



12 août 2020

Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre

Rapport explicatif en vue de l'ouverture de la procédure de consultation

Rapport explicatif relatif à la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) et de la loi sur les amendes d'ordre (LAO)

Vue d'ensemble

Les usagers de la route doivent arriver à destination en toute sécurité et en préservant les ressources. La révision partielle de la LCR permettra d'une part de créer le cadre réglementaire concernant les technologies respectueuses de l'environnement et les équipements destinés aux véhicules utilitaires ainsi qu'aux camping-cars, et d'autre part de définir les principes en vue de la réglementation de la conduite automatisée. Le projet de loi vise par ailleurs à mettre en œuvre diverses interventions parlementaires adoptées et d'autres modifications.

Contexte et teneur du projet

Le projet s'articule autour de différents volets thématiques :

Promotion de technologies respectueuses de l'environnement : *les véhicules dotés d'un système de propulsion alternative ou à émission nulle sont plus lourds que les véhicules équipés d'un moteur conventionnel, et les cabines aérodynamiques sont plus allongées que celles que l'on connaît actuellement. Les poids et les longueurs autorisés pour les véhicules et ensembles de véhicules correspondants doivent donc être augmentés de telle sorte que l'accroissement du poids et des dimensions imputables aux éléments de construction et équipements puisse être compensé. Le but est d'éviter que l'utilisation des nouvelles technologies ne conduise à une diminution des capacités de chargement.*

Conduite automatisée : *les systèmes d'assistance des véhicules évoluent continuellement. À l'avenir, ils seront en mesure de faire avancer un véhicule dans la circulation sans que le conducteur ne doive surveiller la conduite en permanence. Les conditions d'utilisation de tels véhicules ainsi que les nouveaux devoirs des conducteurs seront définis dans les prochaines années au niveau international. Afin de pouvoir réagir rapidement à l'évolution du droit international, le Conseil fédéral se verra attribuer la compétence d'édicter les dispositions ad hoc. Il déterminera notamment dans quelle mesure les conducteurs pourront être dispensés de leurs obligations et dans quel cadre les véhicules équipés d'un système d'automatisation, qui n'ont plus aucun conducteur à leur bord mais circulent sur des parcours prédéfinis, pourront être admis à la circulation. Dans le même temps, les conditions cadres que le Conseil fédéral devra respecter dans l'exercice de sa compétence seront définies. Par ailleurs, les véhicules pourvus d'un système d'automatisation pourront eux aussi circuler sur les voies publiques en tant que véhicules expérimentaux dans un périmètre restreint. Le but est de tirer des enseignements au sujet de leur développement et de leur réglementation. L'Office fédéral des routes (OFROU) pourra autoriser de tels essais.*

Adaptation des mesures du programme Via sicura : *sur mandat du Conseil des États, le Conseil fédéral a évalué l'efficacité des mesures du programme de sécurité routière Via sicura. Il s'avère que le bilan est positif : grâce à Via sicura, au moins cent personnes ont pu échapper à un accident grave entre 2013 et 2015. Dans le même temps, le rapport d'évaluation indique toutefois que des adaptations sont nécessaires çà et là. En se fondant sur ces conclusions, le Parlement a chargé le Conseil fédéral début 2018 de lui soumettre un projet de loi prévoyant d'une part des adaptations ponctuelles des mesures du programme Via sicura, en l'occurrence celles qui concernent les mesures à l'encontre des chauffards et le recours des assureurs RC des véhicules automobiles, et d'autre part la renonciation à la mise en œuvre des mesures relatives à l'utilisation d'éthylomètres anti-démarrage et de boîtes noires. S'agissant du délit de chauffard, les autorités d'exécution et les tribunaux disposeront d'une plus grande marge d'appréciation pour tenir compte des circonstances du cas d'espèce et éviter des cas de rigueur inutiles. À cet égard, la peine privative de liberté d'un an au minimum sera supprimée et la durée minimale du retrait du permis de conduire sera abaissée de 24 à 6 mois. Par ailleurs, en cas de délit de conduite malgré une incapacité ou de délit de chauffard, l'obligation de recours des assureurs RC des véhicules automobiles redeviendra un droit de recours. Enfin, les mesures relatives à l'utilisation d'éthylomètres anti-démarrage et de boîtes noires ne seront pas mises en œuvre.*

Dans le cadre du programme « Via sicura », le Parlement a décidé par économie de procédure que les amendes d'ordre pouvaient être facturées au détenteur du véhicule, pour autant que le conducteur ne soit pas

connu de la police ou que son identité ne soit pas révélée à cette dernière. Le Tribunal fédéral a toutefois indiqué que la responsabilité du détenteur du véhicule ne s'appliquait pas aux personnes morales.

La **loi sur les amendes d'ordre** (LAO) sera complétée de telle sorte qu'il soit possible de citer des personnes tant physiques que morales à titre d'éventuels détenteurs de véhicules auxquels les amendes pour la violation de règlements d'ordre pourront être infligées.

En adoptant la **motion 13.3572 Hess**, le Parlement a chargé le Conseil fédéral de lui soumettre un projet de loi qui permettrait aux détenteurs de véhicules de faire modifier plusieurs fois par an le poids total de leur véhicule automobile. Le Conseil fédéral répond à cette motion en permettant aux détenteurs d'un véhicule automobile de modifier en tout temps le poids total de ce dernier.

Avec l'adoption de la **motion 15.3574 Freysinger**, le Parlement demande au Conseil fédéral d'établir dans un projet de loi une règle stipulant que le permis de conduire à l'essai ne devient caduc que si une infraction qualifiée au minimum de moyennement grave risque d'entraîner un deuxième retrait de permis durant la période probatoire. Dans le cadre de la mise en œuvre de la motion, la période d'essai ne sera prolongée que si le permis de conduire est retiré à son titulaire durant la période probatoire à la suite d'une infraction grave ou moyennement grave. À l'avenir, le permis de conduire à l'essai n'échoira que si son titulaire commet une nouvelle infraction grave ou moyennement grave durant la période probatoire.

Enfin, le projet comprend d'autres adaptations nécessaires.

Table des matières

Vue d'ensemble	2
1 Grandes lignes du projet	6
1.1 Promotion de technologies respectueuses de l'environnement	6
1.1.1 Contexte	6
1.1.2 Nouvelle réglementation proposée et justification	7
1.2 Conduite automatisée	7
1.2.1 Contexte	7
1.2.2 Nouvelle réglementation proposée et justification	8
1.3 Mise en œuvre d'interventions parlementaires	13
1.3.1 Motion 15.3574 Freysinger du 16 juin 2015 – Annulation du permis de conduire à l'essai	13
1.3.1.1 Contexte	13
1.3.1.2 Nouvelle réglementation proposée et justification	14
1.3.2 Motion 13.3572 Hess du 21 juin 2013 – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires	14
1.3.2.1 Contexte	14
1.3.2.2 Nouvelle réglementation proposée et justification	15
1.3.3 Motion 17.3632 de la CTT-E du 29 août 2017 – Adaptation du programme «Via sicura»	15
1.3.3.1 Mesures à l'encontre des chauffards	15
1.3.3.1.1 Contexte	15
1.3.3.1.2 Nouvelle réglementation proposée et justification	16
1.3.3.2 Recours obligatoire des assureurs en responsabilité civile des véhicules automobiles	17
1.3.3.2.1 Contexte	17
1.3.3.2.2 Nouvelle réglementation proposée et justification	17
1.3.3.3 Éthylomètres anti-démarrage et enregistreurs de données (« boîtes noires »)	18
1.3.3.3.1 Contexte	18
1.3.3.3.2 Nouvelle réglementation proposée et justification	18
1.3.4 Motions 16.3066 Nantermod (Taxis, VTC et Uber. Pour une concurrence plus loyale) et 16.3068 Derder (Adapter la loi sur la circulation routière aux nouvelles offres) du 9 mars 2016	19
1.3.5 Contexte	19
1.3.5.1 Suite des opérations et justification	19
1.4 Autres adaptations nécessaires	20
1.4.1 Exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit	20
1.4.1.1 Contexte	20
1.4.1.2 Nouvelle réglementation proposée et justification	20
1.4.2 Aménagement des passages pour piétons	20
1.4.2.1 Contexte	20
1.4.2.2 Nouvelle réglementation proposée et justification	20
1.4.3 Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit	21
1.4.3.1 Contexte	21
1.4.3.2 Nouvelle réglementation proposée et justification	21
1.4.4 Sanctions pénales en cas d'infraction à bord de véhicules de puissance ou de vitesse minimales	21
1.4.4.1 Contexte	21
1.4.4.2 Nouvelle réglementation proposée et justification	22
1.4.5 Habilitation de l'Office fédéral des routes (OFROU) à accorder des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance dans des cas particuliers	22
1.4.5.1 Contexte	22
1.4.5.2 Nouvelle réglementation proposée et justification	22
1.4.6 Habilitation du Conseil fédéral à conclure des traités avec des États étrangers	23
1.4.6.1 Contexte	23
1.4.6.2 Nouvelle réglementation proposée et justification	24
1.4.7 Modification de la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre (LAO) – extension de la responsabilité du détenteur aux personnes morales	24
1.4.7.1 Contexte	24
1.4.7.2 Nouvelle réglementation proposée et justification	25
1.5 Comparaison avec le droit étranger, notamment européen	25
1.6 Mise en œuvre	25
1.7 Classement des interventions parlementaires	27
2 Commentaires article par article	28

2.1	Loi fédérale sur la circulation routière	28
2.2	Loi sur les amendes d'ordre du 18 mars 2016	38
3	Conséquences	38
3.1	Conséquences pour la Confédération (finances, personnel et autres)	39
3.2	Conséquences pour les cantons et les communes ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne.....	39
3.3	Conséquences pour l'économie	40
3.4	Conséquences pour la société	40
3.5	Conséquences pour l'environnement	40
3.6	Conséquences pour la sécurité routière et la fluidité du trafic.....	41
4	Aspects juridiques	41
4.1	Constitutionnalité	41
4.2	Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse	41
4.3	Forme de l'acte	41
4.4	Délégation de compétences législatives.....	42
4.5	Protection des données	42

Rapport explicatif relatif à la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) et de la loi sur les amendes d'ordre (LAO)

1 Grandes lignes du projet

La présente révision partielle de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR)¹ vise à promouvoir l'utilisation de technologies respectueuses de l'environnement et à définir les principes en vue de la réglementation de la conduite automatisée. Elle permettra également de mettre en œuvre les interventions parlementaires adoptées et de réaliser d'autres adaptations nécessaires.

1.1 Promotion de technologies respectueuses de l'environnement

1.1.1 Contexte

Au niveau européen, un règlement² est entré en vigueur en août 2019 ; celui-ci prévoit que le poids maximal autorisé des ensembles de véhicules lourds à émission nulle doit être relevé à hauteur du poids supplémentaire induit par la technologie permettant l'absence d'émission, dans la limite de 2 tonnes toutefois. Par ailleurs, une nouvelle réglementation européenne autorisera des longueurs plus importantes qu'actuellement pour les véhicules lourds affectés au transport de choses et équipés de cabines optimisées sur le plan aérodynamique. Avec ces mesures, l'UE entend contribuer à la réalisation de l'objectif consistant à réduire les émissions de gaz à effet de serre générées notamment par le trafic routier de 30 % par rapport aux valeurs de 2005 d'ici à 2030, ainsi que des objectifs de l'accord de Paris³.

Les véhicules dotés d'un système de propulsion alternative ou à émission nulle sont plus lourds que les véhicules équipés d'un moteur conventionnel, et les cabines aérodynamiques sont plus allongées que celles que l'on connaît actuellement. Comme ces nouvelles technologies ont un impact négatif sur les capacités de chargement des véhicules, elles sont peu utilisées. Le poids et la longueur autorisés pour les véhicules et ensembles de véhicules correspondants doivent donc être augmentés de telle sorte que l'accroissement du poids et des dimensions imputables aux éléments de construction et équipements installés à des fins écologiques et la diminution y relative de la capacité de chargement (réduction de la charge utile ou du volume de chargement) puissent être compensés.

Pour certaines voitures automobiles, il est déjà permis de dépasser le poids total autorisé dans la limite d'une tonne pour pouvoir compenser le poids supplémentaire requis pour le système de propulsion alternative. Cette approche, selon laquelle des mesures écologiques ne doivent pas avoir d'effet préjudiciable sur la capacité de chargement, sera étendue aux ensembles de véhicules et, en ce qui concerne les dimensions, à d'autres technologies respectueuses de l'environnement (telles que les cabines aérodynamiques). C'est la raison pour laquelle le Conseil fédéral propose d'adapter en ce sens l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR)⁴ et l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)⁵ (cf. série d'ordonnances faisant partie intégrante du présent projet mis en consultation). Dans la mesure où le poids maximal autorisé fixé dans la loi pour les véhicules ou ensembles de véhicules et la longueur maximale pour les ensembles de véhicules seront revus à la hausse, les modifications d'ordonnances doivent s'appuyer sur l'art. 106, al. 5, de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR)⁶, lequel octroie au Conseil fédéral la compétence de prendre provisoirement les mesures nécessaires que commandent les progrès techniques dans le domaine de la circulation routière, jusqu'au moment où des dispositions légales auront été prises en la matière.

La modification dont il est question ici établit la base légale permettant de déléguer des compétences au Conseil fédéral dans les règles, afin que la limitation dans le temps des dispositions édictées jusqu'ici provisoirement par voie d'ordonnance puisse être abrogée.

¹ RS 741.01

² Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil, JO L 198 du 25.7.2019, p. 202.

³ RS 0.814.012

⁴ RS 741.11

⁵ RS 741.41

⁶ RS 741.01

1.1.2 Nouvelle réglementation proposée et justification

Le poids maximal autorisé de 40 ou 44 tonnes pour les véhicules ou ensembles de véhicules et la longueur maximale de 18,75 mètres pour les ensembles de véhicules sont réglés dans la loi fédérale sur la circulation routière. Il est proposé d'intégrer une disposition qui octroie au Conseil fédéral la compétence de relever par voie d'ordonnance ces valeurs définies dans la loi, ce qui permettra de contribuer à la promotion des systèmes de propulsion alternative et à la réduction des émissions de CO₂ générées par le trafic routier.

Cette modification offrira au Conseil fédéral une base légale en bonne et due forme pour déroger au poids maximal autorisé et à la longueur maximale prévus par la loi. Il pourra ainsi abroger la limitation dans le temps des dispositions édictées jusqu'ici provisoirement par voie d'ordonnance.

