouissent d'une bonne réputation en tant que conducteurs bénéficient de primes plus basses que celles qui représentent un risque plus élevé.

Aucun droit général à obtenir des renseignements pour les assurances RC des véhicules automobiles n'est créé (art. 89g, al. 6, projet LCR). En effet, le droit d'être informé ne pourra être invoqué que dans des cas d'espèce. Les assureurs n'auront pas d'accès direct à la banque de données: ils pourront soumettre des demandes à l'OFROU au cas par cas, faisant valoir un intérêt justifié et sous condition que la personne concernée soit déjà un preneur d'assurance ou ait soumis une demande de couverture. Les requêtes de l'assureur ainsi que les preuves de l'intérêt fondé feront l'objet d'un procès-verbal et seront conservées. On veut se ménager ainsi la possibilité de contrôler le bien-fondé de l'intérêt manifesté. En cas d'abus (par ex. intérêt fictivement justifié), l'assureur fautif pourra être exclu du système d'obtention des informations.

⁶⁷ RS 235.1

⁶⁸ Risikoorientierte Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflichtversicherung, Berichte der bast, Heft M 160, Bergisch Gladbach, 2004.

1.3.2.21 Optimisation de la statistique des accidents de la circulation routière

Actuellement, les organes des polices cantonales saisissent les données relevées lors des accidents de la circulation routière. D'une part, ces données sont traitées dans les banques de données propres aux cantons, notamment pour établir des rapports d'accident et les statistiques cantonales des accidents; d'autre part, elles doivent être transmises sous une forme anonymisée à l'Office fédéral de la statistique (OFS) pour que soit établie la statistique nationale des accidents de la circulation routière. L'introduction d'un système automatisé des accidents de la circulation routière permettra de simplifier et de coordonner les procédures de saisie, de communication et d'analyse des accidents de la route (art. 89i à 89n projet LCR). Cette mesure comprend également les mesures de recherche de la cause des accidents et l'analyse des points noirs. La transmission des données dont a besoin l'OFS pour accomplir ses tâches légales sera réglementée au sein de l'Administration fédérale pour l'ensemble des registres concernant le trafic routier.

Une statistique des accidents de la circulation cohérente et significative constitue une base indispensable à une politique efficace de la Confédération, des cantons et des communes en matière de sécurité routière. L'introduction du système des accidents de la circulation routière permettra d'optimiser la statistique des accidents de la route enregistrés, la qualité des données saisies et les possibilités d'analyse de celles-ci.

La saisie des données et les possibilités d'analyse des accidents de la circulation routière seront élargies grâce à des standards uniformes, au géoréférencement obligatoire de tous les accidents et à une connexion aux données techniques pertinentes en matière d'accidents, concernant les infrastructures, le trafic ainsi que les véhicules et les conducteurs impliqués. A cet effet, l'OFROU élabore un procès-verbal type d'enregistrement des accidents; dans le cadre du système d'information pour la gestion des routes et du trafic (MISTRA), il a développé les applications spécialisées nécessaires, mises à la disposition des cantons comme applications informatiques centralisées. Celles-ci se fondent sur une banque de données de la Confédération où sont traitées notamment les données personnelles. Le Conseil fédéral a déjà arrêté la structure, l'exploitation, les compétences, les droits d'accès et d'autres détails dans l'ordonnance du 14 avril 2010 sur le registre des accidents de la route (ORAR)⁶⁹. En outre, il a annoncé une base juridique explicite pour le nouveau registre prévu par la LCR, qui s'ajoute à la base légale existante, formulée de manière assez générale, que constitue la loi du 20 mars 1981 sur l'assurance-accident (LAA)⁷⁰. La présente disposition constitue la base juridique mentionnée.

1.3.2.22 Optimisation de la statistique des contrôles de la circulation routière

Actuellement, les organes des polices cantonales saisissent les données relevées lors des contrôles des poids lourds, d'une part pour remplir les obligations de rapport prévues par l'accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par

⁶⁹ RS 741.57

⁷⁰ RS 832.20

route (accord sur les transports terrestres)⁷¹, en particulier l'annexe 1, d'autre part pour exécuter et prouver les contrôles visés à l'art. 53a LCR et indemnisés par la Confédération conformément à l'art. 10, al. 3, de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds⁷². Lesdits organes communiquent les données requises à l'OFROU sous forme anonymisée, conformément à l'art. 44 de l'ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (OCCR)⁷³. Une banque de données de l'OFROU est mise à disposition à cet effet. Les organes de contrôle ne sont aujourd'hui pas en mesure de traiter les infractions constatées lors des contrôles obligatoirement communiqués avec l'application de l'OFROU, qui n'autorise pas la saisie de données personnelles. La saisie des données spécifiques aux personnes et aux véhicules dans le registre fédéral aurait pour avantage de permettre le traitement de l'intégralité du processus au moyen d'une seule application informatique, comme c'est le cas avec le système des accidents de la circulation routière. On pourrait ainsi atténuer quelque peu la charge induite par l'accord sur les transports terrestres et ses obligations de rapport. Le traitement des données personnelles, en particulier celles liées à des infractions pénales, doit reposer sur une base légale formelle, visée par la présente proposition. L'optimisation de la statistique des contrôles de la circulation routière n'a pas fait l'objet d'une consultation ou d'une audition, mais correspond à une demande des organes de contrôle (art. 89o à 89t projet LCR).

1.3.2.23 Confiscation et réalisation des véhicules automobiles en cas d'infraction commise sans scrupule

Dans les cas de graves infractions aux règles de la circulation routière, notamment en cas de grave violation des limites de vitesse, certains cantons confisquent et valorisent déjà le véhicule concerné en vertu de l'art. 69 CP⁷⁴. La présente mesure vise à réglementer uniformément la confiscation et la réalisation des véhicules (art. 90a projet LCR), comme l'ont demandé quatre interventions parlementaires⁷⁵.

La confiscation d'un véhicule automobile représente une atteinte à la garantie de la propriété protégée par l'art. 26 de la Constitution. Une atteinte de ce type doit notamment respecter le principe de la proportionnalité: la confiscation du véhicule automobile n'est proportionnée et justifiée que dans des cas exceptionnels. Les circonstances du cas concret sont à cet égard déterminantes. La présente proposition de permettre aux tribunaux de confisquer les véhicules automobiles tient compte des principes constitutionnels. Toute violation grave des règles de la circulation ne doit pas entraîner automatiquement la confiscation du véhicule utilisé. La confiscation ne sera infligée que si l'auteur de l'infraction a agi sans scrupule et si la confiscation

⁷¹ RS 0.740.72

⁷² RS 641.81

⁷³ RS 741.013

⁷⁴ Par exemple les cantons de Saint-Gall et de Zurich. Article paru dans les Schaffhauser Nachrichten du 6.2.2010, «Auto-Konfiskation ist gängige Praxis», consultable à l'adresse: www2.shn.ch/index.php?page=archivdetail&rub=news&detail=275924 (15.9.2010).

⁷⁵ 04.3472 Postulat Hochreutener du 29.9.2004, Mesures contre les chauffards; 04.3512 Postulat Teuscher du 6.10.2004, Mettre un terme aux graves excès de vitesse; 09.447 Iv.pa.Malama du 10.6.2009, Confisquer les véhicules des chauffards; 09.450 Iv.pa.Teuscher du 10.6.2009, Indemnisation des victimes de chauffards avec le produit de la réalisation des véhicules de ces derniers.

convient pour le dissuader de commettre d'autres infractions graves aux règles de la circulation. Il appartient au juge d'établir un pronostic à ce sujet.

Le véhicule pourra être confisqué même s'il appartient à une tierce personne, mais seulement s'il reste à la disposition du contrevenant. Ce cas de figure survient par exemple lorsque le véhicule appartient à un membre de la famille ou qu'il a été emprunté à une connaissance. En cas de leasing ou de location du véhicule, la confiscation ou la restitution de celui-ci à son propriétaire pourrait suffire à empêcher le contrevenant de commettre de nouvelles violations graves des règles de circulation. Il incombera au juge d'examiner au cas par cas si les conditions nécessaires à la confiscation et à la réalisation du véhicule sont remplies.

Conformément à l'art. 442, al. 4, du code de procédure pénale du 5 octobre 2007 (CPP)⁷⁶, qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2011, les frais de procédure peuvent être compensés avec des valeurs séquestrées. Il est également possible, au-delà des dispositions de l'art. 73 CP, d'allouer le produit par exemple à une organisation d'aide aux victimes. Cette option devrait apparaître opportune en particulier dans le cas d'infractions commises par des chauffards.

Compte tenu des résultats de la consultation, la LCR ne prévoit plus la destruction des véhicules initialement proposée. La possibilité de détruire un véhicule en vertu de l'art. 69 CP est suffisante.

1.3.2.24 Interdiction des avertissements de contrôles du trafic à caractère commercial

On a demandé, dans le cadre de la consultation, s'il y a lieu de préciser la description des délits punissables en matière d'avertissement des contrôles radar (actuellement art. 99, ch. 8, LCR). Les avis exprimés sont très partagés. Eu égard aux réponses fournies dans le cadre de la consultation, le Conseil fédéral propose désormais de n'interdire que les avertissements de contrôles policiers mobiles ou fixes qui sont diffusés en public (par ex. par la radio, sur Internet, par sms) ou proposés commercialement (service payant). Les avertissements à caractère non commercial et qui ne sont pas diffusés publiquement doivent continuer d'être admis.

Pour les cas graves de mise sur le marché d'avertisseurs de radars et d'avertissement, on propose une peine plus sévère, à savoir une peine privative de liberté de trois ans au plus ou une peine pécuniaire (art. 98a projet LCR).

1.3.2.25 Intervention en faveur de poursuites pénales transfrontalières

Cette mesure permet de regrouper les compétences du Conseil fédéral quant à la conclusion de traités internationaux dans le domaine du trafic routier (art. 106a projet LCR), actuellement disséminées dans diverses dispositions.

De plus, la poursuite transfrontalière des infractions aux règles de la circulation routière est facilitée par les dispositions sur la coopération judiciaire visées dans l'Accord du 26 octobre 2004 entre la Confédération suisse, l'Union européenne et la

⁷⁶ RO 2010 1881

Communauté européenne sur l'association de la Confédération suisse à la mise en œuvre, à l'application et au développement de l'acquis de Schengen⁷⁷. Sur le modèle de l'Accord entre la Suisse et l'Allemagne en matière de police⁷⁸ (art. 34 à 41), on visera à l'avenir à ce que l'Etat de résidence impose les amendes. L'Etat requérant ne devra pas en supporter les coûts (art. 40); l'Etat de résidence responsable de l'exécution pourra conserver le produit de l'exécution et le montant des frais fixés dans la décision.

Si le Conseil fédéral acquiert la compétence de conclure de tels traités limités aux infractions aux règles de la circulation routière, il pourra passer des conventions correspondantes avec les principaux Etats. Un nombre nettement plus élevé de conducteurs étrangers coupables d'infractions pourra ainsi être poursuivi et les privilèges des personnes dont le lieu de résidence est à l'étranger, perçus comme choquants, pourront être réduits.

1.3.2.26 Simplification de la procédure des amendes d'ordre

La procédure des amendes d'ordre, régie par la loi du 24 juin 1970 sur les amendes d'ordre (LAO)⁷⁹, est une procédure pénale qui permet de régler à faible coût les infractions mineures aux règles de la circulation routière. Comme les amendes d'ordre sanctionnent les contraventions conformément à l'art. 103 CP, les principes correspondants du droit pénal s'appliquent également. La présente révision prévoit de déroger à l'un de ces principes: l'auteur de l'infraction ne doit plus être le seul à être sanctionné; le détenteur du véhicule peut également être sanctionné si le contrevenant est inconnu de la police. Ce cas de figure est fréquent lors d'infractions impliquant des véhicules en stationnement et lors de contrôles automatiques sans postes d'interception (par ex. vitesse, feux rouges). Désormais, si l'auteur de l'infraction n'est pas connu, il incombera en principe au détenteur du véhicule inscrit dans le permis de circulation de payer l'amende. De cette manière, on pourra atténuer la problématique exposée ci-après. D'une part, les personnes faisant ménage commun ont le droit de refuser de témoigner l'une contre l'autre, si bien que le détenteur du véhicule n'est pas tenu de «trahir» ses familiers. D'autre part, nombre de sociétés ne sont souvent pas en mesure ou ne souhaitent pas communiquer à la police le nom de la personne qui utilisait le véhicule au moment visé. Certes, la police est habilitée à entreprendre des enquêtes pour identifier le conducteur effectif. Toutefois, le coût de ces investigations est disproportionné compte tenu du montant de l'amende prévu. Les frais de justice, eux aussi, ne couvrent que très rarement les charges des autorités, et il apparaît choquant que la collectivité doive les assumer.

Avec la nouvelle réglementation (art. 4 à 6 du projet relatif à la LAO; projet LAO), certains droits du détenteur du véhicule sont réduits. Cependant, ce dernier est en définitive responsable de décider s'il veut payer l'amende lui-même, s'il veut en demander le paiement au coupable effectif (et renoncer à l'avenir à lui céder son véhicule) ou s'il veut communiquer le nom du contrevenant à la police. Dans le cadre de la procédure ordinaire, le détenteur du véhicule a la possibilité d'indiquer le

⁷⁷ RS 0.362.31

⁷⁸ Accord du 27 avril 1999 entre la Confédération suisse et la République fédérale d'Allemagne relatif à la coopération transfrontalière en matière policière et judiciaire, RS 0.360.136.1

⁷⁹ RS 741.03

nom et l'adresse du conducteur au moment de l'infraction ou de fournir des renseignements suffisants concernant son identité afin d'en permettre l'identification. Il va de soi que le détenteur n'est pas tenu de payer l'amende s'il peut établir de manière crédible que le véhicule a été utilisé contre sa volonté et qu'il n'a pu l'empêcher bien qu'ayant fait preuve de la diligence nécessaire. C'est le cas par exemple si le véhicule a été volé.

Sous l'angle d'une conduite administrative et procédurale économique, il apparaît indiqué de renforcer la responsabilité du détenteur du véhicule pour les cas d'importance mineure, sans toutefois qu'il n'en découle pour eux des inconvénients injustifiés, pour plusieurs raisons. Premièrement, le détenteur d'un véhicule peut choisir les personnes à qui il prête son véhicule; deuxièmement, l'infliction d'une amende n'a aucune autre incidence, puisqu'aucune information liée à la personne ne peut être conservée au-delà du paiement. La procédure d'amende d'ordre est anonyme et n'entraîne jamais d'inscription au casier judiciaire (art. 9, let. f, de l'ordonnance du 29 septembre 2006 sur le casier judiciaire⁸⁰) ni de mesure administrative.