1.2 Conduite automatisée

1.2.1 Contexte

Les systèmes d'aide à la conduite sont quasi indissociables des véhicules actuels. Ils aident les conducteurs à assumer leurs tâches et leurs obligations au volant, que ce soit en leur fournissant des informations (par ex. systèmes de navigation), en les aidant à manœuvrer le véhicule (par ex. ABS), en les déchargeant de certaines opérations dans la conduite du véhicule (par ex. régulateur de vitesse, aide au stationnement) ou en s'enclenchant lorsque les conducteurs ont failli à leurs tâches (par ex. aide au freinage d'urgence). Pour autant, tous ces systèmes d'aide à la conduite ne sauraient dispenser les conducteurs de leur responsabilité dans l'exécution des tâches de conduite. L'utilisation de tels systèmes ne limitera pas leur devoir de vigilance, puisqu'ils demeureront pleinement responsables de la maîtrise de leur véhicule. Les conducteurs devront surveiller en permanence les systèmes de ce type qui assument certaines opérations liées à la conduite du véhicule et reprendre la main si nécessaire.

Depuis quelque temps se développe une nouvelle génération de systèmes. Ils se distinguent surtout des systèmes d'aide à la conduite traditionnels par le fait qu'ils prennent entièrement les commandes du véhicule, du moins dans certaines situations, qu'ils surveillent également dans une large mesure l'environnement du véhicule et qu'ils sont destinés, dans des situations prédéfinies, à décharger le conducteur de ses devoirs de vigilance et de maîtrise du véhicule décrits dans la législation routière. Pour l'heure, ces systèmes ne présentent pas encore un niveau de sécurité suffisant pour permettre une décharge de responsabilité des conducteurs au niveau juridique. Le conducteur assume donc toujours la responsabilité juridique pour le pilotage du véhicule. Il y a toutefois lieu de penser que les premiers systèmes d'automatisation de ce type, conçus pour être utilisés dans des situations relativement simples sur l'autoroute (par ex. conduite autonome dans les embouteillages) ou à faible vitesse, notamment pour les manœuvres de parage, seront prêts à être commercialisés dans un avenir proche. Enfin, cette évolution devrait se traduire, un jour, par la mise en circulation de véhicules entièrement automatisés qui ne nécessiteront plus de conducteur et seront dépourvus de dispositifs de commande.

Au plan international, on distingue les niveaux d'automatisation suivants :

SAE International (norme J3016)					
Niveau	Nom	Pilotage / régulation de la vitesse	Surveillance de l'environnement de conduite	Responsabilité du contrôle à l'état de risque minimal	Modes de conduite
0	absence d'automatisation	conducteur	conducteur	conducteur	aucun
1	assistance à la conduite	conducteur et système	conducteur	conducteur	certains
2	automatisation partielle	système	conducteur	conducteur	certains
3	automatisation conditionnelle	système	système	conducteur	certains
4	automatisation élevée	système	système	système	certains
5	automatisation totale	système	système	système	tous

III. 1 : Niveaux d'automatisation des véhicules d'après la norme SAE J3016⁷

Dans le cadre de la présente révision, les véhicules des niveaux 1 et 2 sont qualifiés de « véhicules équipés de systèmes d'aides à la conduite », tandis que les véhicules des niveaux 3 à 5 sont qualifiés de « véhicules équipés d'un système d'automatisation ».

Le cadre juridique actuel permet d'ores et déjà d'installer des systèmes d'automatisation dans des véhicules et de les utiliser durant le trajet à condition de respecter les prescriptions en vigueur. Cependant, leur utilisation ne dispense pas le conducteur de ses devoirs de vigilance et de maîtrise du véhicule. Même lorsque le système est activé, le conducteur demeure pleinement responsable du comportement du véhicule. Ce cadre juridique ne sera toutefois plus adapté lorsque les constructeurs automobiles apporteront la preuve que les systèmes d'automatisation embarqués permettent une conduite sûre, fluide et efficace sans que le conducteur ne doive surveiller la conduite en permanence et se tenir prêt à intervenir pour reprendre la main sur le système.

Les exigences posées aux véhicules équipés d'un système d'automatisation et les incidences sur les devoirs du conducteur devraient être réglées au niveau international dans les années à venir.

1.2.2 Nouvelle réglementation proposée et justification

La conduite automatisée est un domaine qui évolue à un rythme fulgurant et dont il est difficile de prévoir la tournure qu'il prendra, compte tenu de plusieurs incertitudes. La nouvelle réglementation proposée vise à couvrir les besoins liés à la conduite automatisée jusqu'au début des années 2030. D'ici-là, la prochaine révision de la LCR devrait de toute façon être sur les rails.

L'objectif prioritaire est de créer un moyen de régler, par voie d'ordonnance, l'utilisation de véhicules équipés d'un système d'automatisation afin de pouvoir réagir rapidement aux développements à l'échelle internationale. Pour cette raison, le Conseil fédéral se verra octroyer la compétence d'édicter des règles

⁷ Niveaux d'automatisation d'après SAE International, J3016, juin 2018

concernant les véhicules équipés d'un système d'automatisation qui déchargent le conducteur de ses devoirs de vigilance et de maîtrise du véhicule énoncés dans la législation routière, mais ne maîtrisent pas encore toutes les situations de manière autonome. D'une part, cette mesure concernera les véhicules qui nécessitent toujours la présence d'un conducteur actif (véhicules de niveau 3 et 4 selon la norme SAE J3016). Le Conseil fédéral pourra notamment définir les circonstances et la mesure dans lesquelles le conducteur pourra être déchargé de ses devoirs. D'autre part, cette compétence réglementaire s'appliquera aux véhicules qui ne nécessiteront certes plus de conducteur, mais pourront circuler sur des parcours prédéfinis (également les véhicules de niveau 4 selon la norme SAE J3016). Pour pouvoir déterminer a posteriori si des défaillances techniques sont apparues et si, à un instant t, la conduite et la surveillance étaient assurées par le conducteur ou par le système d'automatisation, ces véhicules devront être équipés d'un enregistreur de mode de conduite. La compétence réglementaire du Conseil fédéral proposée ici ne s'étend pas aux véhicules automatisés qui ne nécessitent plus de conducteur et qui peuvent circuler partout (véhicules de niveau 5 selon la norme SAE J3016). Il y a lieu de penser que les véhicules de ce type ne pourront être immatriculés qu'à titre expérimental d'ici le début des années 2030, et non de manière ordinaire compte tenu de leur niveau de développement. Ils feront vraisemblablement l'objet de la prochaine révision de la LCR, qui devrait impliquer de plus vastes adaptations juridiques.

En outre, l'OFROU aura la compétence d'autoriser les essais avec des véhicules qui ne peuvent pas encore être immatriculés selon la procédure ordinaire. Cette compétence s'applique également aux essais avec des véhicules de niveau 5, qui maîtrisent toutes les situations de manière autonome et ne nécessitent plus de conducteur, quel que soit le parcours. L'OFROU pourra soit examiner lui-même les demandes de réalisation d'essais de durée limitée, soit les déléguer aux cantons si les essais ne dépassent pas le cadre régional.

Par ailleurs, l'OFROU bénéficiera d'une compétence d'encouragement. Dans des cas particuliers, l'OFROU pourra octroyer des subventions afin de soutenir des installations pilotes et de démonstration ainsi que des projets visant à tester de nouvelles technologies. Un projet pilote avec un véhicule sans conducteur de niveau 5 pourra par exemple être considéré comme un cas particulier. Le but de ce soutien est de tirer des enseignements en conditions réelles afin d'élaborer des règles matérielles.

Délégation de la compétence réglementaire au Conseil fédéral (art. 25a à 25c du projet LCR)

Actuellement, la loi ne permet pas encore d'établir une réglementation matérielle afin de décharger le conducteur de ses devoirs de vigilance et de maîtrise du véhicule lors de l'utilisation de systèmes d'automatisation ou d'admettre à la circulation des véhicules sans conducteur sur certains parcours, compte tenu de la difficulté à prévoir les évolutions technologiques. Une législation trop restrictive pourrait freiner l'innovation et aller à l'encontre de futures adaptations découlant du droit international. La preuve d'une sécurité suffisante, nécessaire pour décharger les conducteurs de leurs devoirs de vigilance et de maîtrise du véhicule ou admettre à la circulation des véhicules sans conducteur sur certains parcours, n'a pas encore été apportée, mais dès que ce sera le cas pour certains systèmes, ceux-ci devront pouvoir être utilisés immédiatement. Étant donné que les dispositions concrètes peuvent être édictées plus rapidement par voie d'ordonnance, la délégation de compétence au Conseil fédéral permettra si nécessaire de transposer promptement dans le droit suisse des modifications opérées au niveau international et de réagir aux développements de façon adéquate.

La délégation de compétence se rapporte à la dispense, pour les conducteurs, de leurs devoirs de vigilance et de maîtrise du véhicule énoncés dans la législation routière dans certaines situations ainsi qu'à l'admission à la circulation de véhicules sans conducteur sur certains parcours. La solution proposée satisfait plusieurs demandes:

- Base légale formelle: ces nouvelles dispositions permettent de créer une base légale formelle en vue de réglementer la conduite automatisée. Jusqu'à présent, cela était possible uniquement dans le cadre de mesures provisoires, lesquelles imposent d'édicter des dispositions légales très rapidement. La réglementation formelle dans la loi précise que des dérogations importantes aux dispositions de la LCR, telles que la relativisation ou l'abrogation des devoirs de vigilance et de maîtrise du véhicule voire la dispense de conducteur, sont possibles.
- Adaptation dans les temps : le cadre de la législation nationale sur la circulation routière est défini en grande partie par des traités internationaux. Les réglementations internationales devront impérativement

évoluer pour permettre de décharger les conducteurs de leurs obligations. La délégation de compétence au Conseil fédéral garantit que la législation nationale pourra être adaptée dans les temps et conformément au droit international. Le Conseil fédéral pourra aussi réagir relativement rapidement au progrès technique et, dans une mesure limitée, faire évoluer le droit national avant même que des adaptations ne soient entreprises au niveau international (par ex. pour les véhicules sans conducteur de niveau 4).

- Collecte des informations nécessaires : les véhicules équipés d'un système d'automatisation constituent un progrès technique qui se traduit par des transformations profondes en matière d'utilisation des véhicules. Afin de pouvoir élaborer des règles matérielles ad hoc, il est indispensable de tirer des enseignements en conditions réelles. Telle est notamment la finalité de la compétence en matière d'autorisation d'essais qui est proposée. De surcroît, le Conseil fédéral a aussi la possibilité, dans le cadre de la compétence réglementaire proposée, d'introduire pour une durée limitée et à titre expérimental des règles sur lesquelles planent certains doutes, et de les évaluer. Ce régime de compétence crée les bases permettant de déterminer si les systèmes d'automatisation font réellement leurs preuves et si la réglementation établie à titre expérimental doit être maintenue ou éventuellement améliorée.
- Octroi de la marge de manœuvre nécessaire : compte tenu de l'évolution rapide et encore incertaine dans ce domaine, le Conseil fédéral se voit accorder une vaste compétence, ce qui permet de conserver la flexibilité nécessaire en vue d'une réglementation ultérieure.

Les compétences ne sont toutefois pas déléguées au Conseil fédéral sans restrictions. Les art. 25a à 25c du projet LCR définissent diverses conditions cadres:

- Les véhicules équipés d'un système d'automatisation ne doivent pas compromettre la sécurité routière. Dans cette optique, ils doivent notamment présenter des redondances afin que le système continue de fonctionner parfaitement en cas de défaillance de certains composants tels que des capteurs et qu'un pareil cas de figure n'engendre pas de situations dangereuses.
- La diffusion des systèmes d'automatisation s'accompagne également d'un accroissement des risques d'accès non autorisé aux systèmes afin de manipuler ces véhicules. Dans ce contexte, les données importantes pour la sécurité sont en premier lieu celles qui alimentent le système depuis l'extérieur du véhicule. Elles constituent une cible majeure pour une action indésirable effectuée par des tiers (par ex. piratage). Il convient donc de préciser que le Conseil fédéral devra légiférer pour veiller à ce que les systèmes d'automatisation ne puissent traiter des données externes que si leur intégrité et leur fiabilité sont garanties de manière suffisante.
- Pour évaluer la responsabilité pénale et civile du constructeur et en particulier du conducteur, il est primordial de savoir si le système d'automatisation fonctionnait parfaitement et si la maîtrise du véhicule était assurée par le système d'automatisation. C'est la raison pour laquelle il est prescrit que les véhicules équipés d'un tel système devront être munis d'un enregistreur de mode de conduite afin de pouvoir déterminer a posteriori si une manœuvre donnée a été exécutée par le conducteur ou par le système d'automatisation et si des défaillances techniques sont survenues.
- Le système d'automatisation et l'enregistreur de mode de conduite devront être protégés contre tout accès non autorisé. Le but est que les données renfermées dans le véhicule ne puissent être manipulées et que la fonctionnalité du système et de l'enregistreur de données soit protégée contre toute atteinte. Le respect de la protection des données doit également être assuré.
- La mise en réseau des véhicules se développe en même temps que l'automatisation de ces derniers. Ce n'est qu'avec elle que la conduite automatisée révélera tout son potentiel. La mise en réseau croissante des véhicules entre eux mais aussi avec les infrastructures demande également davantage de règles. La mise en réseau dans le domaine de la circulation routière ne pose pas de questions très différentes de celles soulevées pour d'autres objets susceptibles de porter atteinte à la sécurité des personnes. Cette problématique, qui fait l'objet d'un débat sous l'appellation « Internet des objets », doit être traitée dans le cadre d'une législation transversale, même si la circulation routière devrait constituer le premier cas pertinent de mise en réseau complète. La révision en question vise uniquement à régler la sécurité

de conception de l'interface pour l'intégration de données externes dans le système d'automatisation (cf. explications ci-dessus).