1.4 Procédure de consultation

1.4.1 Résultats de la procédure de consultation

Le Conseil fédéral a ouvert la consultation concernant Via sicura en date du 5 novembre 2008. Cette procédure a duré jusqu'au 15 mars 2009. Outre les destinataires consultés systématiquement en vertu de l'art. 4, al. 2, let. a à d, de la loi fédérale du 18 mars 2005 sur la procédure de consultation⁸¹, 421 autres organisations ont été invitées à prendre position. Parmi les destinataires, 108 ont pris position auprès du DETEC ou de l'OFROU. Par ailleurs, 91 autres organisations et personnes ont fait parvenir leurs prises de position.

Les efforts de la Confédération pour améliorer la sécurité routière suscitent l'approbation d'une large majorité. En particulier, 24 cantons et la plupart des partis politiques représentés au sein de l'Assemblée fédérale (PEV, Les Verts, PS; sous certaines réserves également PDC et PLR) sont favorables à la poursuite des efforts visant à renforcer la sécurité routière. Deux cantons rejettent fondamentalement le projet. Ainsi, le canton de Neuchâtel est d'avis que le projet est disproportionné. Le canton de Schwyz estime quant à lui qu'il faut attendre plus longtemps pour connaître les effets de la dernière révision de la LCR, en vigueur depuis 2005, avant d'entreprendre de nouveaux changements; il considère aussi que la mise en œuvre des mesures n'est pas réalisable si les cantons ne reçoivent pas de ressources supplémentaires. L'UDC rejette catégoriquement Via sicura: elle estime que le principe de proportionnalité n'est pas respecté. De plus, elle craint un développement excessif de la bureaucratie ainsi qu'une mise sous tutelle et une criminalisation des usagers de la route qui se comportent correctement.

⁸⁰ RS 331

⁸¹ RS 172.061

Les participants à la consultation se sont inscrits en faux notamment contre les mesures qui auraient imposé des obligations à l'ensemble des usagers de la route⁸².

Le Conseil fédéral a pris connaissance des résultats de la consultation en date du 3 février 2010. Il a défini les mesures qui doivent être poursuivies et a chargé le DETEC d'élaborer un message sur le sujet⁸³. Le projet mis en consultation a servi de base au message, tandis que les principales objections, remarques et propositions issues de la consultation ont été prises en compte. La justification et l'évaluation des diverses mesures à poursuivre font l'objet du ch. 1.3.2.

1.4.2 Mesures abandonnées

L'ensemble des mesures de Via sicura a été remanié suite à la consultation, de telle manière qu'il ne contient plus de mesures «généralisées», applicables à tous. L'objectif de réduire de façon significative le nombre des accidents impliquant des décès et des blessures graves doit être atteint en recourant à des mesures visant spécifiquement les groupes cibles et leurs faiblesses. Les mesures que le Conseil fédéral a décidé de ne pas poursuivre conformément à son arrêté du 3 février 2010 sont présentées ci-après.

1.4.2.1 Soutien financier à la mise en œuvre

Le projet mis en consultation proposait de couvrir les dépenses supplémentaires engendrées pour les pouvoirs publics en augmentant le supplément sur la prime d'assurance-responsabilité civile pour les véhicules automobiles ou en allouant une partie du produit des amendes de circulation à la sécurité routière. Ainsi, des taxes supplémentaires auraient été prélevées, et une participation financière des cantons aurait été requise. Aucune de ces propositions n'a obtenu la majorité: toutes deux ont été rejetées dans une proportion de 7 contre 3 (cf. ch. 1.2.2 pour les effets de cet abandon).

1.4.2.2 Formation complémentaire obligatoire

La mesure proposée aurait imposé une formation complémentaire obligatoire d'une journée tous les dix ans à tous les titulaires du permis de conduire, hormis les personnes déjà soumises à l'obligation de formation complémentaire en vertu de l'ordonnance du 15 juin 2007 réglant l'admission des chauffeurs (OACP)⁸⁴. Une forte majorité des participants à la consultation a rejeté l'obligation générale de formation complémentaire (notamment 21 cantons, trois partis et toutes les associations faïtières). Les cantons, responsables de la mise en œuvre de la mesure, ont rejeté celle-ci principalement en raison de son coût important, ayant des doutes

⁸² Concernant la procédure de consultation terminée, voir en particulier le rapport sur les résultats, en suivant le lien www.admin.ch/ch/f/gg/pc/ind2008.html#DETEC (15.9.2010)

⁸³ Communiqué de presse concernant l'arrêté du Conseil fédéral du 3 février 2010; www.astra.admin.ch/dokumentation/00109/00113/00491/index.html?lang=fr&msg-id=31468 (15.9.2010)

⁸⁴ RS 741.521

quant au rapport coûts-utilité. De nombreux adversaires de la mesure craignent que la qualité des cours ne soit pas garantie en raison de leur grand nombre et doutent de l'effet escompté sur la sécurité routière. Au lieu d'introduire une formation complémentaire obligatoire, on soutiendra donc davantage la formation complémentaire facultative.

1.4.2.3 Interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool pour les conducteurs de voitures de livraison

L'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool faite aux personnes qui conduisent professionnellement des voitures de livraison a été rejetée par 17 cantons (contre huit approbations). Les avis exprimés par les partis, les associations faitières et les autres organisations se sont équilibrés. Lors de la mise en œuvre pratique de cette mesure, il s'avérerait difficile de faire la distinction entre les déplacements professionnels (soumis à l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool) et les trajets privés (soumis à la limite de 0,5 pour mille). Vu que cette différenciation ne serait pas réalisable dans la pratique, le Conseil fédéral a décidé de ne pas poursuivre la mesure.

1.4.2.4 Obligation d'informer lors de la remise de médicaments

Selon l'obligation de fournir des informations imposée dans le projet mis en consultation, les spécialistes qui remettent des médicaments auraient été tenus d'informer leurs clients et patients sur les éventuels effets négatifs des substances remises sur la capacité à la conduite. Cette mesure ne sera pas poursuivie, car les notices d'emballage des médicaments indiquent déjà spécifiquement si la capacité à la conduite est affectée. Par ailleurs, les médecins et les pharmaciens ont un devoir d'information général. En définitive, ancrer une obligation d'informer spécifique dans la LCR ne changerait rien au fait qu'il ne serait jamais possible de prouver l'inobservation du devoir d'information dans un cas d'espèce.

1.4.2.5 Création de tribunaux de la circulation

Cette mesure visait, par la création de tribunaux de la circulation, à simplifier, rationaliser et unifier les procédures concernant les infractions aux règles de la circulation. Si 22 cantons, deux partis, cinq associations faitières et 40 autres organisations ont rejeté la mesure, quatre cantons, trois partis et 32 organisations y étaient favorables. Le Conseil fédéral a décidé que lesdits tribunaux ne pouvaient être institués contre la résistance claire des cantons. Par ailleurs, lors de la révision de la partie générale du CP, il a déjà refusé que les tribunaux pénaux prononcent des mesures administratives (en particulier le retrait du permis de conduire).

1.4.2.6 Exigences minimales posées aux aptitudes caractérielles

Le Conseil fédéral entendait fixer en termes de droit les exigences minimales posées aux aptitudes caractérielles. De nombreux participants à la consultation ont exprimé leurs craintes quant à l'introduction d'un contrôle systématique de l'aptitude caractérielle et rejeté la mesure en conséquence. Pourtant, tel n'a jamais été le but de la mesure proposée. Les exigences minimales posées aux conducteurs peuvent déjà être examinées en vertu des art. 14 et 25 LCR. L'abandon de la mesure a pour conséquence que l'aptitude caractérielle continuera d'être définie par la pratique (doctrine dominante), et non par une ordonnance du Conseil fédéral. Toutefois, le Conseil fédéral fixera à l'avenir des mesures d'assurance de la qualité uniformes à l'échelle de la Suisse en vue de clarifier l'aptitude à la conduite (cf. explications ad art. 25, al. 3, let. f, projet LCR).

1.5 Harmonisation des tâches et des finances⁸⁵

La dernière grande révision de la LCR a montré l'importance des mesures légales pour la sécurité routière en Suisse. Depuis l'entrée en vigueur de ces mesures, en 2005, le nombre de personnes tuées dans la circulation routière a baissé de quelque 15 % (2005: 409; 2009: 349) et celui des personnes grièvement blessées a reculé d'environ 7 % (2005: 5059; 2009: 4708)⁸⁶. Selon les calculs du bpa, la réalisation de l'ensemble des mesures proposées dans le présent message permettrait d'escompter un résultat comparable, soit une réduction maximale, en dix ans, du nombre de personnes tuées de 90 à 100 et une diminution maximum des blessés graves de 1100 à 1200 par an. Pendant les dix premières années, la réduction annuelle moyenne serait alors de quelque 60 à 70 tués et de 750 à 850 blessés graves.

Il est possible d'exprimer financièrement la diminution du nombre des victimes de la route. On distingue à cet égard la réduction des coûts matériels, assumés par la société pour les victimes de la circulation routière, et celle des coûts immatériels. Les coûts matériels se composent de coûts directs et indirects: les coûts directs comprennent les charges des ressources mobilisées pour les soins, la convalescence et les dommages matériels; les coûts indirects consistent en pertes de production dues à l'incapacité de travail, en coûts du remplacement de la victime à son poste de travail, en frais judiciaires et de police et en charges administratives d'assurance. Quant aux coûts immatériels, ils correspondent notamment aux souffrances physiques ou morales des victimes de l'accident ou de leurs proches. Le total des coûts matériels (directs et indirects) et des coûts immatériels représentent les coûts économiques. Les explications ci-après se limitent aux coûts matériels et à l'utilité matérielle des mesures proposées.

En 2007, les accidents de la circulation routière nécessitant des prestations médicales ou d'assurance ont engendré des coûts matériels à hauteur de cinq milliards de francs, dont environ 1,6 milliard pour les accidents de la circulation routière enregistrés par la police.

⁸⁵ Toutes les données sont tirées du rapport intermédiaire du bpa ci-après, daté du 12 août 2010: «Auswirkungen der Via-sicura-Massnahmen, Evaluation des Nutzens der Via-sicura-Massnahmen für die Verkehrssicherheit sowie deren Kosten».

⁸⁶ Source: OFS.

L'utilité matérielle de l'ensemble des mesures proposées dans le message atteint, après dix ans, un maximum de 660 millions de francs par an au total⁸⁷ (ou 490 millions de francs par an en moyenne), dont 270 millions (ou 190 millions par an en moyenne) pour les accidents de la circulation routière enregistrés par la police.

S'il faut connaître l'utilité de l'ensemble de mesures, il importe aussi de savoir ce que sa mise en œuvre coûte et qui la finance. Des coûts surviendront surtout lorsque les usagers de la route devront devenir eux-mêmes actifs, par exemple en se soumettant à un examen de leur aptitude à la conduite ou en fréquentant des cours de formation complémentaire. Par conséquent, plus de 80 % des coûts seront assumés par ceux qui les causent. Le reste des coûts correspond principalement aux charges des cantons pour les infrastructures routières. Le bpa estime à 270 millions de francs par an en moyenne le total des coûts macroéconomiques au cours des dix premières années.

Si l'on compare, sur la base des calculs du bpa, la moyenne des coûts durant les dix premières années à la moyenne de l'utilité matérielle durant la même période, on observe un excédent d'utilité des mesures proposées de quelque 220 millions de francs par an. Cet excédent serait sensiblement supérieur si l'on tenait également compte de l'incidence des coûts immatériels.

1.6 Comparaison et rapport avec le droit européen et le droit international

1.6.1 Généralités

Ces dernières années, de nombreux pays européens ont arrêté un plan d'action national, un programme de sécurité routière ou des objectifs quantifiés en matière de sécurité routière.

Même si l'accroissement de la sécurité routière de chaque pays requiert surtout des mesures au niveau national, les échanges d'expériences, la coopération et l'harmonisation sur le plan international sont aujourd'hui de plus en plus importants. C'est pourquoi diverses organisations internationales s'engagent pour promouvoir la sécurité routière, notamment la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU), l'OMS, le Forum mondial des transports (FMT) et l'UE.

La facilitation des transports internationaux de personnes et de marchandises, notamment de leur sécurité, est l'un des objectifs prioritaires de la CEE/ONU. A cet effet, la commission a édicté de nombreux accords sur la circulation routière et arrêté diverses résolutions. Par exemple, les Etats membres sont invités à mettre en œuvre, dans le cadre de leur législation nationale, des mesures concernant les contrôles techniques des véhicules et les règles de la circulation; on leur recommande en outre des mesures visant la consommation d'alcool, la vitesse, la communication, l'éducation, la formation, la mobilité des piétons et des cyclistes, les déplacements des enfants, etc. (résolutions globales). La Suisse est représentée dans plusieurs groupes de travail de la CEE/ONU, notamment dans celui qui s'intéresse à la sécurité routière («*Working Party on Road Traffic Safety*»).

⁸⁷ Y compris les accidents non enregistrés par la police et les accidents qui ont causé des blessures légères et des dommages matériels.

1.6.2

Comparaison juridique avec l'Union européenne

La Commission européenne, dans son livre blanc intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix» (2001), a fixé l'objectif pour l'UE de réduire de moitié le nombre des morts de la circulation routière d'ici à 2010. A cet effet, la Commission a développé le «Programme d'action européen pour la sécurité routière» («Sauver 20 000 vies sur nos routes. Une responsabilité partagée», 2003). Au total, elle a proposé 60 mesures dans les domaines du comportement dans le trafic, de la sécurité des véhicules, des infrastructures routières, du transport professionnel des biens et des personnes, du sauvetage et de l'assistance aux victimes d'accidents ainsi que de la collecte, de l'évaluation et de la transmission des données relatives aux accidents⁸⁸. Par ailleurs, la Commission a lancé la «Charte européenne de la sécurité routière», qui devrait permettre à un nombre aussi important que possible de responsables de participer au programme d'action. La Charte fonde une communauté d'action de l'UE qui a pour objectif de réduire de moitié le nombre de victimes d'accidents routiers dans les pays de l'UE d'ici 2010⁸⁹.

Certes, l'objectif ambitieux fixé en 2001 de réduire de moitié le nombre des morts dans la circulation routière jusqu'en 2010 n'a pas été complètement réalisé. Toutefois, des progrès considérables ont été réalisés. Par exemple, on table sur une diminution supérieure à 40 % du nombre de personnes tuées sur les routes (contre une baisse de 25 % durant la décennie précédente; cf. ch. 1.1.1).

Le 20 juillet 2010, la Commission a publié un nouveau programme ambitieux en matière de sécurité routière: il doit contribuer à réduire de moitié le nombre de morts dans la circulation routière en Europe au cours des dix prochaines années. Ce programme se compose d'une série de mesures, aux niveaux européen et national, qui visent prioritairement la sécurité des véhicules, la sécurité de l'infrastructure et le comportement des usagers de la route⁹⁰.

1.6.3

Rapport avec le droit européen et le droit international

Divers contrats internationaux concernent le trafic routier.

Citons, pour leur grande importance:

- La convention du 8 novembre 1968 sur la circulation routière⁹¹, la convention du 8 novembre 1968 sur la signalisation routière⁹², et les accords européens du 1^{er} mai 1971 complétant chacune de ces conventions⁹³;

⁸⁸ http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/single_market_for_goods/motor_vehicles/interactions_industry_policies/l24257_fr.htm (29.9.2010)

⁸⁹ www.erscharter.eu/fr (29.9.2010)

⁹⁰ www.etsc.eu/documents/20%2007%20-%20ETSC%20PR%202011-2020%20RS%20Programme_final%20MEMO.pdf (15.9.2010)

⁹¹ RS 0.741.10

⁹² RS 0.741.20

⁹³ RS 0.741.101, 0.741.201

- L'accord sur les transports terrestres⁹⁴. Dans le cadre de ce dernier, la Suisse a repris différents actes de l'UE traitant de la sécurité routière figurant dans l'annexe 1 de l'accord. Ces réglementations concernent par exemple l'introduction du tachygraphe numérique pour les poids lourds affectés au transport des personnes et des marchandises, les contrôles du trafic des poids lourds et le transport des marchandises dangereuses par le rail et la route.

Les mesures de Via sicura ne contredisent pas les réglementations internationales, mais elles les complètent à certains égards. Leur compatibilité avec le droit européen est garantie. La plupart d'entre elles ne sont pas réglementées dans l'UE. Pour celles qui le sont, la référence au droit de l'UE est indiquée. Les mesures ne contredisent pas les accords bilatéraux entre la Suisse et l'UE, et n'engendrent pas d'entraves techniques au commerce. Il convient de souligner que l'UE travaille sur les mêmes projets ou sur des projets similaires (par ex. les feux de circulation diurne qui seront obligatoires, l'éthylomètre anti-démarrage, les permis de conduire à durée limitée, l'uniformisation des contrôles médicaux).

La Suisse s'intéresse à une harmonisation internationale des prescriptions en raison de la forte proportion de véhicules et de conducteurs étrangers dans le trafic routier en Suisse. Il convient donc de prendre des mesures pour renforcer encore les relations avec l'étranger et pour ancrer dans le droit international les mesures utiles à la sécurité routière.

1.7 Mise en œuvre

La mise en œuvre des mesures peut se développer dans le cadre des structures fédérales et cantonales existantes.

1.8 Classement d'interventions parlementaires

Les modifications proposées de la loi permettent de classer les interventions parlementaires suivantes:

- Le *postulat Marty Kälin* du 7 mai 2004, «Maintien de l'aptitude à conduire un véhicule automobile» (04.3249; N 8.10.04), charge le Conseil fédéral de présenter comment on peut maintenir et améliorer l'aptitude à la conduite des conducteurs de véhicules au fil des années et comment on peut garantir que les conducteurs de véhicules automobiles connaissent et respectent les nouvelles dispositions et prescriptions de la circulation routière. Certes, l'introduction d'une formation complémentaire obligatoire pour tous les conducteurs de véhicules automobiles mise en discussion par le Conseil fédéral dans le cadre de la consultation n'a pas été approuvée. Cependant, on propose une formation complémentaire obligatoire des conducteurs fautifs (cf. ch. 1.3.2.7 et explication ad art. 16e projet LCR) et l'obligation continue d'informer pour les autorités, laquelle ne requiert pas de modification de la législation.

⁹⁴ RS 0.740.72

- Le *postulat Marty Kälin* du 18 juin 2004, «Prévenir les graves accidents de la circulation impliquant des camions» (04.3404; N 8.10.04), demande au Conseil fédéral d'examiner comment il serait possible de réduire à l'avenir le nombre d'accidents graves impliquant des camions, notamment sur les autoroutes et dans les tunnels (par ex. par une modification adéquate de la signalisation), d'établir un rapport et d'adapter les ordonnances en conséquence ou de soumettre au Parlement, si nécessaire, le projet de modification correspondante de la loi. Les mesures visant la sécurité de l'infrastructure (ch. 1.3.2.1 et explications ad art. 6a projet LCR) et l'optimisation de la statistique des accidents de la circulation routière (ch. 1.3.2.21 et explications ad art. 89i projet LCR) tiennent compte de ces attentes. L'interdiction des «gigaliners» (ch. 1.3.2.2 et explications ad art. 9, al. 1, dernière phrase, projet LCR) et l'usage diurne obligatoire des phares (ch. 1.3.2.14 et explications ad art. 41, al. 1, projet LCR) contribueront également à la réalisation de ces objectifs. De plus, pour les conducteurs de poids lourds et de bus, une interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool doit être introduite (ch. 1.3.2.13 et explications ad art. 31, al. 2^{bis}, projet LCR).
- Le *postulat Hochreutener* du 29 septembre 2004, «Mesures contre les chauffards» (04.3472; N 17.12.04), invite le Conseil fédéral à examiner comment traiter les actes criminels des chauffards sur nos routes en recourant à une série complète de mesures diverses. La révision proposée de la loi contient des mesures visant explicitement les graves délits de vitesse, comme l'obligation de clarifier l'aptitude à la conduite lors d'infractions aux règles de la circulation routière dénotant l'absence d'égards (ch. 1.3.2.6 et explications ad art. 15d projet LCR), l'obligation d'une formation complémentaire après un grave délit de vitesse (ch. 1.3.2.7 et explications ad art. 16e projet LCR), l'installation d'un enregistreur de données («boîte noire») après un grave délit de vitesse (ch. 1.3.2.8 et explications ad art. 17a projet LCR) et la confiscation des véhicules automobiles après une infraction commise sans scrupule (ch. 1.3.2.23 et explications ad art. 90a projet LCR).
- Le *postulat Teuscher* du 6 octobre 2004, «Mettre un terme aux graves excès de vitesse» (04.3512; N 17.12.04), demande au Conseil fédéral d'examiner diverses mesures pour lutter efficacement contre le comportement des chauffards sur les routes (graves cas d'excès de vitesse). Il s'agit en particulier de prévoir la combinaison de diverses mesures en vue de combattre au mieux les actes des chauffards. La révision proposée de la loi contient des mesures visant explicitement les graves délits de vitesse, mentionnées ci-dessus dans les remarques concernant le postulat Hochreutener du 29 septembre 2004, «Mesures contre les chauffards» (04.3472; N 17.12.04).
- Le *postulat Joder* du 6 octobre 2004, «LCR. Interdire aux assureurs de renoncer à leur droit de recours» (04.3516; N 17.12.04), charge le Conseil fédéral d'établir un rapport examinant comment il faudrait modifier les bases juridiques pour qu'il ne soit plus possible, à l'avenir, d'exclure le recours en cas de dommage matériel dû à une grave négligence dans la circulation routière. La proposition d'obliger les assureurs RC des véhicules automobiles à former recours répond entièrement à cette préoccupation (ch. 1.3.2.17 et explications ad art. 65, al. 3, projet LCR).

- Le *postulat Simoneschi-Cortesi* du 19 juin 2003, «Modification de l’ordonnance sur les règles de la circulation routière» (03.3352; N 17.3.05), demande au Conseil fédéral de modifier l’art. 2, al. 4, de l’ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR)⁹⁵: la consommation de boissons alcoolisées pendant le travail et durant les six heures précédant le début du travail doit également être interdite aux conducteurs qui assument le transport de marchandises à titre professionnel. La révision proposée de la loi prévoit l’interdiction de conduire sous l’influence de l’alcool pour les conducteurs de camions et de bus (ch. 1.3.2.13 et explications ad art. 31, al. 2^{bis}, projet LCR).
- Le *postulat Joder* du 15 juin 2005, «Améliorer la sécurité des motocyclistes» (05.3317; N 7.10.05), donne mandat au Conseil fédéral d’étudier des mesures supplémentaires visant à renforcer la sécurité routière des motocyclistes en envisageant prioritairement une meilleure formation, l’uniformisation des exigences d’examen et l’amélioration technique des motocycles. L’ensemble de mesures proposé rend globalement les routes plus sûres, également pour les motocyclistes. Le Conseil fédéral continuera, au niveau de l’ordonnance, de rechercher des mesures spécifiques pour améliorer la formation à la conduite, l’examen des aptitudes de conduite et les exigences techniques des motocycles.
- Le *postulat Hubmann* du 23 mars 2006, «Abolir le système passoire des amendes d’ordre» (06.3119; N 23.6.06), demande au Conseil fédéral de présenter un rapport exposant quelles mesures juridiques permettraient d’empêcher que des personnes n’esquivent les amendes d’ordre en niant leur propre culpabilité et qu’elles ne recourent systématiquement au droit de refuser de témoigner pour des proches parents, époux et partenaires. Les mesures visant à simplifier la procédure d’amendes d’ordre répondent entièrement aux attentes de ce postulat (ch. 1.3.2.26 et explications ad art. 4 à 6 projet LAO).

2 Explications spécifiques aux articles

2.1 Loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière

Préambule

Le préambule renvoie encore à l’ancienne Constitution fédérale. Il est donc modifié de manière à renvoyer aux dispositions de la Constitution fédérale du 18 avril 1999.

Art. 1, al. 2

Les règles de la circulation sont désormais définies aux art. 26 à 57a.

⁹⁵ RS 741.11

Al. 3

L'al. 3 a été introduit en même temps que la nouvelle loi fédérale du 12 juin 2009 sur la sécurité des produits⁹⁶ (art. 20, al. 2, ch. 2) et est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2010⁹⁷. La mention des annexes s'est perdue au cours des travaux de rédaction.

Art. 2, al. 3^{bis}, première phrase

L'expression «OFROU» est remplacée par «Office fédéral des routes (OFROU)».

Art. 4, al. 2

La modification, purement rédactionnelle, est rendue nécessaire par le remplacement de l'expression «celui qui» par «quiconque».

Art. 6a Sécurité de l'infrastructure routière

Al. 1

La prise en compte de la sécurité routière lors de la planification, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure routière va de soi aujourd'hui. Néanmoins, on ne dispose pas encore d'instructions applicables pour tous les instruments. C'est pourquoi la Confédération, représentée par l'OFROU, élaborera des recommandations et des directives pour aider les cantons et les communes dans leurs tâches. On veillera particulièrement à un bon rapport coûts-utilité des tâches.

Al. 2

Les points noirs en matière d'accidents et les endroits dangereux du réseau routier peuvent être identifiés grâce à la statistique optimisée de la Confédération relative aux accidents de la circulation routière. Des illustrations graphiques et des analyses approfondies des concentrations, des types et des causes d'accidents permettront aux propriétaires de routes d'élaborer une planification efficace en vue d'éliminer les dangers et de procéder aux assainissements voulus dans le cadre de l'entretien ordinaire.

Al. 3

Pratiquement tout propriétaire de route opère d'ores et déjà avec des chargés de la sécurité. Que cette tâche soit assumée par des organes internes à l'administration (par ex. l'Office des ponts et chaussées, la police de la circulation) ou par des bureaux d'ingénieurs ou des chargés de sécurité externes ne joue aucun rôle. Il importe qu'un service de contact institutionnalisé traite les questions relevant de la sécurité routière. Des experts bien formés et compétents dans le domaine de la sécurité routière constituent un important fondement de la sécurité de l'infrastructure routière.

Art. 9, al. 1 et 1^{bis}

Cette réglementation interdit l'admission et l'entrée en Suisse des «gigaliners», ces ensembles de véhicules d'une longueur pouvant atteindre 25,25 mètres et dont le

⁹⁶ RS 930.11

⁹⁷ RO 2010 2573; FF 2008 6771

poids peut atteindre 60 tonnes. La longueur maximale, fixée aujourd'hui par voie d'ordonnance à 18,75 mètres (art. 65, al. 2, let. f, OCR), doit être abrogée au niveau de la loi conformément à la motion 10.3342 («Non aux 60 tonnes sur les routes suisses») de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats (CTT-CE) et à la réponse que lui a donnée le Conseil fédéral. L'al. 1^{bis} correspond à l'actuel art. 9, al. 1, 1^{re} et 2^e phrases.

Al. 3, 2^e phrase

L'al. 3 fait exclusivement l'objet de modifications de nature formelle.

Art. 14 Aptitude et qualifications nécessaires à la conduite

Les modifications sont surtout de nature formelle. Pour des raisons d'ordre systématique, l'actuel art. 14, al. 2^{bis}, sera désormais l'art. 15e, l'actuel art. 14, al. 3, devenant désormais l'art. 15d, al. 5, et l'actuel art. 14, al. 4, devenant l'art. 15d, al. 1, let. e.

Al. 1

Les conditions fondamentales requises pour conduire un véhicule automobile (aptitude et qualifications nécessaires à la conduite) sont désormais mentionnées explicitement.

Al. 2 et 3

La nouveauté réside dans l'établissement d'une liste positive des conditions de l'aptitude et des qualifications nécessaires à la conduite.

Art. 14a Permis d'élève conducteur

Al. 1 et 2

Pour des raisons de transparence, les principes réglementés à ce stade au niveau de l'ordonnance sont désormais transposés dans la loi sans modification matérielle.

Art. 15

Titre marginal

Cet article contient également des prescriptions concernant la formation complémentaire. Cet aspect doit apparaître dans le titre.

Al. 1

Désormais, la condition est que l'accompagnant doit avoir terminé sa période probatoire avec succès. En cas d'infraction entraînant le retrait du permis de conduire, la durée probatoire doit être prolongée d'un an. De ce fait, aucun délai concret n'est fixé.

Al. 3 et 4

La notion de «permis de moniteur de conduite» est adaptée à la terminologie de l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les moniteurs de conduite⁹⁸ et remplacée par celle d'«autorisation d'enseigner la conduite».