La révision dont il est question ne traite pas d'autres sujets de réglementation en lien avec les véhicules équipés d'un système d'automatisation, car il n'est pas nécessaire de prendre d'autres mesures en la matière pour le moment. Néanmoins, la réglementation proposée ici a des conséquences au moins indirectes sur les points suivants:

- Responsabilité pénale :

1. Conducteur: jusqu'à présent, le conducteur assume l'entière responsabilité en cas d'infraction au code de la route et, partant, les conséquences pénales qui en découlent. À partir du moment où un système automatisé homologué décharge le conducteur de ses devoirs de vigilance et de maîtrise du véhicule, sa responsabilité n'est plus engagée. Cette règle ne s'applique toutefois que si le système d'automatisation est utilisé conformément à sa destination et qu'il n'existe aucune circonstance sur la base de laquelle le conducteur peut se voir reprocher d'avoir remarqué ou d'avoir pu remarquer que le système d'automatisation n'était pas dans un état réglementaire ou qu'il devait reprendre lui-même les commandes du véhicule en raison d'un événement extérieur, et ce afin de parer à une situation de danger et de garantir la sécurité routière. Si un système d'automatisation n'est pas utilisé conformément à sa destination, autrement dit s'il est utilisé dans une situation pour laquelle il n'a pas été conçu, ou si le conducteur ne réagit pas ou du moins pas de manière appropriée à une invitation du système à reprendre le contrôle du véhicule, il s'agit d'un manquement aux obligations pouvant justifier une responsabilité pénale du conducteur.
2. Producteur: dès lors que les tâches de conduite sont contrôlées par le système d'automatisation, la responsabilité du producteur entre en jeu dans la mesure où les conducteurs sont innocentés sur le plan pénal. Lorsqu'un accident est causé par un véhicule dont la fonction de conduite dynamique était exécutée par un système d'automatisation au moment de l'accident, se pose la question de savoir si l'accident est imputable à un défaut du produit que le producteur avait identifié ou aurait dû identifier en prenant toutes les précautions nécessaires. Si tel est le cas et que la violation du devoir de diligence peut être mise sur le compte d'individus au sein du producteur, la responsabilité individuelle des personnes peut être engagée. S'il n'est pas possible d'imputer la responsabilité à des individus, une responsabilité subsidiaire du producteur peut aussi éventuellement entrer en ligne de compte (art. 102, al. 1, CP⁸). En outre, d'après la jurisprudence, le producteur est tenu, en vertu des devoirs de surveillance fixés par la loi, de prendre des mesures dès qu'un risque potentiel est identifié sur un véhicule. Dans ce cas, le droit pénal se fonde essentiellement sur le droit civil relatif à la responsabilité du fait des produits pour définir les devoirs de diligence (instruction, documentation et mise en garde obligatoires entre autres). Si le producteur ne prend pas de mesures spécifiques pour réduire les risques, il s'expose à une peine pour négligence.
3. Détenteur du véhicule : le détenteur est punissable si une violation du devoir de diligence à l'origine d'un accident peut lui être imputée. Cela peut notamment être le cas s'il a failli à son devoir d'entretenir le véhicule régulièrement ou s'il existe des vices cachés dont il avait connaissance.

Cependant, il peut aussi y avoir des situations dans lesquelles, en définitive, personne ne peut être tenu pour responsable sur le plan pénal de dommages corporels à la suite de l'utilisation d'un véhicule équipé d'un système d'automatisation. Malgré l'existence de cas exceptionnels de ce type, les principes actuels du droit pénal semblent toujours appropriés, en particulier celui selon lequel il faut se voir imputer une faute pour être punissable.

- Responsabilité civile :

1. Responsabilité / Obligation d'assurance du détenteur du véhicule : la responsabilité objective aggravée du détenteur (art. 58 LCR), l'assurance-responsabilité civile obligatoire et la créance directe du lésé vis-à-vis de l'assureur garantissent l'indemnisation des victimes de la route même lorsque des véhicules équipés d'un système d'automatisation sont utilisés et demeurent adéquates.

⁸ RS 311.0

La justification de la responsabilité objective aggravée pour les véhicules automobiles, à savoir la création d'un risque par suite de l'emploi d'un véhicule automobile, s'applique de la même manière en cas d'utilisation d'un système d'automatisation. Le risque inhérent à l'utilisation peut se matérialiser lorsque les commandes du véhicule sont entre les mains tant d'un conducteur humain que d'un système d'automatisation. Il est donc pertinent que le détenteur du véhicule continue de répondre du risque inhérent à l'utilisation d'un véhicule automobile.

2. Responsabilité du conducteur : la responsabilité du conducteur pour les dommages causés se fonde sur l'art. 41 CO⁹ et suppose qu'une faute (violation du devoir de diligence) ait été commise. Dans la mesure où le système d'automatisation assume temporairement certaines tâches de conduite en toute autonomie, le conducteur du véhicule peut être déchargé de ses obligations en la matière énoncées dans le code de la route. Pour autant, ce principe n'exclut pas toute responsabilité. Les conducteurs doivent observer les devoirs de diligence qui s'imposent lors de l'utilisation de systèmes d'automatisation. Ils doivent ainsi utiliser le système conformément à sa destination, suivre l'invitation du système à reprendre les commandes et se familiariser avec le système avant de l'utiliser. Cependant, l'automatisation grandissante et l'amplification du pilotage du véhicule par les systèmes d'automatisation vont de plus en plus reléguer la responsabilité du conducteur au second plan, tandis que celle du producteur devrait croître.
 3. Responsabilité du producteur : conformément à la loi fédérale du 18 juin 1993¹⁰ sur la responsabilité du fait des produits (LRFP), le producteur répond du dommage causé par un produit défectueux (art. 1, al. 1, LRFP). Un produit est réputé défectueux lorsqu'il n'offre pas la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre compte tenu de toutes les circonstances, notamment dans des conditions d'utilisation raisonnablement prévisibles (art. 4 LRFP). De ce fait, le producteur est soumis à des devoirs de diligence qu'il doit observer lorsqu'il met un produit sur le marché, parmi lesquels des obligations d'instruction, de documentation et de mise en garde qui doivent correspondre au risque spécifique d'un produit. Le producteur est libéré de sa responsabilité si le défaut n'existait pas au moment où le produit a été mis en circulation ou si l'état des connaissances scientifiques et techniques ne permettait pas encore de le déceler (art. 5, al. 1, let. b et e, LRFP). Ces éléments excluent la responsabilité pour les « risques de développement ». Toutefois, après la mise en circulation, des obligations consécutives à la mise sur le marché incombent au producteur, en particulier l'obligation d'observer son produit. Selon la doctrine, ce devoir d'observation découlait déjà du principe du danger créé et est défini explicitement depuis 2010 à l'art. 8 de la loi fédérale du 12 juin 2009 sur la sécurité des produits (LSPro)¹¹. S'il n'y a pas non plus ici de responsabilité en soi pour les risques de développement, la découverte de risques concrets peut cependant déclencher aussitôt une obligation de mise en garde ou de rappel. Selon la doctrine largement majoritaire, le non-respect de ces obligations peut justifier une demande d'indemnisation en cas de dommages. S'agissant des véhicules équipés d'un système d'automatisation, les exigences relatives au devoir d'observation du producteur sont accrues par nature, car il s'agit d'une nouvelle technologie en cours de développement, qui présente certaines incertitudes et des risques. Dans ce contexte, il est impératif de réagir très rapidement si d'éventuels dysfonctionnements et de nouveaux risques sont découverts.
 4. Les personnes lésées pourraient faire valoir un éventuel droit contre le producteur, mais dans la pratique, elles se tournent régulièrement vers l'assureur du détenteur du véhicule en vertu du droit d'intenter une action directe, lequel peut ensuite faire recours contre le producteur. Jusqu'à présent, cette pratique était problématique, car un recours de l'assureur contre le producteur était limité dans le sens où seul un droit à réparation des lésés pour un acte illicite fautif passait à l'assureur. Le Tribunal fédéral a désormais modifié sa pratique de longue date¹², ce qui permet à l'assureur de se retourner aussi contre le responsable de l'accident à concurrence de ses indemnités, autrement dit également contre le producteur en fonction de la situation.
- Formation à la conduite: dans un premier temps, l'utilisation de systèmes d'automatisation ne fera pas partie intégrante de l'examen de conduite, tout comme l'utilisation de systèmes d'aide à la conduite. L'explication tient notamment dans le fait qu'au début, peu de véhicules disposeront de systèmes

⁹ RS 220

¹⁰ RS 221.112.944

¹¹ RS 930.11

¹² Arrêt du Tribunal fédéral 4A_602/2017 du 7 mai 2018

d'automatisation et que ces derniers ne sont pas uniformes du point de vue de l'utilisation et de l'agencement des commandes. Par conséquent, il appartiendra toujours au conducteur de se familiariser avec les fonctions du système d'automatisation spécifique à son véhicule. L'utilisation d'un tel système sans une préparation suffisante constitue un manquement à une obligation. Le producteur est soumis à une obligation d'instruction. Ladite instruction peut prendre la forme de manuels d'utilisation, de tutoriels vidéo, d'informations et éventuellement de cours facultatifs pour les vendeurs automobiles. Plus les compétences nécessaires sont importantes pour pouvoir utiliser un système conformément à sa destination, plus les exigences concernant les obligations du producteur sont accrues. Pour cette raison, dans certains cas, son obligation d'instruction peut aller au-delà de simples mises en garde et consignes de sécurité ou manuels d'utilisation pour les véhicules équipés d'un système d'automatisation.

Essais (art. 25d)

Jusqu'à présent, pour autoriser des essais avec des véhicules équipés d'un système d'automatisation, les autorités s'appuyaient sur une compétence énoncée à l'art. 106, al. 5, LCR, qui est destinée en réalité à l'édiction de règles générales et abstraites. L'art. 25d du projet LCR permettra de transférer à l'OFROU la compétence d'autoriser les essais avec des véhicules équipés d'un système d'automatisation et de simplifier la procédure pour l'autorisation d'essais de durée limitée. Pour la Confédération, les essais visent essentiellement à tirer des enseignements généraux au sujet de l'état de la technique, du comportement au volant, de l'acceptation des nouvelles technologies, de l'utilisation des véhicules équipés d'un système d'automatisation et, indirectement, de la nécessité d'adapter la législation. L'OFROU pourra déléguer aux cantons la compétence en matière d'autorisation si l'essai ne dépasse pas le cadre régional et que des besoins plus spécifiques priment, tels que l'étude de modèles commerciaux particuliers, l'intégration dans la circulation locale de véhicules équipés d'un système d'automatisation ou l'approfondissement de résultats déjà disponibles obtenus à l'issue d'essais similaires. Cette solution permet de répondre au besoin des villes, des communes et des entreprises de transport de déployer des véhicules de ce type à titre expérimental dans la circulation locale et d'approfondir les connaissances déjà acquises. Il convient de souligner qu'en fonction de la situation, des autorisations supplémentaires ne relevant pas du droit de la circulation routière sont nécessaires (par ex. une concession d'essai de radiocommunication de l'Office fédéral de la communication [OFCOM] au sens de l'art. 38 de l'ordonnance du 9 mars 2007 sur la gestion des fréquences et les concessions de radiocommunication (OGC)).¹³

Mesures d'encouragement (art. 105^{bis})

Afin de permettre à la Confédération d'acquérir les connaissances nécessaires à l'accomplissement de ses tâches et d'influencer les développements ultérieurs, l'OFROU pourra soutenir financièrement des projets liés au développement de nouvelles technologies. En l'état actuel des connaissances, les exigences techniques ne peuvent pas encore être formulées de manière exhaustive, raison pour laquelle une formulation aussi ouverte que possible et conforme à la loi sur les subventions a été choisie, de sorte que des besoins futurs et encore inconnus à ce jour puissent être financés. Cette disposition permettrait aux milieux routiers de disposer de possibilités similaires à celles dont bénéficient déjà les transports publics en matière de soutien aux nouvelles technologies (art. 31, al. 2, de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs, LTV¹⁴).

1.3 Mise en œuvre d'interventions parlementaires

1.3.1 Motion 15.3574 Freysinger du 16 juin 2015 – Annulation du permis de conduire à l'essai

1.3.1.1 Contexte

Le permis de conduire obtenu pour la première fois pour un motorcycle ou une voiture automobile est délivré à l'essai. Les titulaires d'un permis de conduire à l'essai doivent faire leurs preuves pendant une période probatoire de trois ans. Lorsque le permis est retiré à son titulaire à la suite d'une infraction, la période probatoire est prolongée d'un an. S'il commet une deuxième infraction entraînant le retrait du permis durant la période probatoire, celui-ci devient caduc. À l'échéance de leur permis, les personnes concernées doivent suivre de nouveau l'intégralité de la formation à la conduite. Elles peuvent le faire au plus tôt un an après

¹³ RS 784.102.1

¹⁴ RS 745.1

l'infraction commise et uniquement si une expertise relevant de la médecine du trafic confirme l'aptitude à la conduite de l'intéressé (art. 15a, al. 3 à 5, LCR).

La motion 15.3574 Freysinger du 16 juin 2015 « Permis de conduire à l'essai. Pour des mesures proportionnées dans le cadre des infractions commises durant sa validité », qui a été acceptée, critique le fait que le permis de conduire à l'essai soit annulé lorsque son titulaire encourt un deuxième retrait de permis durant la période probatoire à cause d'une infraction légère (par ex. excès de vitesse de 16 km/h en agglomération). L'auteur de la motion estime que cette mesure est disproportionnée et que la réglementation en vigueur donne lieu à une inégalité de traitement dans le sens où le système en cascade sanctionne de manière plus clémente celui qui commet d'abord une infraction légère et ensuite une infraction grave que celui qui fait l'inverse. En adoptant la motion 15.3574 Freysinger, le Parlement charge le Conseil fédéral de lui présenter une modification de la LCR. Cette modification prévoira que le permis de conduire à l'essai ne deviendra caduc que si son titulaire encourt un deuxième retrait de permis durant la période probatoire à cause d'une infraction qualifiée au minimum de moyennement grave. Le Conseil fédéral a proposé d'accepter la motion le 12 août 2015.

En 2019, 1217 permis de conduire à l'essai ont été annulés en Suisse, principalement en raison d'excès de vitesse ou de conduite en état d'ébriété. Le nombre d'annulations de permis n'a cessé de diminuer ces dernières années (on recensait encore 3494 annulations de permis en 2012)¹⁵.

1.3.1.2 Nouvelle réglementation proposée et justification

La période d'essai ne sera prolongée que si le permis de conduire est retiré à son titulaire durant celle-ci à la suite d'une infraction grave ou moyennement grave. À l'avenir, le permis de conduire à l'essai ne deviendra caduc que si son titulaire commet une nouvelle infraction grave ou moyennement grave durant la période probatoire. Les infractions légères commises durant la période d'essai n'entraîneront ni la prolongation de cette dernière ni l'annulation du permis de conduire.

Le fait que le permis de conduire ne soit annulé que si au moins deux infractions moyennement graves sont commises durant la période d'essai permet de mieux tenir compte du principe de proportionnalité et d'éviter des sanctions trop sévères. Une fois la période probatoire passée, une infraction légère entraîne tout au plus un mois de retrait de permis, y compris en cas de récidive. Ainsi, dans le système en cascade, l'infraction légère est moins pénalisante. Cette clémence s'appliquera également aux titulaires d'un permis de conduire à l'essai. Une infraction légère n'entraînera donc ni la prolongation de la période d'essai ni l'annulation du permis de conduire.

Pour autant, les infractions légères ne resteront pas impunies avec cette réglementation. Ainsi, les délinquants primaires encourront un avertissement, et ceux qui commettent une nouvelle infraction légère dans les deux années suivant l'avertissement, un retrait de permis d'un mois au minimum (art. 16a LCR). L'adaptation proposée permettra également de corriger un effet injuste, à savoir que l'annulation du permis de conduire peut dépendre de l'ordre dans lequel les infractions sont commises. Par conséquent, à l'avenir, le permis de conduire sera toujours annulé, que son titulaire ait d'abord commis une infraction moyennement grave puis une infraction grave ou l'inverse.

Le projet ne remet pas en question l'efficacité du permis de conduire à l'essai. Il n'y aura simplement plus de sanctions excessives comme l'annulation du permis de conduire après qu'une infraction légère a été commise.

1.3.2 Motion 13.3572 Hess du 21 juin 2013 – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires

1.3.2.1 Contexte

Actuellement, les détenteurs de véhicules peuvent faire modifier le poids total de leur véhicule automobile ou de leur remorque tout au plus une fois par an auprès de l'autorité d'exécution cantonale (art. 9, al. 3*bis*, LCR). Cela peut avoir pour conséquence qu'un transporteur doit payer la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) pour un véhicule de 40 tonnes, bien qu'il ne transporte avec celui-ci, sur une période prolongée, que des chargements moins lourds, par exemple de 30 tonnes au maximum. La

¹⁵ Source : Office fédéral des routes (OFROU)

motion 13.3572 Hess du 21 juin 2013 « Plus de flexibilité pour l'abaissement et l'augmentation du poids des véhicules utilitaires dans le souci d'accroître l'efficacité », qui a été acceptée, demande que les détenteurs de véhicules puissent faire modifier le poids total plusieurs fois par an.

1.3.2.2 Nouvelle réglementation proposée et justification

Le poids total d'un véhicule automobile ou d'une remorque pourra être modifié à tout moment (art. 9, al. 3^{bis}, du projet LCR). Cette possibilité permettra aux détenteurs de véhicules de réagir de manière plus flexible aux réalités du marché. Ceux-ci ne seront pas taxés inutilement pour des capacités de transport qu'ils ne sont absolument pas en mesure d'exploiter pleinement compte tenu de l'évolution rapide des besoins de transport. Le Conseil fédéral fixera par voie d'ordonnance les modalités concernant l'abaissement et l'augmentation sans grande formalité administrative du poids des véhicules automobiles ou des remorques. Il s'agira par exemple de régler la manière de s'assurer que le véhicule est adapté au poids supérieur en cas d'augmentation du poids du véhicule (par ex. charge nominale).

1.3.3 Motion 17.3632 de la CTT-E du 29 août 2017 – Adaptation du programme «Via sicura»

Le Parlement a adopté le programme de sécurité routière «Via sicura» en 2012¹⁶. Ce dernier comprend vingt mesures à inscrire dans la loi, que le Conseil fédéral met en vigueur de manière échelonnée depuis 2012¹⁷. Plusieurs interventions parlementaires ayant réclamé des adaptations du programme Via sicura¹⁸, le Conseil des États a chargé le Conseil fédéral de procéder à une évaluation de Via sicura¹⁹. Le Conseil fédéral a alors évalué l'efficacité des mesures du programme Via sicura et proposé dans son rapport du 28 juin 2017²⁰ d'en adapter certaines afin de rendre le programme de sécurité routière plus efficace et plus proportionné. Sur la base de ce rapport, le Parlement a chargé le Conseil fédéral en février 2018 de présenter un projet de loi visant à modifier les mesures ci-après²¹.

1.3.3.1 Mesures à l'encontre des chauffards

1.3.3.1.1 Contexte

Les mesures contre les grands excès de vitesse (mesures à l'encontre des chauffards) sont nées de l'initiative populaire 12.053 « Protection contre les chauffards », qui a abouti le 5 juillet 2011²². Dans le cadre des débats concernant Via sicura, l'Assemblée fédérale a intégré en grande partie le contenu de l'initiative populaire dans la révision de la LCR²³, si bien que le comité d'initiative a retiré l'initiative le 2 novembre 2012²⁴. Si les mesures à l'encontre des chauffards ont fait l'objet de vifs débats dans les médias, une consultation sur le sujet n'a toutefois jamais eu lieu. Les mesures en question sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2013 et prévoient que celui qui, par une violation intentionnelle des règles fondamentales de la circulation, accepte de courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort sera puni d'une peine privative de liberté d'un à quatre ans (art. 90, al. 3, LCR). En outre, les délinquants primaires doivent rendre leur permis de conduire pendant au moins deux ans, et les récidivistes pendant au moins dix ans (art. 16c, al. 2, let. a^{bis} et 16d, al. 3, let. b en relation avec l'art. 17, al. 4, LCR). La commission d'un excès de vitesse tel que défini dans la loi (par ex. dépassement de 50 km/h en agglomération) est automatiquement constitutive d'un délit de chauffard au sens de la disposition légale, indépendamment du fait que l'excès de vitesse ait été commis intentionnellement ou par négligence ou qu'il y ait réellement eu un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort (art. 90, al. 4, LCR).

¹⁶ FF 2012 5501

¹⁷ Le Conseil fédéral n'a pas encore mis en vigueur les mesures concernant l'obligation de suivre des cours d'éducation routière et celles relatives à l'utilisation de boîtes noires et d'éthylomètres anti-démarrage (art. 16e et 17a LCR dans sa teneur du 15 juin 2012, RO 2012 6291, en l'occurrence 6297 s.).

¹⁸ Initiative parlementaire 14.438 Buttet du 8 septembre 2014 « Cessons de mettre les policiers en prison ! », motion 14.3792 Zanetti du 24 septembre 2014 « Interventions des services d'urgence. Optimiser la législation sur la circulation routière », motion 14.3800 Chopard-Acklin du 24 septembre 2014 « Interventions des services d'urgence. Optimiser la législation sur la circulation routière », motion 14.3876 Guhl du 25 septembre 2014 « Interventions de sauvetage. Même limite d'alcoolémie pour les sapeurs-pompiers de milice et le personnel qui n'est pas de service que pour les autres automobilistes », motion 14.4229 Wobmann du 12 décembre 2014 « Avertisseurs de radars. Suppression de l'interdiction », motion 15.3125 Gschwind du 12 mars 2015 « Via sicura. Rétablir la proportionnalité des sanctions pénales et administratives », initiative parlementaire 15.413 Regazzi du 17 mars 2015 « Via Sicura. Supprimer rapidement les excès et les effets secondaires indésirables associés au délit de chauffard », initiative parlementaire 15.500 Addor du 18 décembre 2015 « Via sicura. Non à une triple peine ! », initiative parlementaire 17.413 Rieder du 14 mars 2017 « Via sicura. Retour au bon sens ! »

¹⁹ Postulat 16.3267 de la CTT-E du 14 avril 2016 « Évaluation du programme Via sicura »

²⁰ Rapport du Conseil fédéral du 28 juin 2017 relatif à l'évaluation du programme Via sicura, consultable sous : www.parlament.ch > 16.3267 > Rapport en réponse à l'intervention parlementaire.

²¹ Motion 17.3632 de la CTT-E du 29 août 2017 « Via sicura. Adaptations »

²² FF 2011 5747, voir aussi le message du 9 mai 2012 concernant l'initiative populaire « Protection contre les chauffards », FF 2012 5057

²³ RO 2012 6291

²⁴ FF 2012 8511

L'évaluation des mesures visant les chauffards montre que celles-ci ont certes clairement eu une incidence positive sur la sécurité routière, mais également des effets indésirables²⁵. Le problème est que ces mesures limitent trop fortement la marge d'appréciation des juges, ce qui peut donner lieu à des jugements involontairement sévères dans certains cas. Dans ses arrêts 142 IV 137 du 1^{er} juin 2016 et 6B_24/2017 du 13 novembre 2017, le Tribunal fédéral est parvenu à la conclusion – pourtant contraire à sa précédente décision²⁶ – que la commission de l'un des excès de vitesse définis dans la LCR n'était pas constitutive *ex lege* d'un délit de chauffard. Il estime que la marge d'appréciation des tribunaux est restreinte et que ceux-ci pourraient vérifier si la personne incriminée roulait trop vite intentionnellement ou seulement par négligence et, dans ce dernier cas, renoncer à retenir le délit de chauffard. Par ailleurs, il serait tout à fait possible, dans des circonstances exceptionnelles, qu'un excès de vitesse particulièrement important n'ait pas fait courir un risque élevé d'accident pouvant entraîner des blessures graves ou la mort. Toutefois, compte tenu de la teneur de la disposition légale en vigueur, il existe des insécurités juridiques pour les usagers de la route, puisque l'interprétation qu'en feront les juges déterminera si le délit de chauffard est automatiquement retenu lorsque des excès de vitesse définis dans la loi sont commis. Il est primordial pour les juges de pouvoir examiner librement et systématiquement tous les éléments constitutifs de l'infraction afin de rendre des jugements justes par la suite.

De surcroît, les délits de chauffard sont punis d'une peine privative de liberté d'un an au minimum. Les juges ne peuvent infliger une peine moins sévère, même si les circonstances concrètes le justifieraient. Par contre, aucune peine privative de liberté minimale n'est prévue pour les faits de mise en danger de la vie d'autrui au sens de l'art. 129 du code civil suisse du 21 décembre 1937 (CP)²⁷, lequel protège le bien juridique qu'est la vie, de la même manière qu'en cas de délit de chauffard. Cette règle sera maintenue conformément à la proposition du Conseil fédéral dans son message du 25 avril 2018 sur l'harmonisation des peines et l'adaptation du droit pénal accessoire au droit des sanctions modifié²⁸. Dans la pratique, le retrait du permis de conduire pour deux ans au minimum semble aussi parfois disproportionné lorsqu'un délinquant primaire dont la réputation est intacte remplit de justesse les critères objectifs constitutifs de l'infraction.

Dans son rapport d'évaluation du 28 juin 2017, le Conseil fédéral propose donc d'adapter les mesures à l'encontre des chauffards²⁹. La doctrine juridique³⁰ critique elle aussi ces mesures. Le Parlement réclame également la mise en œuvre des modifications proposées par le Conseil fédéral. Plusieurs parlementaires ont déposé des interventions sur le sujet, qui – compte tenu de l'adoption de la motion 17.3632 de la CTT-E du 29 août 2017 « Via sicura. Adaptations » – ont été rejetées³¹ ou retirées³² ou auxquelles aucune suite n'a été donnée³³.

En Suisse, entre 2013 et 2018, 2021 personnes au total ont été condamnées pénalement pour un délit de chauffard³⁴.

1.3.3.1.2 Nouvelle réglementation proposée et justification

Le présent projet vise à rendre les mesures à l'encontre des chauffards plus proportionnées et à supprimer les cas de rigueur indésirables. Les juges disposeront d'une plus grande marge d'appréciation afin de mieux tenir compte des situations concrètes. Actuellement, aux termes de la loi, le délit de chauffard s'applique automatiquement dès lors que l'un des excès de vitesse définis dans la LCR a été commis, et ce même s'il n'y avait aucun risque d'accident pouvant entraîner des blessures graves ou la mort ou que l'auteur des faits roulait trop vite en agglomération non pas intentionnellement mais par négligence, car il s'imaginait être hors agglomération par exemple. À l'avenir, la formulation de cette disposition devra clairement faire ressortir qu'il est impératif d'examiner le cas d'espèce même en présence d'excès de vitesse au sens de l'art. 90, al. 4,

²⁵ Cf. rapport du Conseil fédéral du 28 juin 2017 relatif à l'évaluation du programme Via sicura, consultable sous : www.parlament.ch > 16.3267 > Rapport en réponse à l'intervention parlementaire

²⁶ Arrêt 1C_397/2014 du Tribunal fédéral du 20 novembre 2014

²⁷ RS 311.0

²⁸ FF 2018 2889, en l'occurrence 2912

²⁹ Rapport du Conseil fédéral du 28 juin 2017 relatif à l'évaluation du programme Via sicura, consultable sous : www.parlament.ch > 16.3267 > Rapport en réponse à l'intervention parlementaire

³⁰ Entre autres : Wolfgang Wohlers/Alexander Schorro, *Die Reform des Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG*, dans : Pratique juridique actuelle (PJA), 7/2018 (m.w.H.).

³¹ Motion 15.3125 Gschwind du 12 mars 2015 « Via sicura. Rétablir la proportionnalité des sanctions pénales et administratives »

³² Initiative parlementaire 17.413 Rieder du 14 mars 2017 « Via sicura. Retour au bon sens ! »

³³ Initiative parlementaire 15.413 Regazzi du 17 mars 2015 « Via Sicura. Supprimer rapidement les excès et les effets secondaires indésirables associés au délit de chauffard »

³⁴ Source : Office fédéral de la statistique – Statistique des condamnations pénales (SCP) ; 2013 : 52 personnes, 2014 : 302 personnes, 2015 : 416 personnes, 2016 : 409 personnes, 2017 : 407 personnes, 2018 : 425 personnes ; consultable sous : <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/criminalite-droit-penal/justice-penale/jugements-mineurs-adultes.html> > Tableaux relatifs à la loi sur la circulation routière.