Al. 5

Suite au clair refus d'une formation complémentaire obligatoire pour tous les conducteurs de véhicules automobiles (cf. ch. 1.4.2.2), le pouvoir donné au Conseil fédéral se limite à édicter des prescriptions de formation complémentaire à l'intention des conducteurs professionnels. La formation complémentaire des chauffeurs professionnels, déjà introduite dans le cadre de l'OACP, conserve sa base légale.

Art. 15a, al. 2 et 2^{bis}

L'article fixe les conditions de la délivrance du permis de conduire à l'essai. L'al. 2^{bis} correspond au contenu de l'actuel art. 15a, al. 2, let. b. Au terme de la période probatoire, le permis de conduire définitif n'est plus établi pour une durée illimitée. Les conditions de délivrance du permis de conduire définitif sont fixées à l'art. 15b.

Art. 15b Permis de conduire définitif

L'al. 1 correspond au contenu de l'actuel art. 14, al. 1. L'al. 2 correspond à l'actuel art. 15a, al. 2. Les différentes catégories de permis de conduire ne sont désormais délivrées que pour une durée limitée.

Art. 15c Durée de validité des différentes catégories de permis

Al. 1

Les différentes catégories de permis n'ont plus qu'une durée de validité limitée.

Al. 2

Cette réglementation est plus stricte que l'actuelle: il faut désormais apporter la preuve de facultés visuelles suffisantes entre 50 et 70 ans. A partir de 70 ans, il faut toujours se soumettre à l'examen médical périodique bisannuel de l'aptitude à la conduite (réglementé à l'art. 15d, al. 2). On entend renoncer à la réduction de la durée de validité du permis de conduire (parallèlement au rapprochement des examens médicaux).

Al. 3

Les titulaires des permis de conduire des catégories «camions» (C, C1), «autocars» (D, D1) et les personnes autorisées à transporter des personnes à titre professionnel doivent actuellement se soumettre à un examen du médecin-conseil tous les cinq ans jusqu'à l'âge de 50 ans. L'intervalle est ensuite réduit à trois ans. Cette situation reste inchangée.

⁹⁸ RS 741.522

Al. 4

S'agissant du permis de conduire pour les catégories de véhicules destinés au transport de personnes et comptant plus de huit sièges, outre le siège du conducteur, il ne doit plus être possible de prolonger la validité au-delà de l'âge de 70 ans révolus. Pour toutes les autres catégories, aucune limite d'âge n'est prévue.

Al. 5

La loi ne formule que les éléments essentiels de la limitation dans le temps et les conditions permettant de proroger la validité du permis. Le Conseil fédéral réglementera les détails de manière à ce que les différentes durées de validité des catégories professionnelles et non professionnelles, outre les durées de validité limitées des cartes de qualification de conducteur visées par les dispositions de l'OACP, n'occasionnent qu'un minimum de charges aux titulaires de permis de conduire. Pour les véhicules de puissance ou de vitesse minimales également, le permis de conduire ne doit plus être délivré que pour une durée de validité limitée. Cependant, le Conseil fédéral a l'intention de prévoir des durées de validité plus longues pour les cyclomoteurs (aujourd'hui généralement des vélos électriques) et pour les véhicules agricoles.

Al. 6

Si l'examen médical révèle une maladie dont la progression affecte toujours plus l'aptitude à conduire, il peut être indiqué de réduire la durée de validité du permis et d'ordonner des examens plus fréquents.

Art. 15d Détermination de l'aptitude ou des qualifications nécessaires à la conduite

Al. 1

En cas de doute quant à l'aptitude à la conduite, il convient en principe d'ordonner les clarifications nécessaires. L'al. 1 n'énumère pas exhaustivement les principaux cas.

Let. a

Du point de vue médical, un examen de l'aptitude à la conduite apparaît indiqué pour les personnes qui ont conduit un véhicule à moteur avec une concentration d'alcool dans le sang de 1,6 pour mille ou plus par unité de poids. Pour atteindre une telle alcoolémie, un homme de constitution moyenne doit boire environ 2,5 litres de bière ou un litre de vin en deux heures. Des concentrations aussi élevées sont l'indice d'un problème de consommation abusive, voire d'addiction⁹⁹.

Let. b

La raison de la clarification peut être, d'une part, la conduite sous l'influence d'un stupéfiant, d'autre part, le transport de drogues dites «dures» comme la cocaïne ou

⁹⁹ Stephan E.: Die Legalbewährung von nachgeschulten Alkoholersttätigen in den ersten 2 Jahren unter Berücksichtigung ihrer BAK-Werte. Zeitschrift für Verkehrssicherheit N 23, pp. 2 à 9 (1986). Krüger H.P., Das Unfallrisiko und der Alkohol unter besonderer Berücksichtigung risikohöherer Faktoren, Gustav Fischer éd., Stuttgart, 1995.

l'héroïne, même si la personne ne se trouve pas sous l'influence de ces substances au moment du contrôle.

Le risque important de dépendance aux «drogues dures» justifie que l'on procède à une clarification, même si la personne visée n'est pas sous l'effet d'une drogue au moment du contrôle. En revanche, quiconque transporte des «drogues douces» dans sa voiture (par ex. du cannabis) ne doit se soumettre à une clarification de son aptitude à la conduite que s'il se trouve au volant dans l'incapacité de conduire.

Let. c

Les infractions citées sont des indices de carences caractérielles. Quiconque met autrui en danger par une négligence grave, voire intentionnellement, par exemple en perturbant le trafic par des freinages intempestifs à vitesse élevée, quiconque organise des courses illégales ou transgresse gravement les prescriptions de vitesse, doit se soumettre à un examen.

Let. d et al. 4

Les personnes handicapées physiquement disposent de nombreuses possibilités pour garantir leur aptitude à la conduite (en particulier grâce à l'aménagement de leur véhicule). En revanche, l'invalidité psychique est problématique: il faut alors examiner si la maladie psychique est compatible avec la conduite sûre de véhicules automobiles. C'est pourquoi, les offices AI cantonaux doivent à l'avenir être autorisés à fournir les données permettant d'évaluer l'aptitude et les qualifications nécessaires à la conduite aux autorités cantonales responsables de la circulation routière. Lorsque survient une telle communication, l'autorité responsable de la circulation routière entreprend les clarifications requises. Le droit d'informer des offices AI cantonaux est ancré dans la loi fédérale du 19 juin 1959 sur l'assurance-invalidité (LAI)¹⁰⁰ (art. 66a, al. 1^{bis}, projet LAI; cf. explications y relatives). Comme les offices AI ne peuvent pas savoir si une personne est autorisée à conduire ou non, les autorités cantonales d'admission les en informent.

Let. e et al. 3

Les médecins doivent avoir la possibilité, comme dans le droit actuel, de signaler aux autorités cantonales responsables de la circulation routière les personnes qui leur apparaissent inaptes à la conduite. On renoncera toutefois, à l'avenir également, à l'obligation d'annoncer, car elle ne serait guère applicable et pourrait perturber durablement la relation du médecin à son patient.

Al. 2

A partir de 70 ans, un examen médical périodique est effectué tous les deux ans pour déterminer l'aptitude à la conduite (condition inchangée). L'autorité cantonale continuera donc à convoquer les conducteurs de véhicules automobiles âgés de 70 ans ou plus à l'examen médical, tous les deux ans. Si l'examen médical révèle une maladie dont la progression affecte toujours plus l'aptitude à conduire, il peut être indiqué d'ordonner des examens plus fréquents.

¹⁰⁰ RS 831.20

Al. 5

Si les qualifications nécessaires à la conduite suscitent des doutes, des mesures sont possibles. Ces qualifications comprennent d'une part la connaissance des règles de la circulation, des signaux et des marquages; elles couvrent d'autre part la capacité de piloter un véhicule automobile sans mettre en danger les autres usagers de la route et la capacité d'interpréter correctement les conditions de trafic pour y réagir de manière appropriée. Selon la carence constatée, il faut prendre l'une des mesures citées.

Art 15e Délai d'attente pour cause de conduite sans permis

L'art. 15e correspond à l'actuel art. 14, al. 2^{bis}.

Art 16a, al. 1, let. a, 16b, al. 1, let a, c et d, et 16c, al. 1, let. a et c à f

Ces dispositions font l'objet d'une adaptation purement rédactionnelle rendue nécessaire par le remplacement de l'expression «la personne qui» par «quiconque».

Art. 16a, al. 1, let. b, 16b, al. 1, let. b, et 16c, al. 1, let. b

Ces articles sont complétés par l'introduction de la force probante du test de l'alcool dans l'haleine. Cf. à cet égard les explications ad art. 55 projet LCR et les explications relatives à la modification de l'ordonnance de l'Assemblée fédérale concernant les taux d'alcoolémie limites admis en matière de circulation routière (ch. 2.3).

Art. 16a, al. 1, let. c, et 16b, al. 1, let. b^{bis}

Désormais, la violation de l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool visée à l'art. 31, al. 2^{bis}, est intégrée dans le catalogue des infractions légères (art. 16a, al. 1, let. c) et des infractions moyennement graves (art. 16b, al. 1, let. b^{bis}). Cf. les explications ad art. 31, al. 2^{bis}, projet LCR et ch. 1.3.2.13.

Art. 16c^{bis}, al. 2, 3^e phrase

L'art. 104b étant abrogé, le renvoi doit être adapté.

Art. 16e Cours d'éducation routière en cas de retrait du permis de conduire

Al. 1

Divers modèles de cours doivent être développés selon les types d'infraction (consommation d'alcool, consommation de stupéfiants, autres infractions). Les exigences posées aux cours et à leurs prestataires, officiellement reconnus, doivent être fixées pour toute la Suisse dans les dispositions d'exécution. La durée des cours sera d'au moins huit heures réparties sur deux demi-journées ou sur quatre soirées, car un déroulement séquentiel présente de grands avantages pédagogiques et didactiques (renforcement de la motivation personnelles par étapes, répartition des informations transmises, travaux à domicile, etc.)¹⁰¹. Les objectifs et les contenus des

¹⁰¹ Rapport scientifique final à l'attention du Fonds de sécurité routière (FSR) «Erstauffällige Trunkenheitsfahrer: die vergessene Mehrheit?», mars 2009.

divers types de cours doivent être définis: outre les aspects juridiques et, dans les cas visant la consommation d'alcool ou de drogues, les aspects médicaux, un thème central doit viser la prévention des rechutes (profil de risque personnel, élément déclencheur de la rechute, stratégies de changement de comportement, etc.). Pour atteindre les objectifs fixés, on recourra à des méthodes didactiques interactives impliquant activement les participants. L'assurance de la qualité est également un aspect important qu'il convient de réglementer (surveillance de la qualité des cours, notamment de la qualité de la conception des cours, des matériels didactiques et de l'exécution des cours).

Al. 2

Le Conseil fédéral prévoira les exceptions, afin d'éviter notamment les cas de rigueur, lorsque la fréquentation d'un cours n'est pas possible pendant la période de retrait du permis et que l'intéressé n'en est pas responsable.

Art. 17a Enregistreurs de données et éthylomètres anti-démarrage

Al. 1

Quiconque entend être de nouveau autorisé à conduire après un retrait du permis de conduire de longue durée sanctionnant des infractions aux limitations de vitesse doit se soumettre à une période probatoire de cinq ans. La mise à l'épreuve consiste à ne conduire que des véhicules munis d'un enregistreur de données («boîte noire»). Ce dispositif enregistre la vitesse et les trajets, de manière à ce que les éventuelles infractions contre les limitations de vitesse prescrites puissent être contrôlées.

Al. 2

Quiconque s'est vu retirer son permis de conduire pour une période illimitée en raison de consommation délictueuse d'alcool (retrait de sécurité) et souhaite de nouveau conduire n'est pas autorisé à conduire sous l'influence de l'alcool durant cinq ans et doit recourir pendant ce temps-là à un éthylomètre anti-démarrage. Grâce à cette mesure, le véhicule ne peut être mis en route que si un test du taux d'alcool dans l'haleine a été préalablement passé avec succès. En cas de test réussi (0 pour mille), l'allumage du moteur est libéré. Le moment du test et les taux d'alcool sont enregistrés.

Al. 3

Les dispositions dérogatoires tiennent compte de divers problèmes pratiques, par exemple en cas de voyage à l'étranger, de location de véhicule, d'utilisation d'un véhicule de remplacement, d'utilisation commune d'un véhicule. Si l'autorité cantonale exempte provisoirement une personne soumise à l'obligation visée, elle ordonne des mesures de compensation adéquates (par ex. l'obligation de tenir un livre de bord).

Al. 4

Aux fins de contrôle, une inscription correspondante est portée dans le permis de conduire. Si l'intéressé n'observe pas la condition qui lui est imposée (par ex. en conduisant un véhicule automobile non équipé d'un enregistreur de données), son permis lui sera de nouveau retiré pour une période appropriée et une amende lui sera infligée (art. 99, al. 1, let. h et i, projet LCR).

Al. 5

En particulier, les enregistrements de la «boîte noire» peuvent atteindre profondément la sphère privée. C'est pourquoi la loi prévoit à quelles fins ces données peuvent être exploitées. Elle ne permet pas, par exemple, de recourir à ces dernières pour procéder à des recherches par quadrillage ou pour établir des profils de mouvement.

Al. 6

Le Conseil fédéral régleme les dispositions d'exécution au niveau de l'ordonnance. Il s'agit par exemple de la spécification des appareils, des exigences qui leur sont posées, des services autorisés à procéder à leur installation, de l'assujettissement aux dispositions de l'ordonnance sur les instruments de mesure, du contrôle technique périodique, du transfert et du traitement des données.

Art. 19

Al. 1

Les enfants âgés de moins de sept ans ne doivent pas être totalement exclus du trafic cycliste sur les routes publiques. Le Conseil fédéral prévoira diverses exceptions, après avoir toutefois conduit une audition à ce sujet. On peut envisager d'autoriser les jeunes enfants à circuler partout à vélo en compagnie d'adultes et sous leur responsabilité. En l'absence d'un accompagnement, cependant, leur rayon d'action doit se limiter aux zones de rencontre, aux «zones 30», aux pistes cyclables, aux routes et aux chemins interdits aux véhicules automobiles.

Al. 2, 1^{re} phrase

L'al. 2, 1^{re} phrase, ne subit que des adaptations rédactionnelles.

Art. 21

Al. 1

Désormais, l'âge minimal pour conduire un véhicule à traction animale est fixé à quatorze ans. Les «véhicules à traction animale», traîneaux compris, sont des véhicules sans dispositif d'entraînement propre, conçus pour être attelés à des animaux.

Al. 2, 1^{re} phrase

L'al. 2, 1^{re} phrase, ne subit que des adaptations rédactionnelles.