LCR ; le texte de loi reflètera ainsi la jurisprudence du Tribunal fédéral. Il s'agit de préciser que les juges pourront mieux tenir compte des circonstances du cas d'espèce et ne pas retenir le délit de chauffard si l'infraction a été commise par négligence ou s'il n'y avait pas de risque élevé d'accident pouvant entraîner des blessures graves ou la mort. Par ailleurs, il n'y aura plus de peine privative de liberté minimale. Les juges pourront décider librement de la peine qui tient compte du cas concret. De cette manière, le règlement du délit de chauffard sera harmonisé avec celui applicable en cas de mise en danger de la vie d'autrui (art. 129 CP). Toutefois, la peine maximale de quatre années de privation de liberté sera maintenue. Ainsi, les délits de chauffard demeureront un crime (art. 10, al. 2, CP). Enfin, la durée minimale de retrait du permis de conduire sera réduite de 24 à 6 mois pour les délinquants primaires. Pour autant, elle demeurera deux fois plus longue que pour une infraction grave normale, qui est passible d'un retrait du permis de conduire de trois mois au minimum (art. 16c LCR). Cette sanction pourra être alourdie en fonction de l'appréciation des autorités d'exécution cantonales, selon les circonstances concrètes de l'infraction et les antécédents du conducteur. La revendication principale de l'initiative populaire 12.053 « Protection contre les chauffards » demeure ainsi satisfaite.

1.3.3.2 Recours obligatoire des assureurs en responsabilité civile des véhicules automobiles

1.3.3.2.1 Contexte

Le Parlement a entériné le recours obligatoire des assureurs en responsabilité civile (RC) des véhicules automobiles à l'été 2012 dans le cadre du programme de sécurité routière Via sicura³⁵. À l'époque, le Conseil fédéral avait proposé au Parlement d'obliger les assureurs à se retourner systématiquement contre les responsables d'accidents si ceux-ci ont occasionné des dommages par négligence grave (cf. message du 20 octobre 2010 concernant Via sicura, le programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière³⁶). Il entendait ainsi éviter que les assureurs renoncent, en échange d'une faible augmentation de la prime d'assurance, à exercer un recours en cas d'accidents causés à la suite d'une négligence grave et envoient de ce fait un mauvais signal pour la sécurité routière. Le Parlement a toutefois limité l'obligation de recours aux dommages résultant d'un accident causé par un conducteur dans l'incapacité de conduire ou ayant commis un délit de chauffard (art. 65, al. 3, LCR). Le recours obligatoire est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2015.

Dans son rapport d'évaluation du 28 juin 2017³⁷, le Conseil fédéral a proposé de transformer l'*obligation* de recours en un *droit* de recours, comme c'était le cas auparavant. L'obligation de recours n'offre pas véritablement d'avantages pour la sécurité routière et son utilité est sujette à caution. Elle est limitée aux cas de conduite en état d'incapacité et aux délits de chauffard. Or, les accidents résultent de moins en moins de ces délits, mais de plus en plus d'autres infractions (telles que l'inattention ou la distraction du conducteur). Pour ces infractions et pour de nombreuses autres commises par négligence grave, les assureurs n'ont aucune obligation de recours et peuvent continuer à renoncer à ce dernier en échange d'une augmentation de la prime d'assurance. Cette réglementation différenciée n'est pas appropriée. C'est la raison pour laquelle la transformation de l'*obligation* de recours en un *droit* de recours avait été demandée tant par la motion (adoptée) 17.3632 de la CTT-E du 29 août 2017 « Via sicura. Adaptations » que par l'initiative parlementaire 15.500 Addor du 18 décembre 2015 « Via sicura. Non à une triple peine ! », laquelle a été retirée dans l'optique de la présente révision de la LCR.

1.3.3.2.2 Nouvelle réglementation proposée et justification

L'*obligation* de recours sera transformée en un *droit* de recours, comme c'était le cas auparavant, de telle sorte que les règles applicables soient celles qui prévalaient avant la mise en œuvre de Via sicura. En cas de dommages résultant d'une négligence grave, les assureurs auront ensuite la possibilité de se retourner contre le responsable de l'accident (art. 65, al. 3, du projet LCR en relation avec l'art. 14, al. 2, de la loi du 2 avril 1908 sur le contrat d'assurance³⁸, LCA). Cette modification permet de rendre le programme de sécurité routière Via sicura plus acceptable, sans réduire pour autant son utilité pour la sécurité routière.

³⁵ RO 2012 6291, en l'occurrence 6301

³⁶ FF 2010 7703, en l'occurrence 7734

³⁷ Cf. rapport du Conseil fédéral du 28 juin 2017 relatif à l'évaluation du programme Via sicura, consultable sous : www.parlament.ch > 16.3267 > Rapport en réponse à l'intervention parlementaire

³⁸ RS 221.229.1

1.3.3.3 Éthylomètres anti-démarrage et enregistreurs de données (« boîtes noires »)

1.3.3.3.1 Contexte

Dans le cadre du programme de sécurité routière Via sicura, le Parlement a pris à l'été 2012 les décisions suivantes : les personnes dont le permis de conduire a été retiré pour une durée indéterminée pour cause de conduite réitérée en état d'ébriété ne sont autorisées à conduire que des véhicules automobiles équipés d'un éthylomètre anti-démarrage durant les cinq années suivant la restitution du permis. Par ailleurs, les personnes qui ont été contraintes de rendre leur permis pour au moins douze mois ou pour une durée indéterminée à la suite d'un ou de plusieurs excès de vitesse ne sont autorisées à conduire que des véhicules automobiles équipés d'une « boîte noire » durant les cinq années suivant la restitution du permis (art. 17a LCR dans sa teneur du 15 juin 2012³⁹). Ces règles visent à prévenir toute récidive⁴⁰. Le Conseil fédéral n'a pas encore mis en vigueur ces mesures.

Les travaux préliminaires en vue de la mise en œuvre montrent que l'exécution pratique des mesures prévoyant l'utilisation d'éthylomètres anti-démarrage et de boîtes noires impliquerait des coûts trop élevés par rapport à leur utilité. Les coûts élevés de développement et d'exploitation de ces mesures sont à mettre en perspective avec le groupe restreint de personnes potentiellement concernées⁴¹. Pour cette raison, dans son rapport d'évaluation du programme Via sicura du 28 juin 2017⁴², le Conseil fédéral a proposé de renoncer à l'utilisation d'éthylomètres anti-démarrage et de boîtes noires. La motion 17.3632 de la CTT-E du 29 août 2017 « Via sicura. Adaptations » demandait elle aussi de ne pas mettre en œuvre ces deux mesures.

1.3.3.3.2 Nouvelle réglementation proposée et justification

Les mesures portant sur l'utilisation d'éthylomètres anti-démarrage et de boîtes noires seront abrogées. Le Conseil fédéral avait soumis à discussion la question des boîtes noires il y a un peu plus de dix ans, en 2008, dans le cadre de la procédure de consultation relative au programme Via sicura⁴³. Les participants à ladite consultation avaient réclamé l'utilisation d'éthylomètres anti-démarrage⁴⁴. Depuis, le nombre d'accidents graves a diminué de 20 %. Les accidents dus à la vitesse et à l'alcool ont fortement fléchi, respectivement d'un peu plus de 28 % et d'environ 32 %⁴⁵. Les mesures prévoyant l'installation de boîtes noires et l'utilisation d'éthylomètres anti-démarrage ne permettront donc plus d'atteindre l'objectif visé à l'époque. À cela s'ajoute le fait que les personnes qui doivent rendre leur permis de conduire pour une durée indéterminée pour cause de conduite en état d'ébriété ou d'excès de vitesse, ne se le voient restituer que si elles prouvent, par une expertise relevant de la médecine ou de la psychologie du trafic, qu'elles ont soigné leur problème d'addiction ou leurs troubles caractériels et qu'elles sont aptes à conduire. Si les experts confirment l'aptitude à la conduite, ils ne partent pas du principe que l'automobiliste concerné récidivera. L'avantage supplémentaire offert par les éthylomètres anti-démarrage et les boîtes noires est donc limité, mais il implique des coûts élevés. Le développement des mesures génère ainsi des coûts, notamment pour l'élaboration des exigences posées aux éthylomètres anti-démarrage et aux boîtes noires ou des dispositions légales relatives à la protection des données pour l'exploitation et l'évaluation des appareils⁴⁶. Or, ces coûts ne peuvent pas être répercutés sur les automobilistes concernés. Des coûts d'exploitation apparaîtront ultérieurement, notamment pour la certification des appareils ou la mise en œuvre des mesures par les autorités cantonales. Ces coûts ne pourront pas non plus être mis à la charge des personnes concernées. Enfin, dans la pratique, les mesures en question pourraient pénaliser de manière disproportionnée les intéressés. À titre d'exemple, si des employeurs ne peuvent pas ou ne veulent pas équiper leurs véhicules de fonction d'éthylomètres anti-démarrage ou de boîtes noires, les personnes concernées pourraient avoir des difficultés à exercer leur profession pendant cinq ans.

³⁹ RO 2012 6291, en l'occurrence 6297 s.

⁴⁰ Message du Conseil fédéral du 20 octobre 2010 concernant Via sicura, le programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière, FF 2010 7703, en l'occurrence 7726 s.

⁴¹ En 2017, env. 2500 personnes auraient dû utiliser un éthylomètre anti-démarrage et près de 1500 personnes une boîte noire. Source : Office fédéral des routes (OFROU)

⁴² Rapport du Conseil fédéral du 28 juin 2017 relatif à l'évaluation du programme Via sicura, consultable sous : www.parlament.ch > 16.3267 > Rapport en réponse à l'intervention parlementaire

⁴³ Projet de consultation consultable sous : www.admin.ch > Droit fédéral > Procédures de consultation > Procédures de consultation terminées > 2008 > DETEC > Via sicura ; Programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière

⁴⁴ Rapport sur les résultats de la procédure de consultation relative à « Via sicura. Programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière », consultable sous : www.admin.ch > Droit fédéral > Procédures de consultation > Procédures de consultation terminées > 2008 > DETEC

⁴⁵ Source : Office fédéral des routes (OFROU), données issues du système d'information relatif aux accidents de la route.

⁴⁶ Cf. art. 17a, al. 6, LCR dans sa teneur du 15 juin 2012, RO 2012 6291, en l'occurrence 6297

1.3.4 Motions 16.3066 Nantermod (Taxis, VTC et Uber. Pour une concurrence plus loyale) et 16.3068 Derder (Adapter la loi sur la circulation routière aux nouvelles offres) du 9 mars 2016

1.3.5 Contexte

Les motions 16.3066 Nantermod et 16.3068 Derder adoptées par le Parlement en 2016 concernent le transport professionnel de personnes avec des voitures de tourisme. Les deux motions chargent le Conseil fédéral de proposer une adaptation de la législation fédérale à la lumière des nouvelles offres de services de transport.

La motion 16.3066 Nantermod demande que le transport professionnel de personnes effectué avec des voitures de tourisme soit soumis aux règles ordinaires de la LCR et à la législation sur le travail. Elle recommande également que l'ordonnance du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2)⁴⁷ ne s'applique plus aux chauffeurs professionnels de voitures de tourisme. De cette manière, les nouveaux services de transport ne profiteraient plus de facto d'un avantage concurrentiel injustifié.

La motion 16.3068 Derder réclame quant à elle une adaptation de la législation aux nouvelles offres en matière de transports, notamment aux nouveaux services de transport et aux plateformes numériques. Le Conseil fédéral est chargé d'étudier toutes les pistes possibles au niveau fédéral, notamment une adaptation fondamentale de l'OTR 2, pour répondre à cette nouvelle offre. Il doit également proposer au Parlement des outils destinés à suivre l'évolution prévisible de cette offre et son extension probable à des domaines moins professionnels de covoiturage.

Compte tenu de ses revendications, la motion 16.3066 Nantermod va plus loin que la motion 16.3068 Derder.

1.3.5.1 Suite des opérations et justification

Le Conseil fédéral avait prévu de mettre en œuvre les deux motions dans le cadre de la présente révision de la LCR. À cette fin, un projet de révision s'appuyant sur la motion 16.3066 Nantermod, dont la portée est plus grande, a été élaboré. Celui-ci prévoyait de retirer au Conseil fédéral, dans la LCR, la compétence d'édicter des prescriptions sur la durée du travail et du repos des conducteurs de voitures automobiles affectées au transport de personnes et comptant jusqu'à neuf places assises, siège du conducteur inclus. Cette modification aurait notamment eu pour effet de supprimer, pour les chauffeurs de taxi, les obligations découlant de l'OTR 2, telles que l'observation des heures de travail et de repos prescrites et l'équipement du véhicule avec un tachygraphe.

Le projet a été présenté début 2019 lors de plusieurs manifestations organisées par les autorités d'exécution et les associations concernées. La grande majorité des participants s'est opposée au projet d'abrogation des dispositions de l'OTR 2 concernant le transport professionnel de personnes avec des voitures de tourisme, au motif que celui-ci aurait nui à la sécurité routière et à la protection des personnes employées par les compagnies de taxis traditionnelles. Il a en outre été observé que la situation dans le domaine des offres de services de transport et des plateformes en ligne avait évolué depuis l'adoption des motions. Ainsi, des procédures législatives visant à réglementer les nouvelles offres de services de transport sont en cours dans plusieurs cantons. Le projet de révision élaboré par la Confédération irait à l'encontre de celles-ci. Les conditions de concurrence pour les compagnies de taxis traditionnelles et pour les nouvelles offres de services de transport se sont harmonisées du fait que l'offre Uber Pop a été suspendue en 2018 et qu'Uber ne propose plus que des offres pour des conducteurs titulaires d'une autorisation de transporter des personnes à titre professionnel.

Au vu du rejet massif exprimé par les organisations concernées, le projet de mise en œuvre des deux motions aurait difficilement été accepté lors de la procédure de consultation. Compte tenu de l'évolution récente de la situation, on ne peut plus dire non plus que les nouvelles offres de services de transport bénéficient d'un avantage concurrentiel factuel et injustifié. Le Conseil fédéral a donc décidé de retirer de la présente révision de la LCR la mise en œuvre des motions 16.3066 Nantermod et 16.3068 Derder. À la place, une étude spécialisée mettra en lumière de façon approfondie la question des nouvelles offres de services de transport routier et de leur évolution attendue et présentera les réformes juridiques potentielles, sachant qu'une attention particulière devra être portée à la promotion du covoiturage. Cette étude apportera les bases pour pouvoir décider si et dans quelle mesure le droit en vigueur devra être adapté, sachant qu'une modification de moindre portée que l'abrogation de l'OTR 2 pourrait selon toute vraisemblance être

⁴⁷ RS 822.222

opérée dans l'ordonnance. Le projet esquissé répond aux exigences de la motion 16.3068 Derder, laquelle suggère notamment qu'un rapport soit établi.

1.4 Autres adaptations nécessaires

1.4.1 Exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit

1.4.1.1 Contexte

Le texte en vigueur de l'art. 2, al. 2, LCR (deuxième phrase) prévoit que le Conseil fédéral règle les modalités relatives à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit. La disposition actuelle ne mentionne pas explicitement une quelconque compétence du Conseil fédéral concernant la réglementation des exceptions. Les dérogations à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit régies par l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR)⁴⁸ dépassent toutefois le cadre de la réglementation des modalités.

1.4.1.2 Nouvelle réglementation proposée et justification

Désormais, la compétence du Conseil fédéral de fixer les exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit, qui était déjà prévue dans la loi jusqu'en 2001, sera de nouveau mentionnée explicitement. La possibilité de prévoir des exceptions est utilisée à différentes fins (par ex. interventions du service du feu, de la protection civile et du service de santé, trajets dans le cadre du mandat de service universel de la Poste, transport de denrées périssables, transport de matériel de forains et de cirque ou encore circulation avec des voitures anciennes) et répond également à des besoins politiques.

1.4.2 Aménagement des passages pour piétons

1.4.2.1 Contexte

En 2012⁴⁹, en réaction à une série d'accidents impliquant des piétons, le Parlement a imposé au Conseil fédéral d'édicter, en collaboration avec les cantons, des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons (art. 6a, al. 2, LCR). Aucune consultation sur le sujet n'a été organisée. Après l'entrée en vigueur de la disposition le 1^{er} janvier 2013 et lors de la préparation de l'ordonnance sur les passages pour piétons, les cantons se sont clairement opposés à toute ingérence de la Confédération dans la souveraineté cantonale sur les routes. Par conséquent, le Conseil fédéral renonce désormais à mettre en place une réglementation. Au lieu de cela, la norme existante de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) a fait l'objet d'une révision⁵⁰. Celle-ci explique en détail la manière dont les passages pour piétons doivent être aménagés pour garantir la meilleure sécurité possible.

1.4.2.2 Nouvelle réglementation proposée et justification

L'obligation imposée au Conseil fédéral d'édicter des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons sera abrogée. La norme sur les passages pour piétons révisée par la VSS en 2016 permet aussi de pourvoir à la nécessité de disposer d'une réglementation nationale uniforme en matière d'aménagement des passages pour piétons et d'un niveau de sécurité équivalent⁵¹. Des experts des cantons et de la Confédération ont collaboré à la révision. La norme décrit en détail les modalités d'aménagement des passages pour piétons pour que ceux-ci puissent être utilisés en toute sécurité. Les autorités cantonales respectent cette norme. Les constructions non conformes ne seraient certes pas illicites, mais les propriétaires des routes devraient dans ce cas systématiquement démontrer qu'ils ont malgré tout rempli leur devoir de diligence. De ce fait, le souhait exprimé de ne construire que des passages pour piétons sûrs est suffisamment pris en considération.

⁴⁸ RS 741.11

⁴⁹ RO 2012 6291, en l'occurrence 6292

⁵⁰ SN 640 241 « Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers »

⁵¹ SN 640 241 « Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers »

1.4.3 Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

1.4.3.1 Contexte

Depuis le 1^{er} avril 2016, les courses de Formule E sont exemptées de l'interdiction d'effectuer des courses sur circuit ayant un caractère public. Le Conseil fédéral a entériné cette dérogation par voie d'ordonnance et limité sa validité à cinq ans (art. 94, al. 3, let. e, OCR ; la limitation dans le temps a été prolongée par l'arrêté du Conseil fédéral du 20 mai 2020⁵²). Dans le même temps, il a chargé le Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de transposer cette dérogation dans la LCR.

1.4.3.2 Nouvelle réglementation proposée et justification

La compétence dévolue au Conseil fédéral de prévoir des exceptions à l'interdiction des courses publiques sur circuit sera étendue. À cet égard, le Conseil fédéral devra tenir compte non seulement des exigences de la sécurité et de l'éducation routières mais aussi de celles de la protection de l'environnement.

Les courses sur circuit non frappées par cette interdiction deviendront dès lors, à l'instar des manifestations sportives automobiles et de cycles sur la voie publique, des manifestations soumises à autorisation, laquelle sera délivrée par l'autorité cantonale.

Cette mesure permet de créer une base légale suffisante en ce qui concerne l'exception prévue dans l'OCR pour les courses de Formule E et de supprimer la limitation dans le temps de ce régime d'exception. Actuellement, l'OCR dispose que toute autorisation pour les courses de Formule E doit être assortie de conditions, notamment celle de fixer une vitesse maximale adaptée au circuit et aux véhicules.

Les courses de véhicules automobiles électriques sont tout aussi dangereuses que les courses de Formule 1. Compte tenu de la rigueur des mesures de sécurité et de l'amélioration de la technologie automobile dans les sports mécaniques, l'argument de la sécurité routière ne s'opposerait plus aujourd'hui à l'organisation de courses sur circuit avec des véhicules équipés de moteurs à combustion.

Pour autant, le Parlement avait finalement refusé en 2011 de lever l'interdiction d'effectuer des courses sur circuit avec des véhicules automobiles pour des raisons de protection de l'environnement, notamment en raison de la pollution sonore. Les courses organisées dans le cadre du championnat de Formule E générant considérablement moins de bruit que les courses traditionnelles sur circuit, le Conseil fédéral estime qu'il est justifié de traiter différemment ces deux types de courses.

L'autorisation des courses de Formule E a également pour but de promouvoir la Suisse en tant que pôle de recherche dans le domaine de la mobilité électrique. Cette démarche contribue à rendre la technologie des moteurs plus propre et plus respectueuse de l'environnement. Les sites où se dérouleront les courses devraient également en tirer des effets bénéfiques pour le tourisme et l'économie.

Pour toutes ces raisons, il n'est pas proposé de lever l'interdiction des courses sur circuit, mais simplement d'étendre la compétence dévolue au Conseil fédéral de prévoir des exceptions à cette interdiction.

1.4.4 Sanctions pénales en cas d'infraction à bord de véhicules de puissance ou de vitesse minimales

1.4.4.1 Contexte

Les sanctions appliquées en cas d'infraction commise avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales sont très sévères. Depuis 2012, quiconque conduit par exemple un cyclomoteur sans être titulaire du permis de conduire est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire (art. 95, al. 1, let. a, LCR). Auparavant, le contrevenant n'encourait qu'une amende. Ce durcissement est intervenu dans le cadre de la mise en œuvre de l'initiative parlementaire 08.421 Heer du 20 mars 2008 « Modifier la loi fédérale sur la circulation routière ». Telle n'était pourtant pas l'intention de cette dernière. Le but de l'initiative était de sanctionner la conduite d'un véhicule automobile sans avoir le permis de conduire requis aussi sévèrement que la conduite d'un véhicule lorsque le permis de conduire a été retiré. Lors de la rédaction de la modification de loi, le législateur n'a pas prêté attention au fait qu'en vertu de la nouvelle

⁵² <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiqués/communiqués-conseil-fédéral.msg-id-79193.html>

disposition, la conduite d'un cyclomoteur sans permis de conduire serait elle aussi sanctionnée par une peine privative de liberté de trois ans au plus ou par une peine pécuniaire.

Par ailleurs, les sanctions appliquées en cas d'infraction commise avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales et des véhicules sans moteur sont réglementées différemment alors que ces véhicules sont en partie très semblables. Ainsi, celui qui soustrait un vélo électrique lent dans le but d'en faire usage encourt une peine privative de liberté de trois ans au plus ou une peine pécuniaire alors qu'il n'encourt qu'une amende s'il dérobe un cycle pour en faire usage (art. 94, al. 1, let. a, et 4, LCR).

1.4.4.2 Nouvelle réglementation proposée et justification

Les infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales seront désormais considérées comme des contraventions – comme c'est le cas aujourd'hui de celles commises avec des véhicules sans moteur (par ex. des cycles) – et par conséquent passibles d'une amende de 10 000 francs au plus (art. 103 en relation avec l'art. 106 CP).

Les véhicules « de puissance ou de vitesse minimales » comprennent par exemple les cyclomoteurs (par ex. les vélos électriques), les chars à bras pourvus d'un moteur, les monoaxes ou les fauteuils roulants (cf. également les art. 25, al. 1, let. a, et 89, al. 1, LCR) ainsi que les véhicules tendance qui seront éventuellement admis à la circulation dans l'avenir. Ces véhicules ont une vitesse maximale par construction de 30 km/h et une puissance maximale de 2,00 kW. Le Conseil fédéral doit définir ces véhicules par voie d'ordonnance. Ainsi, les usagers sauront à la conduite de quels véhicules s'appliquent les allègements de sanction, et le principe de précision sera respecté. La détermination des véhicules par voie de loi serait contraire au système et aurait pour effet, compte tenu de l'évolution rapide du marché des nouveaux véhicules, d'empêcher un ajustement suffisamment rapide de la réglementation.

Cet allègement des sanctions se justifie par le fait que les infractions commises par les usagers de la route en question n'occasionnent en règle générale qu'un danger minime pour la sécurité routière. De plus, la conduite de ce type de véhicule ne requiert qu'une formation rudimentaire voire aucune formation. Enfin, les conducteurs de cycles et de cyclomoteurs sont tenus de respecter les mêmes règles de la circulation et doivent donc aussi être soumis aux mêmes sanctions en cas d'infraction.

Les infractions graves commises par ces usagers de la route, telles que des violations graves des règles de la circulation, continueront d'être considérées comme des délits et seront passibles d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire (art. 90, al. 2, LCR).

1.4.5 Habilitation de l'Office fédéral des routes (OFROU) à accorder des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance dans des cas particuliers

1.4.5.1 Contexte

Diverses ordonnances du Conseil fédéral octroient aujourd'hui à l'OFROU la compétence d'accorder des dérogations à certaines dispositions dans ces cas particuliers. Dans son arrêt 1C_45/2014 du 13 novembre 2014, le Tribunal fédéral a toutefois décidé qu'il n'existait aucune base légale à cette fin. Selon lui, l'art. 106, al. 1, LCR permet seulement au Conseil fédéral d'octroyer à l'OFROU la compétence d'édicter des dispositions générales et abstraites. Celui-ci ne saurait toutefois autoriser l'OFROU à rendre des décisions individuelles et concrètes ou générales et concrètes.

1.4.5.2 Nouvelle réglementation proposée et justification

Il s'agit de créer une base légale claire permettant au Conseil fédéral, dans ses ordonnances, d'autoriser l'OFROU non seulement à édicter des dispositions générales et abstraites (ordonnances) mais aussi à rendre des décisions individuelles, dans des cas particuliers. Les évolutions parfois fulgurantes et imprévisibles du trafic routier exigent rapidité de réaction et flexibilité, comme l'a montré par exemple la soudaine fermeture de tronçon dans la vallée du Rhin en 2017, qui a mis le trafic marchandises à rude épreuve. En l'occurrence, l'OFROU a été en mesure d'agir vite et d'éviter des pertes majeures à l'économie suisse, grâce à la compétence réglementaire que lui octroie le Conseil fédéral à l'art. 97, al. 1, OCR.⁵³

⁵³ Voir la décision du 18 août 2017 concernant le transport combiné non accompagné en lien avec la fermeture du tronçon Rastatt – Baden-Baden dans la vallée du Rhin, FF 2017 5476.

1.4.6 Habilitation du Conseil fédéral à conclure des traités avec des États étrangers

1.4.6.1 Contexte

Divers traités internationaux concernent le trafic routier. Citons, pour leur grande importance :

- la convention du 8 novembre 1968 sur la circulation routière⁵⁴, la convention du 8 novembre 1968 sur la signalisation routière⁵⁵ et les accords européens du 1^{er} mai 1971 complétant chacune de ces conventions⁵⁶ ;
- l'accord du 20 mars 1958 des Nations Unies sur l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur des véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements⁵⁷;
- l'accord européen du 30 septembre 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)⁵⁸ ;
- l'accord européen du 1^{er} juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route⁵⁹ ;
- l'accord sur les transports terrestres (ATT)⁶⁰. Dans le cadre de ce dernier, la Suisse a repris différents actes de l'UE traitant de la sécurité routière. 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.

La Suisse s'intéresse à une harmonisation internationale des prescriptions en raison de la proportion relativement élevée de véhicules et de conducteurs étrangers dans le trafic routier en Suisse. Dans les domaines incontestés et ceux dans lesquels des traités internationaux harmonisent déjà la circulation routière, le Conseil fédéral devra disposer d'une certaine marge de manœuvre. Il devra aussi pouvoir conclure des accords avec des États qui ne font pas (ou plus) partie de l'UE tels que le Liechtenstein ou le Royaume-Uni (sortie de l'UE le 31 janvier 2020) afin de maintenir l'harmonisation actuelle avec ces États.

Les dispositions de l'art. 106a LCR concernent la délégation de la compétence de conclure des traités internationaux. La disposition légale relative à cette compétence du Conseil fédéral se trouve à l'art. 7a de la loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA)⁶¹. Pour pouvoir conclure seul des traités internationaux, le Conseil fédéral doit y être autorisé explicitement par une loi ou un traité international approuvé par l'Assemblée fédérale. Les bases légales ont changé ces dernières années. Les anciennes dispositions qui permettaient au Conseil fédéral de conclure des traités internationaux de portée mineure ont été formulées de manière toujours plus restrictive par le législateur ces dernières années. Aujourd'hui, on ne peut exclure qu'il ne puisse plus conclure les mêmes accords qu'auparavant. Aussi est-il nécessaire de prévoir dans la loi une autorisation explicite en ce sens afin qu'il puisse de nouveau conclure d'éventuelles adaptations.

La disposition contenue dans l'art. 48a LOGA prévoit la délégation de certaines compétences du Conseil fédéral dans le cadre de sa compétence de conclure des traités internationaux. Selon le libellé, le Conseil fédéral peut déléguer la (sa) compétence à un département. Aucune restriction n'est prévue explicitement. Par contre, la délégation à un groupement ou un office est déjà limitée. Si l'OFROU doit se voir attribuer une compétence allant au-delà de la possibilité très limitée de conclure « des traités de portée mineure », une autorisation explicite est nécessaire. Le Conseil fédéral peut en revanche décider lui-même de déléguer une de ses compétences au département. À la lumière de la nouvelle législation, la délégation de compétence au DETEC prévue par le législateur dans le droit actuel (art. 106, al. 2, LCR) n'est donc plus nécessaire.