Art. 25, al. 2, let. i

La dernière partie de la phrase, «... ainsi que, le cas échéant, sur les véhicules conduits par des personnes qui ont été condamnées pour excès de vitesse», disparaît. Cet objet sera désormais réglementé à l'art. 17a, al. 1, projet LCR.

Al. 3, let. e

Le Conseil fédéral prescrit l'objet de l'examen (par ex. le cœur) et son ampleur (par ex. stéthoscope, ECG).

Al. 3, let. f

Le Conseil fédéral fixera des critères uniformes concernant l'admission des personnes soumises à un examen de l'aptitude à la conduite et la procédure même de cet examen. Dans ce contexte, il accordera l'attention voulue à l'assurance de la qualité.

Art. 31, al. 2^{bis}

Le Conseil fédéral ne peut introduire l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool que pour des groupes de personnes déterminés, dont la liste est exhaustive. Soit ces personnes ont une responsabilité particulière envers les autres usagers de la route (chauffeurs professionnels transportant des personnes, chauffeurs de camion, transporteurs de marchandises dangereuses, moniteurs de conduite, accompagnants d'élève-conducteur), soit elles constituent un danger particulier en raison de leur inexpérience (titulaire du permis d'élève-conducteur ou du permis de conduire à l'essai).

Pour tous les autres groupes de personnes, soit surtout pour les conducteurs de voitures de tourisme, la limite d'alcoolémie reste fixée à 0,5 pour mille, la limite qualifiant l'état d'ébriété demeurant à 0,8 pour mille d'alcool dans le sang.

Al. 2^{ter}

L'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool signifie que la valeur limite est fixée si proche de zéro qu'il est impossible de boire jusqu'à une certaine limite autorisée et que la règle de comportement est simple et compréhensible: «boire ou conduire». La valeur limite n'est pas fixée à 0,00 pour mille, car les valeurs mesurées inférieures à 0,10 pour mille ne peuvent pas être quantifiées analytiquement sans réserve. Selon les observations de l'Office fédéral de métrologie, les éthylomètres disponibles sur le marché permettent de mesurer de manière fiable les concentrations d'alcool dans le sang à partir de 0,2 pour mille. Certains dispositifs récents déjà proposés dans le commerce permettent même de détecter avec précision un taux d'alcool dès 0,1 pour mille.

Art. 41, al. 1

L'usage obligatoire des phares pour conduire de jour se limite aux véhicules automobiles. Sont donc exemptés de l'obligation les cycles, les chaises roulantes, les voitures à bras, les remorques et les engins assimilés à des véhicules.

Al. 2

Les véhicules automobiles et les véhicules non motorisés à voies multiples devront, comme c'est déjà le cas (d'ores et déjà réglementé au niveau de l'ordonnance), être éclairés du début du crépuscule jusqu'au point du jour et en cas de mauvaise visibilité, lorsqu'ils sont stationnés sur la chaussée et peu visibles. Cette obligation ne s'applique pas, pour des raisons techniques, au parcage des vélos.

Al. 2^{bis}

Correspond au contenu de l'actuelle 2^e phrase de l'art. 41, al. 1.

Art. 46, al. 3

On propose d'introduire l'obligation de porter le casque à vélo jusqu'à l'âge de quatorze ans révolus. Quant aux autres classes d'âge, on continuera de les encourager à porter le casque volontairement. En outre, le Conseil fédéral fixera par voie d'ordonnance les exigences de qualité posées aux casques à vélo. Cf. les explications ad art. 57, al. 5, let. b, projet LCR.

Art. 54 Attributions spéciales des organes de contrôle

Al. 1 à 5

Les al. 1 à 5 reçoivent une nouvelle numérotation et le terme de «police» est remplacé par l'expression «organes de contrôle». On garantit ainsi que tous les organes habilités à exercer un contrôle aient la possibilité de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic. Outre la police, l'Administration fédérale des douanes exécute aussi des contrôles de la circulation routière dans le cadre de ses contrôles douaniers, contribuant ainsi à l'amélioration de la sécurité sur les routes suisses.

Al. 6

Le nouvel al. 6 crée, pour les organes de contrôle, la base juridique qui leur permet de prendre les mesures adéquates pour les véhicules soumis à la loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs¹⁰² ou à la loi du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route¹⁰³. Dans les secteurs où les trajets ne peuvent être effectués qu'avec l'autorisation requise, ce complément permet d'interdire la poursuite de la course, lorsque les organes de contrôle ont par exemple relevé une infraction répétée ou grave aux prescriptions. La formulation, sous forme de disposition potestative, garantit une approche adaptée au cas d'espèce.

Art. 55

Al. 3

La phrase introductive et la let. ont fait l'objet d'une adaptation formelle et d'une précision. La let. b fait l'objet d'une adaptation purement rédactionnelle. En vertu de la nouvelle let. c, une prise de sang doit désormais être ordonnée si la personne concernée l'exige.

Al. 3^{bis}

Le contrôle au moyen de l'éthylomètre s'avère impossible ou inapproprié pour constater l'infraction dans les cas suivants: fuite du conducteur, consommation ultérieure d'alcool, opposition, affection des voies respiratoires (liste non exhaustive).

Al. 6

Le constat de l'état d'ébriété se réfère désormais généralement au résultat du contrôle au moyen de l'éthylomètre plutôt qu'à l'analyse de sang. Comme il n'est pas

¹⁰² RS 745.1

¹⁰³ RS 744.10

possible de convertir directement les valeurs, l'ordonnance de l'Assemblée fédérale concernant les taux limites d'alcool admis en matière de circulation routière doit comporter des valeurs limites pour le taux d'alcool dans l'haleine (cf. explications au ch. 2.3).

Al. 6^{bis}

L'actuel al. 6^{bis} est désormais transposé dans l'art. 31, al. 2^{bis}, let. a. Le nouvel al. 6^{bis} précise que la concentration d'alcool dans le sang est déterminante.

Art. 57, al. 5, let. b

Cet article ancre dans la LCR l'obligation du port d'un casque, déjà en vigueur pour quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur, comme les quads et les trikes. En remplaçant la tournure «véhicules à deux roues équipés d'un moteur» par «véhicules motorisés à deux roues», on veut en outre clairement noter que les conducteurs de véhicules à deux roues équipés d'une assistance au pédalage (par ex. les vélos électriques ou les e-bikes) peuvent être soumis à l'obligation de porter le casque par voie d'ordonnance. En effet, ces véhicules permettent d'atteindre des vitesses égales, voire supérieures à celles des cyclomoteurs, dont les conducteurs sont aujourd'hui déjà soumis à l'obligation de porter un casque protecteur.

Art. 57b

La perturbation des contrôles de la circulation routière est désormais réglementée à l'art. 98a.

Titre précédant l'art. 57c

Titre 3a Gestion du trafic

Pour des raisons de systématique, le titre actuel est remonté d'un niveau.

Art. 65, al. 3

L'al. 3 est complété par l'obligation faite à l'assureur de former recours en cas de négligence grave (cf. ch. 1.3.2.17).

Art. 68a Déclaration des sinistres causés

Le Conseil fédéral propose d'introduire en Suisse ce droit des preneurs d'assurance qui est prescrit dans l'UE.

Art. 89, al. 1

Il a été ajouté que le Conseil fédéral peut, si nécessaire, édicter des prescriptions complémentaires; la formulation à l'art. 25, al. 1, LCR a été adaptée en conséquence.

Titre précédant l'art. 89a

Titre 4a **Systèmes d'information** (*nouveau*)

Chapitre 1

Système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC)

Art. 89a à 89h Système d'information relatif à l'admission à la circulation

Les nouveaux art. 89a à 89h visent à une consolidation formelle. Le contenu matériel des actuels art. 104a à 104d de la loi sur la circulation routière est intégralement conservé. Cette remarque vaut également pour les dispositions actuelles de l'ORCT¹⁰⁴. Les nouveautés matérielles introduites par la présente révision sont expliquées ci-après.

Art. 89a Principes

Al. 3

L'actuelle maîtrise des données par la Confédération (OFROU) est désormais explicitement arrêtée.

Al. 4

Dans un système interconnecté, la responsabilité requiert une attribution sans ambiguïté. De cette coopération découle pour les cantons et les autres parties impliquées l'obligation de supporter les interfaces techniques et de fournir les données.

Art. 89b But

Let. g

Les données sauvegardées dans le SIAC servent, dans le cadre des compétences découlant des lois spéciales afférentes, également à la réquisition ou à la location de véhicules pour l'armée, la protection civile et l'approvisionnement économique du pays et à la mise en œuvre d'un éventuel rationnement des carburants.

Let. k

La fonction du registre des cartes de tachygraphe pour contrôler le respect de l'ordonnance du 19 juin 1995 sur les chauffeurs¹⁰⁵, à ce stade uniquement réglemen-tée au niveau de l'ordonnance, est désormais également ancrée dans l'article précisant le but de la loi.

Let. l

L'Office fédéral des transports (OFT) décide si une entreprise de transports routiers est admise ou non au transport des personnes et des marchandises. Les données du SIAC seront également utilisées à cet effet.

¹⁰⁴ RS 822.223

¹⁰⁵ RS 822.221

Art. 89c Contenu

Let. c

Le respect des temps de travail et de repos des chauffeurs professionnels est également contrôlé au moyen du tachygraphe numérique. Les données nécessaires à l'établissement des cartes de tachygraphe sont stockées dans le SIAC.

Art. 89d Traitement des données

Al. 1, let. c

Les autorités responsables du rationnement des carburants (actuellement l'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays) sont également habilitées, dans le cadre de l'exécution de leurs tâches, à traiter les données relatives aux véhicules et à leurs détenteurs.

Al. 2

Les cantons reçoivent la possibilité de traiter les données relatives à l'admission à la circulation routière directement dans le système d'information de la Confédération. A cet effet, le système d'information répond à une «conception multiutilisateur»: plusieurs utilisateurs peuvent faire usage du système simultanément, mais indépendamment l'un de l'autre, sans pouvoir consulter mutuellement leurs données, la gestion des utilisateurs et d'autres informations similaires. L'intégrité des données cantonales est ainsi garantie.

Art. 89e Accès en ligne aux données

Let. f

L'OFT peut accéder aux données relatives à l'immatriculation des véhicules et aux mesures administratives, en lien avec l'admission des entreprises de transport routier (cf. art. 89b, let. l, projet LCR).

Let. g

L'Office fédéral de l'énergie (OFEN) peut accéder aux données relatives aux véhicules automobiles pour l'exécution de la loi du 8 octobre 1999 sur le CO₂¹⁰⁶.

Let. i et j

La loi régit le droit de consultation des données du registre des cartes de tachygraphe par des autorités étrangères qui en ont besoin pour établir des cartes de conducteur et pour contrôler les durées de travail et de repos.

Art. 89f Droit de consulter

Le droit de consulter ses propres données sera désormais également réglementé au niveau de la loi.

¹⁰⁶ RS 641.71

Art. 89g Communication des données

Al. 1

Le principe de non-publicité des données relatives à l'admission à la circulation routière, réglementé jusqu'à ce stade au niveau de l'ordonnance, est désormais ancré dans la loi, car il constitue un important principe garantissant la protection des données.

Al. 3

Un catalogue complet réglemente désormais, au niveau de la loi, la communication des données concernant les véhicules et leurs détenteurs. Les offices cantonaux de la circulation routière ne communiquent en principe ces données qu'aux parties impliquées dans la procédure d'admission.

Par ailleurs, il n'existe que deux exceptions, réglementées à ce stade au niveau de l'ordonnance: la communication de données aux personnes impliquées dans des accidents de la route et aux personnes qui font valoir par écrit un intérêt suffisant dans la perspective d'une procédure. La pratique qui a prévalu jusqu'ici, consistant à communiquer sans condition à tout un chacun les données concernant les détenteurs de véhicule (par ex. par Internet ou sms), ne sera plus admise, car elle contredit le principe de non-publicité des données relatives à l'admission à la circulation routière.

Al. 4

L'OFROU peut délivrer des extraits du registre aux personnes citées à l'al. 3 et aux services qui ont accès aux données (art. 89 projet LCR).

Al. 6

L'al. 6 constitue la base permettant à l'OFROU d'octroyer aux assureurs RC des véhicules automobiles le droit de consulter les mesures administratives de leurs assurés ou des personnes requérant une couverture d'assurance. Le Conseil fédéral ne fera usage de cette possibilité que si les assureurs, en contrepartie, mettent les données relatives aux accidents à disposition pour la statistique des accidents de la circulation routière.

Al. 7

Les données relatives aux types de véhicules peuvent être publiées, comme par le passé. Cette réglementation, qui s'applique déjà à la publication d'autres données matérielles (c'est-à-dire ne concernant pas des personnes), est désormais explicitement formulée.

Art. 89h Organisation et exécution

Dans un système interconnecté, à savoir un système d'information accessible par divers services disposant d'un système autonome de traitement des données, la protection et la sécurité des données doivent être réglementées globalement et uniformément.

Chapitre 2

Système d'information relatif aux accidents de la route

Art. 89i Principes

Désormais, l'OFROU assume la responsabilité de la statistique des accidents de la circulation routière et gère à cet effet le registre des accidents de la circulation en coopération avec les cantons.

Al. 2, let. a

Les cantons introduisent les données relevées lors des accidents de la circulation routière, en s'aidant d'un procès-verbal de relevé d'accident uniformisé à l'échelle suisse, soit directement soit par une interface dans la partie de saisie du registre (système de saisie). Le système de saisie réserve à chaque canton un domaine délimité sur les plans technique et organisationnel, où les données personnelles sensibles peuvent être classées, hors d'accès des personnes non autorisées. Les cantons sont ainsi en mesure d'utiliser simultanément le système de saisie comme système leur permettant d'établir les rapports de dénonciation.

Al. 2, let. b

La partie analyse (système d'analyse) ne contient que des données matérielles et des données personnelles pseudonymisées. Il s'agit des données enregistrées dans le système au moyen du système de saisie (art. 89k, let. a à e, projet LCR), où les données personnelles ont été pseudonymisées (art. 89k let. a) ou non transférées (art. 89k, let. f et g). On peut les analyser sous différents angles, les connecter avec d'autres sources de données et présenter les résultats de l'analyse à l'aide de tableaux, de graphiques et de cartes. On obtient ainsi une analyse plus approfondie qu'aujourd'hui de la statistique des accidents, de sorte que les points noirs et les endroits dangereux peuvent être identifiés plus rapidement et que les causes d'accidents peuvent être combattues de manière plus ciblée.