⁵⁴ RS 0.741.10

⁵⁵ RS 0.741.20

⁵⁶ RS 0.741.101, 0.741.201

⁵⁷ RS 0.741.411

⁵⁸ RS 0.741.621

⁵⁹ RS 0.822.725.22

⁶⁰ RS 0.740.72

⁶¹ RS 172.010

Lors du dernier amendement à la Convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la circulation routière⁶² et lors de la signature par le Conseil fédéral de l'accord du 18 juin 2015 sur la circulation routière entre la Confédération suisse et la Principauté du Liechtenstein⁶³, il a fallu s'appuyer, outre sur la LCR, sur la LOGA pour justifier la compétence octroyée au Conseil fédéral. Compte tenu de la formulation plus restrictive et de la modification de la loi, la LCR doit contenir une nouvelle réglementation des compétences afin que le Conseil fédéral puisse conserver celles dont il a disposé jusqu'ici.

Le 8 octobre 1999, l'Assemblée fédérale a approuvé l'AETR⁶⁴. Dans le même temps, elle a autorisé le Conseil fédéral à approuver des amendements audit accord par voie de loi spéciale. Le Parlement a renouvelé cette loi spéciale le 18 mars 2016⁶⁵. Au vu de la simplification du droit fédéral, il ne semble cependant plus opportun de maintenir une loi spécifique pour cette délégation de compétence.

Les poids maximaux autorisés et les longueurs maximales prévus par l'ATT pour le trafic transfrontalier correspondent aux valeurs fixées aujourd'hui dans la LCR. Le fait que les dérogations motivées par le droit de l'environnement s'appliquent aussi au trafic transfrontalier sert les intérêts de la Suisse et les objectifs poursuivis avec l'ATT (politique coordonnée des transports, prise en considération des exigences de la protection de l'environnement). Aussi convient-il d'octroyer au Conseil fédéral la compétence d'approuver la modification des annexes déterminantes de l'accord sur les transports terrestres, pour autant que les dérogations aux poids maximaux autorisés et aux longueurs maximales au profit de l'environnement soient limitées au poids ou à la longueur supplémentaire qu'impliquent ces mesures.

1.4.6.2 Nouvelle réglementation proposée et justification

La LCR instituera désormais une base légale claire octroyant au Conseil fédéral la compétence d'approuver ou de proposer des amendements à certains accords internationaux énumérés dans la LCR ainsi que de conclure des traités internationaux relatifs à la circulation automobile internationale. Cette dernière compétence ne concerne que les objets que le Conseil fédéral peut déjà réglementer lui-même par voie d'ordonnance (au niveau national). S'agissant de l'AETR, le Conseil fédéral aura désormais la compétence de proposer lui-même des amendements au lieu d'approuver les propositions d'amendement de tiers. L'AETR contient des prescriptions sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels, qui sont du ressort du Conseil fédéral à l'échelon national (art. 56 LCR). Il semble donc logique que ce dernier puisse contribuer activement au développement dudit accord.

1.4.7 Modification de la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre⁶⁶ (LAO) – extension de la responsabilité du détenteur aux personnes morales

1.4.7.1 Contexte

Dans le cadre du programme « Via sicura », le Parlement a décidé par économie de procédure que les amendes d'ordre pouvaient être facturées au détenteur du véhicule pour autant que le conducteur ne soit pas connu de la police ou que son identité ne soit pas révélée à cette dernière. Dans son message du 20 octobre 2010 relatif audit programme⁶⁷, le Conseil fédéral a expressément spécifié que les personnes morales devaient elles aussi être tenues pour responsables en tant que détentrices du véhicule en cas d'infraction mineure. La loi ne le mentionne toutefois pas expressément.

Dans son arrêt du 20 juin 2018⁶⁸, le Tribunal fédéral a certes reconnu qu'avec l'art. 6 de la LAO du 24 juin 1970⁶⁹ (ancienne teneur) et l'art. 7 de la LAO du 18 mars 2016⁷⁰, le Conseil fédéral voulait responsabiliser également les personnes morales en qualité de détentrices de véhicules. Il a toutefois relevé qu'au vu des dispositions générales du CP, les personnes morales ne pouvaient en principe être tenues responsables que de crimes et de délits. Dans le domaine des infractions, leur responsabilité ne peut être engagée qu'en vertu d'une base légale expresse, selon la jurisprudence du Tribunal fédéral. Or, la LAO en

⁶² RS 0.741.10

⁶³ RS 0.741.531.951.4

⁶⁴ RO 2003 1764

⁶⁵ RS 822.22, loi fédérale autorisant le Conseil fédéral à approuver des amendements à l'Accord européen du 1^{er} juillet 1970 relatif au travail des équipages de véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).

⁶⁶ RS 314.1

⁶⁷ FF 2010 8447, en l'occurrence 8486 s.

⁶⁸ Arrêt 6B 252/2017 du 20 juin 2018.

⁶⁹ RS 741.03

⁷⁰ RS 314.1

vigueur ne prévoit pas d'engager la responsabilité des entreprises pour les amendes infligées en cas de contravention.

1.4.7.2 Nouvelle réglementation proposée et justification

L'art. 7 LAO sera désormais complété de telle sorte qu'il soit possible de citer des personnes tant physiques que morales à titre d'éventuels détenteurs de véhicules auxquels les amendes pour la violation de règlements d'ordre pourront être infligées. Selon le Conseil fédéral, cette disposition est justifiée pour les amendes d'ordre dont le montant est compris entre 10 et 260 francs par infraction. Il appartient à la personne morale de faire le nécessaire pour identifier la personne ayant conduit le véhicule de l'entreprise à un moment donné et la signaler à la police. Si elle ne le fait pas, ou si elle n'est pas en mesure de le faire, la procédure d'identification du conducteur du véhicule par les autorités de poursuite pénale impliquerait un volume de travail disproportionné par rapport au montant de l'amende.

1.5 Comparaison avec le droit étranger, notamment européen

Le projet de loi est conforme aux prescriptions internationales. Sa compatibilité avec le droit européen est garantie.

- Véhicules automatisés:

Divers pays ont déjà arrêté des réglementations pour la réalisation d'essais avec des véhicules automatisés, notamment l'Autriche, la Grande-Bretagne, la France, le Japon et la Belgique. En Allemagne et aux États-Unis (dans certains États), il existe également des réglementations pour l'utilisation régulière de véhicules équipés de systèmes d'automatisation. D'autres pays procèdent actuellement à des travaux préparatoires en ce sens pour adapter le droit compte tenu des véhicules automatisés.

- Courses sur circuit dans le cadre du championnat de Formule E :

Pratiquement aucun autre pays n'interdit les courses sur circuit. En prévoyant une exception à cette interdiction pour les courses de Formule E, le droit suisse opère un léger rapprochement avec la réglementation d'autres pays.

1.6 Mise en œuvre

Les dispositions peuvent être mises en œuvre au moyen des structures fédérales et cantonales existantes. Mise en œuvre par objet de réglementation :

- Conduite automatisée :

L'art. 25a du projet LCR constitue la nouvelle base légale permettant de prévoir des prescriptions ponctuelles dérogeant aux dispositions légales pour les véhicules équipés d'un système d'automatisation. Il sera ainsi possible de créer par voie d'ordonnance des dispositions d'exécution matérielles en ce sens pour l'utilisation et l'admission des véhicules concernés, en conformité avec la réglementation internationale.

La principale raison pour laquelle la compétence en question est déléguée au Conseil fédéral réside dans le haut degré de dépendance vis-à-vis du droit international. Le cadre légal est en effet déterminé par la réglementation internationale attendue. La plus grande incertitude concerne les exigences posées aux systèmes d'automatisation afin que ceux-ci déchargent les conducteurs de leurs devoirs de vigilance et de maîtrise ou puissent même conduire les véhicules sans conducteur, ainsi que la manière d'apporter les preuves nécessaires en matière de sécurité. Ces questions devront être définies et réglées à l'échelon international. Dès que ce sera chose faite, les dispositions arrêtées seront reprises au plus vite dans le droit national.

Il est possible que des réglementations nationales soient introduites au préalable, par exemple pour approfondir les connaissances sur cette nouvelle technologie, ou en cas de retardement inutile de la réglementation au niveau international. Un alignement sur la réglementation allemande, entrée en vigueur le 21 juin 2017⁷¹, est envisageable. Celle-ci prévoit notamment que pour les véhicules équipés d'un système d'automatisation qui n'est pas encore décrit dans des prescriptions internationales ou conforme à ces

⁷¹ Par. 1a à 1c de la loi allemande sur la circulation routière (StVG)

dernières, des autorisations nationales pourront être délivrées dans un premier temps. La réglementation allemande précise que le système en question doit :

- déceler lui-même ses limites et inviter le conducteur suffisamment à l'avance à reprendre le contrôle du véhicule ;
- respecter les règles de circulation en vigueur et comprendre les signaux ainsi que les marquages et s'y conformer ;
- pouvoir être maîtrisé et désactivé ;
- signaler une utilisation non conforme à la description du système.

Selon cette réglementation, les conducteurs de véhicules doivent utiliser le système automatisé conformément à sa destination. Ils sont autorisés à se détourner du trafic routier lorsqu'ils recourent à ce système mais doivent être suffisamment vigilants pour pouvoir reprendre le contrôle du véhicule si le système les y invite ou si les circonstances leur imposent de percevoir que les conditions nécessaires à l'utilisation du système conformément à sa destination ne sont plus réunies. La réglementation prévoit par ailleurs l'évaluation des dispositions tous les deux ans et, au besoin, leur adaptation. Elle peut ainsi être considérée comme une sorte de réglementation expérimentale qui évolue en fonction de la technique et de l'expérience.

Il est envisageable de s'inspirer de l'approche allemande pour la mise en œuvre en Suisse du nouveau projet de loi. Ce faisant, il faudra cependant tenir compte de l'évolution future de la technique d'ici à l'élaboration d'une réglementation nationale et la mise en œuvre par voie d'ordonnance. Selon cette évolution, les obligations générales du conducteur pourraient être encore davantage allégées.

Il serait également possible d'examiner la possibilité d'autoriser en Suisse pour des systèmes spécifiques un allègement plus important qui remplacerait ou compléterait une réglementation générale. Il pourrait s'agir dans un premier temps de dispositifs pour lesquels les exigences et les risques sont assez limités, tels que l'« assistance à la conduite dans les embouteillages » sur autoroute. Ce dernier ne peut être activé que dans les conditions prescrites et jusqu'à une vitesse de 60 km/h. Dans ce cas, les défis techniques sont relativement peu importants, car l'autoroute est une infrastructure standardisée dépourvue d'usagers non motorisés et sur laquelle il est possible de se laisser guider par le véhicule qui précède. De ce fait, il est rare que le système d'automatisation doive demander une reprise en mains par le conducteur en cas d'embouteillage, et si tel devait être le cas et que le conducteur n'obtempère pas, le véhicule allumera au moins les feux clignotants avertisseurs et ralentira avant de s'arrêter complètement. Dans ces conditions, la probabilité d'un accident demeure relativement faible, et compte tenu de la vitesse réduite, les conséquences d'un éventuel accident sont de toute façon considérablement relativisées. Ce type d'applications pourrait permettre d'acquérir de précieuses expériences avec les véhicules pourvus d'un système d'automatisation tout en limitant les risques.

L'art. 25b, al. 1, du projet LCR définit par ailleurs les processus devant être enregistrés au minimum par l'enregistreur de mode de conduite. Le Conseil fédéral fixera en détail dans l'ordonnance les données nécessaires à la traçabilité, telles que les indications temporelles et les données de localisation. Ces données doivent permettre de déterminer qui a pris les commandes du véhicule à un certain moment et si, dans le cas d'un accident ou d'une infraction, des défaillances techniques en étaient à l'origine. Étant donné que la disposition mentionnée ne fixe que des exigences minimales, des prescriptions plus strictes pourraient également être arrêtées. Il serait également envisageable d'imposer l'installation d'un enregistreur de fin de parcours afin de pouvoir reconstituer un accident. Dans le cas d'accidents impliquant des véhicules sur lesquels le système automatisé était activé, ce type d'enregistreur serait utile pour déterminer la cause de l'accident et détecter éventuellement des défaillances du système.

L'accès du détenteur du véhicule à ces données devra être précisé par voie d'ordonnance. Il s'agira d'en définir les modalités et de fixer des exigences concrètes en termes de lisibilité. Dans la mesure où diverses solutions techniques peuvent être envisagées, il serait encore prématuré d'élaborer une réglementation détaillée à ce stade. L'accès des autorités d'exécution et des tiers aux données sauvegardées par l'enregistreur de mode de conduite doit également être réglé par voie d'ordonnance.

- Motion 13.3572 Hess du 21 juin 2013 – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires :

Le Conseil fédéral fixera désormais par voie d'ordonnance les modalités d'un abaissement et d'une augmentation non bureaucratiques du poids des véhicules automobiles ou de leurs remorques. Il définira notamment comment s'assurer que le véhicule concerné est apte à supporter un poids plus élevé (par ex. charge nominale).

- Sanctions pénales en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales :

Le Conseil fédéral doit définir par voie d'ordonnance les « véhicules de puissance ou de vitesse minimales ». Entrent notamment dans cette catégorie les cyclomoteurs (par ex, les vélos électriques lents), les chars à bras pourvus d'un moteur, les monoaxes ou les fauteuils roulants (cf. également art. 25, al. 1, let. a et 89, al. 1, LCR) ainsi que les véhicules tendance qui seront éventuellement admis à la circulation à l'avenir. Ces véhicules ont une vitesse maximale par construction de 30 km/h et une puissance maximale de 2,00 kW.

1.7 Classement des interventions parlementaires

Les modifications de loi proposées permettront de classer les interventions parlementaires suivantes :

- 2014 M 13.3572 « Plus de flexibilité pour l'abaissement et l'augmentation du poids des véhicules utilitaires dans le souci d'accroître l'efficacité » (N 27.09.2013, E 20.03.2014, Hess)

La motion charge le Conseil fédéral de prendre des mesures pour que le poids total d'un véhicule automobile ou d'une remorque puisse être modifié de manière plus flexible. La révision de loi dont il est question ici remplit ce mandat (cf. ch. 1.1.3).

- 2016 M 15.3574 « Permis de conduire à l'essai. Pour des mesures proportionnées dans le cadre des infractions commises durant sa validité » (N 25.9.2015, E 14.06.2016, Freysinger)

La motion charge le Conseil fédéral de présenter un projet de loi prévoyant que le permis de conduire à l'essai ne soit caduc que si le titulaire encourt un second retrait de permis en commettant une infraction grave ou moyennement grave durant la période probatoire. Le Conseil fédéral remplit ce mandat avec la révision de loi dont il est question ici (cf. ch. 1.1.2).