Al. 4

Cette clause de délégation doit permettre au Conseil fédéral d'engager d'autres services, outre les cantons, à communiquer les données relatives aux accidents de la circulation routière, au cas où cette mesure serait nécessaire pour accroître la sécurité routière. On pense en l'occurrence à une obligation de communiquer pour les assureurs RC des véhicules automobiles, qui disposent de données supplémentaires s'agissant d'accidents impliquant des blessés.

Art. 89l Traitement des données

Al. 3

Le traitement des données par les services intéressés se déroule principalement par l'octroi de droits d'accès, protégés par un mot de passe, à un «entrepôt de données» («datawarehouse») où peuvent être exécutées et présentées des évaluations statistiques dans un cadre prescrit. Le Conseil fédéral en a déjà réglementé les détails dans l'ORAR¹⁰⁷.

¹⁰⁷ RS 741.57

Art. 89m Interconnexion avec d'autres systèmes d'information

L'optimisation visée de la statistique des accidents de la circulation routière repose d'une part sur la possibilité de relier les données relatives aux accidents avec les données d'autres systèmes d'information relatifs à la circulation routière et d'autres sources de données. Elle consiste d'autre part en fonctions d'analyse supplémentaires, comme le géoréférencement de tous les accidents. A cet effet, les données relatives aux accidents sont transmises du système de saisie dans le système d'analyse, qui met les fonctions voulues à disposition. Avant d'être transférées dans le système d'analyse, les données sont pseudonymisées. Pour les conducteurs impliqués dans un accident, on saisit le numéro d'identification personnel de l'autorisation de conduire, tandis qu'on saisit le numéro matricule pour les véhicules concernés, car seuls ces pseudonymes permettent d'établir des connexions avec les données des autres systèmes d'information relatifs à la circulation routière, par exemple avec le SIAC (art. 89a à 89h projet LCR). La connexion ciblée et ponctuelle des données d'accidents avec des sources de données supplémentaires permettront à l'avenir d'examiner plus avant leur incidence sur les accidents. Tel est par exemple le cas de l'influence de mesures administratives antérieures (retraits du permis de conduire, etc.) ou de l'équipement de sécurité des véhicules. De telles connexions révèlent des corrélations et des faits inconnus à ce jour quant aux causes et aux tenants et aboutissants de la survenance des accidents. Des mesures techniques et organisationnelles adéquates garantissent les intérêts de la protection des données, de telle manière qu'il est impossible de remonter aux personnes et aux véhicules impliqués dans les accidents.

Art. 89n

En édictant l'ORAR, le Conseil fédéral a déjà réglementé les points mentionnés aux let. a à j. L'ORAR est entrée en vigueur au 1^{er} juin 2010.

Chapitre 3 **Système d'information relatif aux contrôles de la circulation routière**

Art. 89o Principes

Al. 1

L'OFROU, responsable de la statistique des contrôles de la circulation routière, conduit à cet effet le registre des contrôles de la circulation routière en coopération avec les cantons.

Al. 2, let a

Les cantons introduisent les données relevées lors des contrôles de la circulation routière directement dans la partie de saisie (système de saisie). Dans ce système de saisie, chaque canton dispose d'un domaine délimité sur les plans technique et organisationnel, dans lequel les données personnelles sensibles peuvent être classées, hors d'accès des personnes non autorisées. Ainsi, les cantons peuvent utiliser le système de saisie simultanément comme système leur permettant d'établir les rapports de dénonciation.

Al. 2, let. b

La partie analyse (système d'analyse) ne contient que des données matérielles et des données personnelles pseudonymisées. Il s'agit des données enregistrées au moyen du système de saisie (art. 89q, let a à d, projet LCR), où les données relatives aux personnes sont pseudonymisées (let. a) ou non transférées (art. 89q, let. e et f). On peut les analyser sous différents angles, les connecter avec d'autres sources de données et présenter les résultats de l'analyse à l'aide de tableaux, de graphiques et de cartes. On obtient ainsi une analyse plus approfondie qu'aujourd'hui des activités de contrôle, qui permet de mieux cibler l'utilisation des moyens de contrôle en les concentrant sur les points noirs et les lieux où sont commises de dangereuses infractions.

Al. 4

Cette clause de délégation doit permettre au Conseil fédéral d'engager d'autres services, outre les cantons, pour communiquer les données relatives aux accidents de la circulation routière, au cas où cette mesure serait nécessaire pour accroître la sécurité routière. On pense en l'occurrence à une obligation de communiquer pour les assureurs RC des véhicules automobiles, qui disposent de données supplémentaires s'agissant d'accidents impliquant des blessés.

Art. 89r, al. 3

La communication des données aux services intéressés se déroule principalement par l'octroi de droits d'accès, protégés par un mot de passe, à un «entrepôt de données» («datawarehouse») où peuvent être exécutées et présentées des évaluations statistiques dans un cadre prescrit. Le Conseil fédéral en a déjà réglementé les détails dans l'ORAR.

Art. 89s

L'optimisation visée de la statistique des contrôles de la circulation routière repose d'une part sur la possibilité de relier les données relatives aux contrôles avec les données d'autres systèmes d'information la circulation routière et d'autres sources de données. Elle consiste d'autre part en fonctions d'analyse supplémentaires, comme la localisation géographique des contrôles. A cet effet, les données relatives aux contrôles sont transmises du système de saisie dans le système d'analyse, qui met les fonctions voulues à disposition. Avant d'être transférées dans le système d'analyse, les données sont pseudonymisées. Pour les conducteurs contrôlés, on saisit le numéro d'identification personnel de l'autorisation de conduire, tandis qu'on saisit le numéro matricule pour les véhicules contrôlés, car seuls ces pseudonymes permettent d'établir des connexions avec les données des autres registres de la circulation routière, par exemple avec le SIAC (art. 89a à 89h projet LCR). La connexion ciblée et ponctuelle des données de contrôle avec des sources de données supplémentaires permettra des examens plus poussés à l'avenir. Tel est par exemple le cas de l'influence de mesures administratives antérieures (retraits du permis de conduire, etc.) ou de la puissance des véhicules. De telles connexions révèlent des corrélations et des faits inconnus à ce jour quant aux causes et aux tenants et aboutissants de la survenance d'infractions aux règles de la circulation routière. Des mesures techniques et organisationnelles adéquates garantissent les intérêts de la protection des

données, de telle manière qu'il est impossible de remonter aux personnes et aux véhicules soumis aux contrôles

Art. 89t Organisation et exécution

Le Conseil fédéral réglera les dispositions d'exécution dans l'OCCR¹⁰⁸.

Art. 90 à 99 Dispositions pénales

Toutes les dispositions pénales doivent être adaptées à la forme de présentation actuellement valable. Seuls les articles qui subissent une modification matérielle sont commentés.

Art. 90a Confiscation et réalisation des véhicules

Al. 1

La confiscation a pour condition le fait que les infractions graves aux règles de la circulation, au sens de l'art. 90, al. 2, LCR, soient empreintes d'un comportement dénué de scrupules. Un tel comportement se traduit par un mode de conduite particulièrement dépourvu d'égards et de retenue, par exemple un excès de vitesse particulièrement grave compte tenu des conditions concrètes ou une perturbation du trafic par des freinages intempestifs à vitesse élevée. De tels comportements correspondent généralement à des délits de mise en danger de la vie d'autrui (art. 129 CP).

En principe, les véhicules peuvent être confisqués sans considération des conditions de propriété. Evidemment, une confiscation n'est pas indiquée si le véhicule a échappé au contrôle du propriétaire ou du détenteur sans le consentement de celui-ci, par exemple en cas de vol, de vol d'usage ou d'abus de confiance. En cas de vol ou de vol d'usage, il suffira de restituer le véhicule à l'ayant-droit pour empêcher que le coupable ne l'utilise pour commettre d'autres violations des règles de la circulation routière avec ce véhicule.

On ne recourra à la possibilité de confisquer le véhicule que si cette mesure est nécessaire pour empêcher l'auteur de l'infraction de commettre à nouveau des infractions graves aux règles de la circulation.

Al. 2

Le produit de la réalisation sert en premier lieu à couvrir les coûts causés (par ex. les coûts de réalisation et de procédure). En vertu de l'art. 442 CPP, qui entre en vigueur le 1^{er} janvier 2011, il est possible de compenser les frais de procédure avec des valeurs saisies ou confisquées. En vertu de l'art. 73 CP, l'utilisation du produit de la réalisation en faveur du lésé est possible. Si, par la suite, il reste une part, le juge peut l'allouer à des services d'aide aux victimes en Suisse.

¹⁰⁸ RS 741.013

Art. 91 Conduite malgré une incapacité ou l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool

Le titre marginal est adapté aux nouvelles formulations.

Al. 1, let. b, et 2, let. a

L'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool est introduite à l'al. 1, let. b. Le taux d'alcool dans l'haleine vient compléter l'al. 2, let. a.

Art. 96 Conduite sans permis de circulation, sans autorisation ou sans assurance-responsabilité civile

Le titre marginal est adapté aux nouvelles formulations.

Art. 98a Avertissements de contrôles du trafic

Al. 1

La réglementation de l'actuel art. 99, ch. 8, LCR est reprise, précisée et étendue à d'autres actes de complicité. Comme la disposition de la norme en vigueur (art. 99, ch. 8) n'est pas claire («celui qui aura *contribué* à faire de la réclame en faveur de tels appareils ou dispositifs»), elle est remplacée par la référence à la complicité, en vertu de l'art. 105, al. 2, CP.

Al. 2

L'al. 2 correspond au contenu de l'al. 3 de l'actuel art. 57b, al. 3.

Al. 3

De nombreux appareils de communication électroniques, sans être destinés à avertir des contrôles de la circulation routière, sont toutefois capables de recevoir de tels messages (let. b). Certaines annonces diffusées par la radio ou Internet, qui peuvent être déchiffrées avec les appareils de réception correspondants, sont réputées publiques. De tels avertissements publics de contrôles officiels de la circulation routière doivent devenir punissables (let. a), mais les appareils utilisés à cet effet ne seront ni saisis, ni confisqués, ni détruits. Seuls les «appareils ou équipements destinés» à avertir des contrôles de la circulation routière seront saisis, confisqués et détruits (al. 1, let. a et b).

Est également punissable l'avertissement à titre commercial de contrôles de la circulation routière (let. b). L'éventail complet des activités policières sur la route est protégé (contrôles de vitesse, recherche de criminels, alcootests, contrôles de véhicules, etc.). Les avertissements à titre non commercial resteront autorisés. Les indications de la police concernant des contrôles du trafic imminents, par exemple dans le cadre de campagnes de sécurité routière ou de contrôles de vitesse aux abords de chantiers autoroutiers seront conformes à la loi. Les avertissements à caractère non commercial entre personnes privées ne sont pas visés par cette interdiction, mais peuvent tomber sous le coup d'autres dispositions pénales (par ex. l'avertissement au moyen d'appels de phares peut être qualifié d'utilisation abusive

des signaux avertisseurs et punie de l'amende en vertu du ch. 322 de l'ordonnance du 4 mars 1996 sur les amendes d'ordre, OAO)¹⁰⁹.

Al. 4

L'importation d'un grand nombre d'appareils tombant sous le coup de l'al. 1 notamment constitue un cas grave.

Art. 99, al. 1, let. h à j

Ces dispositions pénales servent à imposer l'installation d'un enregistreur de données ou d'un éthylomètre anti-démarrage au sens de l'art. 17a, al. 1 et 2, projet LCR.

Art. 104 Notification

L'art. 104 est reformulé, car il a subi de nombreuses modifications au cours des dernières années. L'actuel al. 2 (statistique des accidents) est intégré dans les art. 89i à 89n projet LCR. L'actuel al. 5 est abrogé. La communication des données est exhaustivement réglementée au sens large aux art. 89e à 89g projet LCR.

Al. 1

L'expression «organes de police» est remplacée par «autorités de contrôle» (cf. explications ad art. 54 projet LCR). Au demeurant, aucune modification matérielle ne survient.

Al. 2

L'OFT dépend impérativement de la conservation de ces données. Cette disposition constitue la base légale à cet effet.

Art. 104a à 104d

Le contenu des actuels art. 104a à 104d est transposé dans les art. 89a à 89h projet LCR. Les modifications matérielles sont expliquées ci-après.

Art. 105, al. 2

L'Association des services des automobiles a demandé que cette norme interdisant la double imposition soit adaptée aux possibilités techniques actuelles de l'informatique. Il n'est plus nécessaire aujourd'hui d'appliquer le principe des mensualités. L'informatique permet de procéder aux décomptes jour par jour.

Art. 106, al. 7 et 9

Ces deux alinéas sont transposés dans le nouvel art. 106a.

¹⁰⁹ RS 741.031

Al. 1 et 2

L'al. 1 correspond à l'actuel art. 106, al. 7, et l'al. 2 reprend l'actuel art. 106, al. 9. Seule une modification purement rédactionnelle a été effectuée.

Al. 3

Lors d'infractions constatées en Suisse et commises par des personnes de l'étranger, on ne connaît souvent que les plaques d'immatriculation du véhicule. La condition à une poursuite pénale est donc la communication de renseignements sur les détenteurs des véhicules. Dans le cadre de tels accords, le Conseil fédéral prévoirait aussi, à titre de réciprocité, que les informations sur les détenteurs de véhicules immatriculés en Suisse soient transmises à l'étranger lorsque des infractions y sont commises.

Désormais, le Conseil fédéral n'est pas seulement habilité à conclure des accords sur l'échange de données issues du registre des véhicules, il l'est aussi s'agissant des données provenant du registre des autorisations de conduire. Il est donc aussi possible d'échanger mutuellement des données concernant les autorisations de conduire en procédant par interrogation. Ainsi, à l'avenir, la Suisse pourrait par exemple également participer à EUCARIS («*European Car And Driving Licence Information System*»), un système permettant l'échange des données relatives à l'admission des véhicules entre les autorités nationales et auquel de nombreux pays européens ont déjà recours.

Al. 4

L'al. 4 remplace les diverses dispositions en vigueur, qui prévoient que le Conseil fédéral est habilité, en vertu d'un traité international, à permettre aux autorités de la Principauté de Liechtenstein de participer à l'utilisation du SIAC.

II

Disposition finale de la modification du ...

En raison de la nouvelle réglementation sur la validité des catégories de permis de conduire (art. 15c projet LCR), une disposition transitoire est nécessaire afin que la nouvelle réglementation ne s'applique pas uniquement aux permis nouvellement délivrés ou limités dans le temps.

2.2 **Loi du 24 juin 1970 sur les amendes d'ordre**¹¹⁰

Art. 2, let. b

La dernière partie de la phrase a été remplacée. Il n'est plus fait référence aux instructions du DETEC mais à la loi fédérale du 9 juin 1977 sur la métrologie¹¹¹. En principe, l'infraction doit avoir été constatée par un organe de contrôle. Des déroga-

¹¹⁰ RS 741.03

¹¹¹ RS 941.20

tions ne sont admises qu'en cas d'utilisation d'appareils soumis aux prescriptions de la présente loi. La référence aux instructions du DETEC devient ainsi caduque.

Art. 4, al. 1bis

Aujourd'hui déjà, les organes douaniers sont souvent confrontés à des infractions aux règles de la circulation routière. Néanmoins, même dans les cas d'importance mineure, ils ne peuvent pas infliger d'amende d'ordre et doivent faire appel à la police, ce qui n'est pas très efficace. Sur leur territoire souverain, certains cantons ont déjà nommé les organes douaniers «organes cantonaux de police», si bien qu'ils sont aussi habilités dans ces cantons à infliger directement des amendes d'ordre. La présente modification permet une solution à l'échelle de la Suisse entière. La condition est que des conventions soient conclues avec les cantons dans lesquels les autorités douanières sont appelées à intervenir. Le Conseil fédéral précisera, dans l'ordonnance du 4 mars 1996 sur les amendes d'ordre (OAO), à quels domaines de contrôle ces conventions s'appliqueront et comment des notions comme «uniforme de service» doivent être interprétées. Il tiendra compte de l'OCCR. Les conventions en question visent à garantir que les cantons concernés soient informés des activités de contrôle des services fédéraux et que les interfaces soient connues.

Al. 2

La notion d'«organe de police» est remplacée par celle d'«organe de contrôle» (cf. explications ad art. 54 projet LCR) et celle de «gouvernement du canton», par «canton». L'alinéa fait en outre l'objet d'une révision d'ordre purement rédactionnel.

Art. 5

L'art. 5 régleme la procédure lorsque le conducteur est connu. Il reste inchangé par rapport au droit en vigueur.

Art 6

L'art. 6 régleme la procédure lorsque le conducteur n'est pas connu.

Al. 1

L'al. 1 précise dans quels cas le détenteur du véhicule est en principe tenu de payer l'amende d'ordre.

Al. 2

Dans un premier temps, l'amende d'ordre est adressée à la personne mentionnée dans le permis de circulation comme détenteur du véhicule ou personne responsable de celui-ci. Contrairement au droit de la responsabilité civile, dans lequel la propriété matérielle du détenteur est déterminante, il s'agit en l'occurrence d'une propriété formelle.

Al. 3

Le détenteur du véhicule peut alors s'acquitter de l'amende dans les 30 jours et la procédure est terminée. S'il ne paie pas l'amende dans ce délai, la procédure pénale ordinaire se déroule avec tous les droits de la défense.

Al. 4

Le détenteur du véhicule a toutefois aussi la possibilité de communiquer à la police l'identité du conducteur effectif et, ce faisant, de contester la présomption des faits de l'al. 1. En pareil cas, la procédure est dirigée à l'encontre de cette personne.

Al. 5

L'al. 5 réglemente la procédure lorsque l'identité du conducteur ne peut pas être communiquée. Le détenteur est alors tenu de payer l'amende. Il a la possibilité de se disculper s'il peut exposer de manière crédible que le véhicule a été utilisé contre son gré avant que l'infraction ne soit commise (par ex. en raison d'un vol, d'un vol d'usage ou d'un abus de confiance) et que, même en prenant les précautions d'usage, il n'aurait pas pu empêcher les faits de se produire.

2.3 Ordonnance de l'Assemblée fédérale concernant les taux limites d'alcool admis en matière de circulation routière¹¹²

En vertu de l'art. 55, al. 6, LCR, l'Assemblée fédérale fixe le taux d'alcool à partir duquel une personne est réputée inapte à conduire et elle fixe le taux d'alcool qualifié. L'introduction de la force probante du contrôle au moyen de l'éthylomètre (cf. explications ad art. 55 projet LCR) requiert que l'Assemblée fédérale fixe également des taux limites d'alcool dans l'air expiré.

Art. 1

Selon la nouvelle réglementation proposée, une concentration d'alcool dans l'haleine de 0,25 milligramme d'alcool par litre d'air expiré correspond à un taux d'alcool dans le sang de 0,5 pour mille (gramme d'alcool par kilogramme de sang).

Comme l'ont montré de nombreuses études, ce rapport n'est pas constant: il dépend de facteurs individuels, notamment de la température corporelle. Il arrive en outre, au moment où l'alcool consommé migre encore du canal stomaco-intestinal dans le sang (phase de résorption), que l'on observe des taux d'alcool différents dans le circuit artériel et dans le circuit veineux. Durant cette phase, qui peut durer jusqu'à deux heures après la dernière ingestion d'alcool, la concentration d'alcool déterminée avec du sang veineux peut sensiblement différer du taux d'alcool mesuré dans l'haleine puis converti en concentration d'alcool dans le sang artériel.

Comme l'état d'ébriété devait être établi jusqu'ici par l'analyse de sang, le Conseil fédéral s'oriente selon cette valeur pour fixer le taux limite d'alcool dans l'haleine. En moyenne, le facteur de conversion est de 2300, selon les études scientifiques de l'Institut de médecine légale de l'Université de Zurich. Toutefois, il faut noter qu'en raison de l'évolution différente des courbes de concentration au fil du temps avec ce facteur, environ la moitié des prévenus seraient sanctionnés plus sévèrement qu'aujourd'hui. C'est pourquoi le Conseil fédéral pense qu'il est justifié de s'en tenir au facteur de conversion de 2000 utilisé jusqu'à ce stade, car il garantit que pratiquement personne ne sera condamné injustement.

¹¹² RS 741.13

Art. 2

Selon la nouvelle réglementation proposée, une concentration d'alcool dans l'haleine de 0,4 milligrammes d'alcool par litre d'air expiré correspond à une concentration d'alcool dans le sang de 0,8 pour mille.

Art. 3

Comme l'ordonnance est révisée entièrement, l'ordonnance de l'Assemblée fédérale du 21 mars 2003 concernant les taux d'alcoolémie limites admis en matière de circulation routière¹¹³ est abrogée.

2.4 **Loi fédérale du 19 juin 1959 sur l'assurance-invalidité**¹¹⁴

Art. 66a, al. 1^{bis}

Ce nouvel alinéa est le corrélat de l'art. 15c, al. 1, let. d, projet LCR (cf. explications relatives à cet article).

3 **Effets des mesures**¹¹⁵

3.1 **Effets sur la Confédération**

3.1.1 **Incidences financières**

Les dépenses nécessaires pour les mesures ci-après seront financées par les moyens budgétaires disponibles de l'OFROU grâce à une priorisation interne.

- Mise en œuvre des mesures d'infrastructure «*Road Safety Audits*» (audits de la sécurité du trafic routier), «*Road Safety Inspections*» (examens de la sécurité du trafic routier») et «*Blackspot Management*» (gestion des points noirs) sur le réseau des routes nationales.
- Définition des exigences posées aux enregistreurs de données et aux éthylomètres anti-démarrage (art. 17a projet LCR).
- Développement de standards et de directives pour l'assurance de la qualité dans la détermination de l'aptitude à la conduite (art. 25, al. 3, let. e, et f, projet LCR).
- Modernisation technique et consolidation du système d'information relatif à l'admission à la circulation routière (art. 89a à 89h projet LCR). L'optimisation de la gestion des données dans l'Administration fédérale et les gains d'efficacité dans l'exploitation des données entre les cantons et la Confédération entraîneront des économies durables sur les coûts.

¹¹³ RO 2004 3523

¹¹⁴ RS 831.20

¹¹⁵ Tous les effets mentionnés sont extraits du rapport intermédiaire du bpa, daté du 23 juillet 2010: «Auswirkungen der Via-sicura-Massnahmen, Evaluation des Nutzens der Via-sicura-Massnahmen für die Verkehrssicherheit sowie deren Kosten».

- Création du registre des accidents de la circulation routière (art. 89*i* à 89*n* projet LCR) et du registre des contrôles de la circulation routière (art. 89*o* à 89*t* projet LCR).

3.1.2 Incidences sur le personnel

Le projet n'a pas d'incidences sur l'effectif du personnel de la Confédération.

3.1.3 Autres incidences

S'agissant de l'incidence sur l'informatique, cf. ch. 3.1.1.

3.2 Effets sur les cantons

La mise en œuvre des mesures repose sur les structures cantonales existantes (offices de la circulation routière, police, offices des ponts et chaussées). Les mesures ci-après entraînent un excédent ou une réduction des charges.

- En ce qui concerne la *sécurité de l'infrastructure* (art. 6*a* projet LCR), les coûts de mise en œuvre dépendent de l'état des infrastructures routières et des projets de construction prévus. La révision de la LCR n'entraîne aucune obligation juridique nouvelle pour les propriétaires de routes. Les cantons et les communes décident souverainement durant quelle période ils entendent investir un montant donné dans la sécurité de leurs infrastructures routières. La Confédération soutiendra les cantons, au moment d'établir l'ordre de priorité des projets, grâce au nouveau registre des accidents de la circulation routière et à des aides à l'exécution.
- La *limitation de la durée de validité des différentes catégories de permis de conduire* (art. 15*c* projet LCR) entraîne une adaptation unique de l'application informatique et un excédent de charges courantes pour la prolongation des permis de conduire. Ces coûts seront dans une large mesure facturés aux titulaires des permis de conduire (émoluments).
- La mesure de *détermination de l'aptitude ou des qualifications nécessaires à la conduite* (art. 15*d* projet LCR) engendre un excédent de charges pour les autorités cantonales de la circulation routière, qui sera couvert par les titulaires concernés de permis de conduire (émoluments).
- S'agissant de la *formation complémentaire lors d'un retrait du permis de conduire* (art. 16*e* projet LCR), les cantons sont favorables à la reconnaissance d'organismes de cours et d'enseignants; ils sont responsables de l'assurance de la qualité. La charge administrative (saisie des personnes appelées à suivre la formation complémentaire, surveillance de la fréquentation des cours, etc.) augmentera par rapport à la situation actuelle, puisque les formations complémentaires seront plus fréquentes à l'avenir. En l'occurrence également, les coûts peuvent être facturés aux auteurs d'infractions, selon le principe de causalité (émoluments).

- L’*installation d’enregistreurs de données et d’éthylomètres anti-démarrage* (art. 17a projet LCR) accroîtra la charge des autorités administratives et de la police (inscription dans le permis de conduire, surveillance de l’observation de la condition, octroi de dérogations). Cet excédent de charges pourra être largement imputé aux personnes à l’origine des coûts.
- L’*assurance de la qualité de la détermination de l’aptitude à la conduite* (art. 25, al. 3, let. e et f, projet LCR) impliquera un excédent de charges financières et en personnel pour les autorités cantonales de la circulation routière. Les responsables devront disposer de connaissances de base minimales en médecine et en psychologie du trafic. Chaque canton devra définir le nombre nécessaire de médecins-conseils, formés en médecine du trafic, et déterminer les psychologues du trafic à former ou à perfectionner conformément aux exigences.
- Si nous considérons la mesure introduisant la *force probante du contrôle de l’alcool contenu dans l’haleine* (art. 55 et art. 1 et 2 du projet d’ordonnance de l’Assemblée fédérale concernant les taux limites d’alcool admis en matière de circulation routière), la formation des policiers et l’acquisition d’éthylomètres constituent des dépenses uniques. Face à ces coûts, la diminution des charges est prépondérante et de nature durable, puisque les contrôles de l’alcool dans le sang, beaucoup plus coûteux financièrement et en personnel, seront appelés à disparaître.
- Les cantons profiteront financièrement de gains d’efficacité dans leur exploitation des données, en raison de la modernisation technique et de la consolidation du *système d’information relatif à l’admission à la circulation routière* (art. 89a à 89h projet LCR). Cependant, avec la suppression des renseignements sur les détenteurs de véhicules, les recettes qui leur sont liées disparaîtront parallèlement à la charge administrative.
- L’utilisation des applications métier pour la *statistique des accidents de la circulation routière* (art. 89i à 89n projet LCR) est sans frais pour les cantons. La saisie des données relatives aux accidents peut être effectuée sans autres coûts à l’écran au moyen d’une application Web. Si d’autres procédures de saisie sont préférées (scannage, stylo numérique), les coûts supplémentaires qui en résultent sont à la charge du canton. Pour les cantons, le nouveau système de statistique des accidents de la Confédération se traduit par la disparition des coûts de développement, d’exploitation et d’entretien d’applications propres. En outre, les instruments d’analyse sont mis gratuitement à la disposition des cantons. L’OFROU soutient les cantons techniquement pour introduire et utiliser les applications métier. Les mesures visant la *recherche des causes d’accident, l’analyse des points noirs et des endroits dangereux dans la statistique des accidents* ne génèrent pas de coûts supplémentaires. En effet, les analyses effectuées couramment par les polices cantonales et les offices des ponts et chaussée au moyen du système d’information pour la gestion des routes et du trafic (MISTRA) sont de toute manière orientées sur les points noirs et les endroits dangereux.
- La *confiscation et la réalisation des véhicules automobiles* (art. 90a projet LCR) constituent une augmentation de charges pour les autorités d’exécution des peines. Toutefois, ces frais supplémentaires seront couverts par le

produit de la réalisation du véhicule, c'est-à-dire par le responsable des coûts.

- La *simplification de la procédure d'amende d'ordre* (art. 4 à 6 projet LAO) débouche sur une efficacité accrue et présente une utilité directe pour les cantons.

3.3 Effets sur l'économie publique

3.3.1 Nécessité et possibilité de l'action étatique

Malgré l'évolution positive de ces dernières années, 349 personnes sont décédées et 4708 personnes ont été grièvement blessées en 2009 dans la circulation routière. Il est possible d'améliorer cette situation durablement par des mesures raisonnables, telles que présentées dans ce projet et saluées lors de la consultation.

3.3.2 Incidences sur les divers groupes au sein de la société

Le cœur de ce projet ne se compose pas de nouvelles obligations, mais de mesures visant à mieux mettre en œuvre des réglementations et des standards existants (par ex. l'assurance de la qualité de la détermination de l'aptitude à la conduite, l'introduction de la force probante des contrôles du taux d'alcool dans l'haleine).

Peu de mesures constituent une obligation pour tous les conducteurs (par ex. l'usage diurne obligatoire des phares ou la limitation de la durée de validité des différentes catégories de permis de conduire). Dans la plupart des cas, les obligations ne concernent que des groupes déterminés (par ex. l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool pour les nouveaux conducteurs, les chauffeurs de poids lourds et les chauffeurs de bus ou l'obligation de porter un casque pour les cyclistes qui n'ont pas encore quatorze ans révolus). Certaines mesures ne concernent que les conducteurs qui ont eux-mêmes provoqué l'intervention (par ex. la formation complémentaire en lien avec le retrait du permis de conduire, la détermination de l'aptitude à la conduite après un excès de vitesse).

Diverses mesures entraînent des coûts, qui sont répercutés sur les personnes privées ou sur les entreprises.

Le relèvement de l'*âge minimum à quatorze ans pour les conducteurs de véhicules à traction animale* (art. 21, al. 1, projet LCR) et l'introduction de la *limite d'âge à 70 ans* pour les chauffeurs de bus (art. 15c, al. 2, let. c, projet LCR) sont susceptibles de causer des surcoûts dans certaines exploitations, parce que de jeunes enfants ne pourront plus conduire des véhicules à traction animale et que des personnes âgées ne pourront plus être engagées comme chauffeurs de bus.

Les assureurs RC des véhicules automobiles sont spécifiquement concernés par plusieurs mesures (cf. ch. 1.3.2.17, 1.3.2.18 et 1.3.2.20). A l'exception de la mesure visant l'interdiction de renoncer au droit de recours en cas de négligence grave, proposée en réponse à une intervention parlementaire, toutes les mesures rencontrent l'assentiment du secteur des assurances.

3.3.3 Incidences sur l'économie globale

L'ensemble de l'économie bénéficiera indirectement de la réduction recherchée du nombre d'accidents graves de la circulation, puisque les pertes de production dues à l'incapacité de travail ou au décès de travailleurs diminueront.

3.3.4 Autres réglementations et aspects pratiques de l'exécution

Les mesures proposées ont été élaborées dans le cadre d'une procédure participative impliquant toutes les organisations actives dans le trafic routier (y compris les représentants de la branche automobile et des transports). Aucune nouvelle structure ne sera constituée dans le secteur public pour la mise en œuvre, et les synergies avec les processus existants seront exploitées.

3.4 Autres effets

Aucune des mesures ne produit un impact environnemental notable.

L'*usage diurne obligatoire des phares* (art. 41, al. 1, projet LCR) engendre une consommation de carburant légèrement supérieure. Les véhicules automobiles qui utilisent (obligatoirement) leurs feux de croisement durant la journée consomment environ 2,5 décilitres de plus au 100 kilomètres. Pour les nouveaux véhicules équipés de phares diurnes à technologie LED, la consommation supplémentaire de carburant est en moyenne de 0,25 décilitre au 100 kilomètres seulement¹¹⁶. Puisque plus de 50 % des trajets sont d'ores et déjà couverts avec les feux de croisement allumés volontairement, la consommation supplémentaire causée par l'obligation concernera moins de la moitié des courses. Et cette proportion diminuera continuellement compte tenu de la future diffusion des phares diurnes.

Les mesures concernant le système d'information relatif à l'admission à la circulation routière (cf. ch. 1.3.2.19) et l'*optimisation de la statistique des accidents de la circulation routière et de la statistique des contrôles de la circulation routière* (cf. ch. 1.3.2.21 et ch. 1.3.2.22) concernent le traitement de données personnelles et seront réalisées dans le respect des exigences de la protection des données.

¹¹⁶ Etude réalisée sur mandat de l'OFEN, de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich et de l'Institut des techniques de mesure et de régulation, Eric A. Müller: «Kraftstoffverbrauch durch Fahren mit eingeschaltetem Abblendlicht», Zurich, 2001. Institut fédéral allemand des recherches routières (Bast), Schönebeck et. al.: «Abschätzung möglicher Auswirkungen von Fahren mit Licht am Tag (Tagfahrleuchten/Abblendlicht) in Deutschland», juillet 2005.

4 **Rapport au programme de la législation**

Le projet n'a été annoncé ni dans le message du 23 janvier 2008 sur le programme de la législation 2007 à 2011¹¹⁷ ni dans l'arrêté fédéral du 18 septembre 2008 sur le programme de la législation 2007 à 2011¹¹⁸. Néanmoins, il fait partie de la première de cinq lignes directrices, intitulée «Renforcer la place économique suisse pour créer les conditions permettant d'augmenter le nombre et la qualité des emplois», comme quatrième objectif du Conseil fédéral («Optimiser la performance et l'utilisation des infrastructures»).

L'urgence provient de ce que nombre d'interventions parlementaires demandent des mesures d'amélioration de la sécurité routière. Par ailleurs, des signatures sont récoltées depuis avril 2010 en vue de l'initiative populaire fédérale «Protection contre les chauffards». Cette initiative vise un cercle limité de personnes (les «chauffards») et contient des mesures qui complètent ou accentuent le présent projet (cf. ch. 1.2.3).

5 **Aspects juridiques**

5.1 **Constitutionnalité et légalité**

La LCR repose sur l'art. 82 Cst., qui attribue à la Confédération la compétence de légiférer sur la circulation routière. La présente révision de la loi se situe dans le cadre de cette compétence dévolue à la Confédération.

Le projet concerne la liberté personnelle (art. 10 Cst.), la protection de la sphère privée (art. 13 Cst.) et la garantie de la propriété (art. 26 Cst.). Les limitations de droits fondamentaux requièrent une base légale, elles doivent être justifiées par un intérêt public ou par la protection des droits fondamentaux de tiers, tout en respectant le principe de proportionnalité. L'objectif principal de Via sicura est de réduire le nombre de victimes d'accidents de la circulation routière. Il s'agit d'un but d'intérêt public. Les diverses mesures sont conçues de manière à être efficaces et économiques, sans toutefois restreindre les droits des intéressés plus que nécessaire.

La réglementation visant la sécurité de l'infrastructure respecte la souveraineté routière des cantons; elle laisse aux propriétaires de routes la décision du moment et de l'ampleur des mesures d'amélioration de la sécurité de leurs infrastructures routières.

La confiscation et la réalisation de véhicules automobiles, en cas d'infraction dénuée de scrupules, constituent une atteinte à la garantie de la propriété (art. 26 Cst.). Cette mesure est conforme à la Constitution, parce que le principe de proportionnalité doit être soupesé dans le cas d'espèce.

La simplification de la procédure d'amende d'ordre porte atteinte à la présomption d'innocence, mais elle est corrélée avec la responsabilité du détenteur du véhicule. L'atteinte aux droits fondamentaux ne concerne que les cas d'importance mineure du droit pénal de la circulation routière (amendes d'ordre), mais elle soulage les forces de police de la charge qu'implique la recherche d'un contrevenant inconnu. En outre, le détenteur du véhicule conserve diverses possibilités de faire connaître

¹¹⁷ FF 2008 639

¹¹⁸ FF 2008 7745

l'auteur possible de l'infraction. Cette mesure s'avère proportionnée et donc conforme à la Constitution.

5.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

Le projet est compatible avec les obligations internationales de la Suisse (cf. ch. 1.6).

5.3 Délégation de compétences législatives

Les articles ci-après du projet délèguent des compétences législatives au Conseil fédéral.

Art. 15, al. 5, projet LCR: comme jusqu'à ce stade, le Conseil fédéral peut édicter des prescriptions visant la formation complémentaire des conducteurs, mais cette compétence est à présent limitée aux conducteurs professionnels de véhicules automobiles.

Art. 25, al. 3, let. e et f, projet LCR: le Conseil fédéral reçoit la compétence, après avoir entendu les cantons, d'édicter des prescriptions sur le contenu et l'ampleur de l'examen de l'aptitude à la conduite, sur les exigences minimales posées aux personnes chargées de cet examen, sur la procédure de l'examen et sur les autres instruments d'assurance de la qualité.

Art. 31, al. 2^{bis} et al. 2^{ter}, projet LCR: désormais, le Conseil fédéral reçoit la possibilité d'édicter une interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool à l'égard des personnes citées dans ledit alinéa. De plus, il reçoit la compétence lui permettant de constater la non-observation de l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool, de fixer des taux d'alcool dans l'haleine et dans le sang inférieurs aux valeurs prévues dans l'ordonnance de l'Assemblée fédérale concernant les taux d'alcool limites admis en matière de circulation routière.

Art. 55, al. 6, projet LCR: l'Assemblée fédérale reçoit la compétence d'arrêter à partir de quelles concentrations d'alcool dans l'haleine et dans le sang une personne est réputée incapable de conduire. L'Assemblée fédérale détermine également le taux d'alcool qualifié (correspondant à l'infraction grave visée à l'art. 16c LCR).

Art. 57, al. 5, let. b, projet LCR: le Conseil fédéral peut prescrire que le conducteur et le passager des deux roues motorisés et ceux des quadricycles légers à moteur, des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur doivent porter un casque de protection.

Art. 89h, 89n et 89t projet LCR: le Conseil fédéral reçoit la compétence de régler l'organisation et l'exécution du SIAC, du système d'information relatif aux accidents de la route et du système d'information relatif aux contrôles de la circulation routière.

Art. 89l, al. 3, et 89r, al. 3, projet LCR: le Conseil fédéral peut désormais autoriser d'autres services à traiter les données relatives aux accidents de la route ou aux contrôles de la circulation routière dans le système d'information correspondant.

Art. 89g, al. 6, projet LCR: l'OFROU reçoit la compétence de fournir aux assureurs RC, à certaines conditions et de cas en cas, des renseignements sur les mesures administratives envers une personne assurée ou candidate à une couverture d'assurance.

Art. 89i, al. 4, et art. 89o, al. 4, projet LCR: le Conseil fédéral reçoit désormais la compétence d'exiger d'autres services, outre les cantons, qu'ils communiquent les données relatives aux accidents de la route ou aux contrôles de la circulation routière, si cette mesure est nécessaire pour améliorer la sécurité routière.

Art. 106a projet LCR: le Conseil fédéral reçoit la compétence de conclure des traités internationaux avec des Etats étrangers dans les domaines énumérés.

Législation suisse en matière de circulation routière: entrée en vigueur des principales prescriptions relatives à la sécurité routière¹¹⁹

1. Ceinture de sécurité

- 1981: Port obligatoire sur les sièges avant des voitures de tourisme
- 1994: Port obligatoire sur les sièges arrière des voitures de tourisme
- 2002: Obligation d'assurer les enfants de tout âge sur toutes les places munies de ceintures des voitures de tourisme, des véhicules de livraison, des minibus et des tracteurs à sellette légers
- 2006: Port obligatoire dans tous les véhicules automobiles équipés de ceintures
- 2010: Les enfants entre sept et douze ans doivent être assurés au moyen d'un dispositif de retenue pour enfant

2. Casque pour motocyclistes et cyclomotoristes

- 1981: Port obligatoire sur les motocycles
- 1990: Port obligatoire sur les cyclomoteurs
- 2006: Port obligatoire sur les trikes et les quads

3. Equipement des voitures automobiles et des motocycles

- 1994: Dispositif de protection latérale pour les nouveaux véhicules lourds de transport de marchandises
- 1995: ABS pour les voitures automobiles lourdes
- 1998: Dispositif de protection arrière pour les voitures automobiles des catégories M et N; rétroviseur visant à diminuer l'angle mort pour les camions
- 2003: Dispositif de protection frontale pour les camions; dispositif limiteur de vitesse pour toutes les voitures automobiles de plus de 3,5 t et pour celles de plus de 9 places
- 2005: Partie frontale des voitures automobiles légères optimisées en termes de sécurité (protection des piétons)
- 2008: Banquettes longitudinales interdites dans les véhicules nouvellement mis en circulation

¹¹⁹ Liste établie selon le bpa, rapport SINUS, p. 87 s.

4. Limitations de vitesse

4.1 En localité

- 1959: Limitation définitive à 60 km/h
- 1984: Limitation définitive à 50 km/h
- 1989: Zones 30 et zones résidentielles (20 km/h)
- 2002: All gements pour l'instauration de zones de rencontre (20 km/h) et zones 30

4.2 Hors localité

- Avant 1973: Pas de limitation
- 1973: Limitation provisoire à 100 km/h (crise pétrolière)
- 1977: Limitation définitive à 100 km/h
- 1985: Limitation à 80 km/h à titre d'essai
- 1989: Limitation définitive à 80 km/h (votation populaire du 26.11.1989)

4.3 Sur autoroute

- Avant 1973: Pas de limitation
- 1973: Limitation temporaire à 100 km/h
- 1974: Limitation provisoire à 130 km/h
- 1977: Limitation définitive à 130 km/h
- 1985: Limitation à 120 km/h à titre d'essai
- 1989: Limitation définitive à 120 km/h (votation populaire du 26.11.1989)

5. Capacité de conduire

- 1964: Limite d'alcoolémie de 0,8 pour mille (fixée par le Tribunal fédéral)
- 1980: Limite d'alcoolémie de 0,8 pour mille (fixée par le Conseil fédéral)
- 2005: Limite d'alcoolémie de 0,5 pour mille; tolérance zéro en cas de conduite sous l'influence de certains stupéfiantes; contrôles de l'alcoolémie sans indices d'ébriété
- 2010: Les conducteurs actifs dans le transport transfrontalier des personnes, concessionnaire ou autorisé, sont soumis à l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool

6. Formation à la conduite

- 1991: Formation obligatoire à la conduite; formation pratique de base pour motocycles, examen théorique étendu
- 2005: Introduction du permis de conduire à l'essai (formation en deux phases)
- 2009: Quiconque entend transporter des personnes ou des marchandises avec des autocars, des minibus ou des camions, doit acquérir, outre le permis de conduire, le certificat de capacité pour le transport des personnes et/ou des marchandises et compléter régulièrement sa formation (nouvelle ordonnance sur l'admission des chauffeurs).

7. Divers

- 1977: Prescription obligatoire des feux allumés de jour pour les véhicules automobiles à voie unique
- 1994: Priorité des piétons aux passages pour piétons
- 2002: Prescription obligatoire des feux allumés de jour pour tous les véhicules automobiles; introduction de la catégorie de véhicules «engins assimilés à des véhicules»
- 2005: Durcissement des dispositions sur le retrait du permis de conduire (système en cascade)
- 2010: Entrée en vigueur de la nouvelle ordonnance sur le registre des accidents de la route, qui réglemente la structure et l'exploitation d'un registre automatisé centralisé des accidents de la circulation visant la saisie et l'analyse des accidents de la route.