- 2017 M 17.3049 « Numérisation. La voie est libre pour les véhicules automatisés et autonomes » (N 16.06.2017, E 11.12.2017, Groupe libéral-radical)

La motion charge le Conseil fédéral de créer les bases légales permettant de régler l'admission et la circulation de véhicules automatisés et autonomes par voie d'ordonnance, de sorte que le législateur puisse procéder rapidement aux adaptations réglementaires nécessaires en fonction des développements techniques et au même rythme qu'au niveau international. Le Conseil fédéral remplit ce mandat avec la révision de loi dont il est question ici (cf. ch. 1.2.1).

- 2017 M 17.3191 « Véhicules autonomes. Définir le cadre législatif au plus vite » (N 16.06.2017, E 11.12.2017, Regazzi)

La motion charge le Conseil fédéral de définir le cadre législatif pour les véhicules autonomes en Suisse afin de régler notamment les aspects techniques et juridiques régissant leur utilisation. Avec la révision de loi dont il est question ici, le Conseil fédéral remplit ce mandat (cf. ch. 1.2.1).

- 2018 M 17.3632 « Via sicura. Adaptations » (S 11.12.2017, E 27.2.2018, CTT-E)

La motion charge le Conseil fédéral de présenter un projet de loi modifiant les mesures Via sicura comme suit : les tribunaux doivent disposer d'une plus grande marge d'appréciation pour la reconnaissance du délit de chauffard. La peine privative de liberté d'un an au minimum doit être abrogée et la durée minimale de retrait du permis réduite. De plus, l'*obligation* de recours qui incombe aux assureurs RC des véhicules automobiles doit redevenir un *droit* de recours. Enfin, les mesures relatives aux enregistreurs de données

et aux éthylomètres antidémarrage doivent être abandonnées. Ce mandat est accompli par la révision de loi dont il est question ici (cf. ch. 1.1.1).

- 2018 M 17.4039 « Véhicules autonomes. Suppression des obstacles juridiques » (N 16.03.2018, E 27.09.18, Groupe vert/libéral)

La motion charge le Conseil fédéral de supprimer les obstacles juridiques à l'introduction de véhicules autonomes dès que la sécurité de cette technologie sera attestée. La LCR devra notamment autoriser les conducteurs à lâcher le volant, prévoir une possibilité de recours pour les assureurs afin que le constructeur réponde d'éventuelles erreurs commises par le véhicule automatisé, et permettre aux véhicules d'enregistrer et de sauvegarder des informations sur leur environnement à l'aide de capteurs et de caméras. Ce mandat est rempli par la révision de loi dont il est question ici (cf. ch. 1.2.1).

2 Commentaires article par article

2.1 Loi fédérale sur la circulation routière

Art. 2, al. 2

Cette disposition crée une base légale explicite pour la réglementation par voie d'ordonnance des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit.

Art. 6a, al. 2

L'al. 2 est abrogé. L'aménagement des passages pour piétons sera donc du ressort exclusif des cantons comme avant la mise en vigueur de l'art. 6a, al. 2, LCR, et ces derniers observeront les normes pertinentes en la matière (cf. ch. 1.2.2).

Art. 6a, al. 4

Adaptation rédactionnelle. La pratique montre que la disposition relative à la compétence des préposés à la sécurité peut être interprétée différemment dans les trois versions linguistiques. La reformulation permettra, d'une part, de donner dans les trois langues une nouvelle définition cohérente de la fonction en question (un interlocuteur pour les questions liées à la sécurité routière) et, d'autre part, de préciser que la Confédération et chaque canton nomment un préposé à la sécurité.

Art. 9, al. 2^{bis}

Cette disposition octroie au Conseil fédéral la compétence de relever les valeurs fixées à l'al. 1 concernant le poids maximal autorisé des véhicules ou des ensembles de véhicules et la longueur maximale des ensembles de véhicules.

Il n'est pas prévu de fixer dans la loi dans quelle mesure le Conseil fédéral peut relever les valeurs légales. L'ampleur de ce relèvement par voie d'ordonnance doit être appréhendée de manière différenciée. Ainsi, dans le règlement européen, le poids supplémentaire maximal autorisé est fixé à 2 tonnes pour les véhicules à émission nulle et à 1 tonne pour les véhicules dotés d'un système de propulsion alternative. Dans l'Union européenne, la longueur maximale des ensembles de véhicules pourvus de cabines aérodynamiques n'est pas limitée, mais le droit prescrit que les conditions régissant le mouvement giratoire doivent être respectées.

Toutefois, la compétence du Conseil fédéral est restreinte dans le sens où celui-ci n'est habilité à relever les valeurs fixées dans la loi que dans la mesure où les poids et longueurs supplémentaires imputables à un équipement spécial favorable à l'environnement peuvent être compensés. La loi prescrit expressément que le relèvement du poids maximal autorisé et de la longueur maximale ne saurait entraîner un accroissement des capacités de chargement (charge utile ou volume de chargement).

Art. 9, al. 3^{bis}

La restriction en vertu de laquelle le poids total d'un véhicule automobile ou d'une remorque ne peut être modifié qu'une fois par an ou lorsque le véhicule change de détenteur est supprimée. Désormais, une modification du poids total auprès de l'autorité cantonale sera possible en tout temps à la demande du détenteur du véhicule.

Art. 15a, al. 3, première phrase

La période probatoire n'est prolongée que d'une année si le titulaire du permis de conduire à l'essai se voit retirer le permis parce qu'il a commis une infraction grave (art. 16c LCR) ou moyennement grave (art. 16b LCR).

Art. 15a, al. 4

Le permis de conduire à l'essai devient caduc uniquement lorsque son titulaire commet une nouvelle infraction grave ou moyennement grave durant la période probatoire.

Pour l'annulation du permis, peu importe que le détenteur ait commis en premier lieu une infraction moyennement grave et ultérieurement une infraction grave, ou inversement. Il va de soi que le permis de conduire à l'essai est aussi annulé si deux infractions graves ou deux infractions moyennement graves sont commises durant la période probatoire.

La phrase précisant que l'infraction entraîne un retrait peut être supprimée. Les infractions graves ou moyennement graves entraînent en effet toujours un retrait (art. 16b et 16c LCR).

Art. 16c, al. 2, let. a^{bis}

Les personnes qui enfreignent intentionnellement des règles élémentaires de la circulation au point de faire courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort (art. 90, al. 3 et 4, du projet LCR) se voient retirer le permis de conduire pour six mois au minimum. Il est laissé à la libre appréciation des autorités d'exécution d'allonger la durée du retrait en fonction des circonstances.

Art. 17a⁷²

La disposition relative aux éthylomètres anti-démarrage et aux enregistreurs de données sera abrogée (cf. ch. 1.1.1.3).

Art. 25, al. 2, let. i⁷³

Compte tenu de l'abrogation de l'art. 17a (éthylomètres anti-démarrage et « boîtes noires »), cette disposition sera également abrogée.

Titre IIa : Conduite automatisée

Un titre dédié à la conduite automatisée sera désormais inséré dans la LCR. Pour être très précis, son libellé devrait être « Conduire des véhicules équipés d'un système d'automatisation activé ». Toutefois, il convient de renoncer à cette formulation trop lourde.

Art. 25a Véhicules équipés d'un système d'automatisation

Art. 25a, al. 1

La disposition définit tout d'abord la notion utilisée dans le titre. Par « véhicules équipés d'un système d'automatisation », il faut entendre des véhicules qui sont en mesure d'assumer intégralement, du moins dans certaines situations, les tâches dévolues au conducteur. Ceux-ci se distinguent ainsi des véhicules équipés de systèmes d'assistance qui sont en mesure de conduire le véhicule mais pas d'en prendre

⁷² RO 2012 6291, en l'occurrence 6297 ; pas encore en vigueur.

⁷³ RO 2012 6291, en l'occurrence 6299 ; pas encore en vigueur.

complètement le contrôle. La définition proposée couvre les véhicules des niveaux 3 à 5 au sens de la norme SAE J3016. La compétence réglementaire du Conseil fédéral proposée aux alinéas suivants est toutefois limitée aux véhicules des niveaux 3 et 4. Pour les véhicules sans conducteur du niveau 5, qui peuvent être utilisés en tout temps sur toutes les routes, une réglementation n'est pas encore nécessaire à court ou moyen terme. Par contre, ils sont concernés par la disposition de l'art. 25d du projet LCR relative à la compétence d'autoriser des essais.

Art. 25a, al. 2

Cette disposition permet d'attribuer au Conseil fédéral la compétence de décharger les conducteurs de leurs devoirs de vigilance et de maîtrise lorsque le système d'automatisation est activé.

Cet alinéa est consacré aux véhicules équipés d'un système d'automatisation capable d'assumer intégralement les tâches du conducteur dans certaines situations (par ex. par beau temps sur autoroute). Compte tenu du domaine d'utilisation restreint d'un tel système, ces véhicules nécessitent encore un conducteur, doivent être équipés des commandes dont ce dernier a besoin et avoir fait l'objet d'une réception par type. Il n'est pas encore possible de juger définitivement si celle-ci couvre également les systèmes d'automatisation. Au regard des principes régissant actuellement l'admission des véhicules ainsi que de l'importance des systèmes d'automatisation pour la sécurité et la fluidité du trafic, il faudrait exiger de ces derniers qu'ils disposent d'une réception par type spécifique pour pouvoir décharger les conducteurs de leurs devoirs de vigilance et de maîtrise. Dans le cadre d'une réception par type, un contrôle est effectué pour déterminer si un élément d'équipement ou un système de véhicule est conforme aux exigences techniques fixées. Il semble toutefois que les principes actuels en matière d'admission des véhicules pourraient atteindre leurs limites. Il reste encore à savoir si les systèmes d'automatisation doivent être réglementés et selon quelles modalités, et s'ils pourront par voie de conséquence être soumis à une réception par type. Cela conduit à se demander finalement si la procédure d'admission actuelle est toujours adéquate ou s'il faut adopter une nouvelle approche. On pourrait notamment imaginer que les systèmes d'automatisation, dont l'utilisation implique de décharger les conducteurs de leurs devoirs de vigilance et de maîtrise, ne soient pas admis au moyen de réceptions par type, mais selon les principes de la législation sur la sécurité des produits par exemple.

Même si les systèmes d'automatisation n'étaient pas soumis à une réception par type, la disposition proposée garantit que le Conseil fédéral aura la possibilité et l'obligation de prendre en considération leurs fonctionnalités dans le cadre de sa réglementation. Il devra en effet fixer les conditions à remplir pour que le conducteur soit déchargé de son devoir de maîtrise au sens de l'art. 31, al. 1, LCR. Les fonctionnalités du système automatisé déterminent dans quelles limites les conducteurs peuvent être déchargés de leurs devoirs de vigilance et de maîtrise et dans quelle mesure ils sont autorisés à se livrer à d'autres activités pendant le trajet. À cet égard, la sécurité routière doit être garantie en tout temps, ce qui implique un respect total des règles de comportement, y compris en mode de pilotage automatique. L'une des principales motivations de l'industrie développant ces systèmes est le gain de confort pour les utilisateurs. Or, celui-ci suppose que les conducteurs soient déchargés le plus possible de leurs obligations lorsqu'ils circulent sur les routes. Dans un premier temps, cela ne sera toutefois possible que de manière restreinte. Avec les véhicules équipés d'un système d'automatisation qui font l'objet de la présente réglementation (niveaux 3 et 4 avec conducteur selon la norme SAE J3016), le conducteur doit reprendre le contrôle du système dès que celui-ci l'y invite. Avec le niveau d'automatisation le moins élevé dans le cadre de la réglementation en question (niveau 3 selon la norme SAE J3016), le véhicule n'est pas en mesure de se mettre dans un état de risque minimal (en se rendant par ex. sur la bande d'arrêt d'urgence) si le conducteur ne s'exécute pas. Compte tenu des aspects sécuritaires, le temps imparti pour reprendre le contrôle du véhicule sera primordial pour déterminer si les conducteurs peuvent être déchargés de leurs devoirs de vigilance et de maîtrise et dans quelles conditions. Il sera possible de les décharger davantage de leurs responsabilités dès que les véhicules équipés d'un système d'automatisation seront en mesure de se mettre dans un état de risque minimal sans l'intervention du conducteur (niveau 4 selon la norme SAE J3016).

Outre la dispense de certaines obligations pour le conducteur, la modification d'autres règles de la circulation entrera également en ligne de compte. Du point de vue de la fluidité du trafic, il faut tendre vers une réduction de la distance par rapport au véhicule qui précède, en particulier si le véhicule est piloté par un système d'automatisation également connecté aux autres véhicules et à l'infrastructure. Toutefois, la réglementation différenciée de la distance minimale relève aujourd'hui déjà de la compétence du Conseil fédéral et ne nécessite aucune modification de la loi.

Art. 25a, al. 3

L'al. 3 octroie au Conseil fédéral la compétence de fixer les conditions auxquelles un véhicule sans conducteur peut être admis à circuler sur certains tronçons.

Cet alinéa est axé sur les navettes autonomes actuellement exploitées à l'essai dans différentes villes suisses et sur d'autres véhicules sans conducteur de niveau 4. Ces navettes autonomes ne disposent pas des commandes habituellement destinées aux conducteurs et ne font pas l'objet d'une réception par type, étant donné qu'elles ne remplissent pas toutes les exigences actuelles en raison de leur configuration. Elles se distinguent des autres véhicules des niveaux 3 et 4, couverts par l'al. 2, dans la mesure où elles sont destinées à parcourir l'intégralité du trajet sans conducteur. Contrairement aux véhicules de niveau 5, elles ne sont pas en mesure de circuler partout et dans n'importe quelles conditions.

Il n'est pas encore possible de prévoir comment les véhicules sans conducteur de niveau 5 seront un jour admis à la circulation (cf. également les commentaires relatifs à l'al. 2). Dans le cadre des essais en cours, les navettes de niveau 4 sont exploitées sur un parcours fixe prédéfini qui vient s'ajouter aux lignes des transports publics. La capacité d'un véhicule à circuler sur un parcours donné et dans certaines conditions est plus facile à prouver que sa capacité à le faire sur tous les parcours et dans n'importe quelles conditions. Si un véhicule est limité à un parcours fixe, les dangers et les difficultés induits par celui-ci peuvent être évalués en détail et le comportement du véhicule examiné en conséquence. La preuve d'une conduite sûre pourrait être apportée par la délivrance d'une autorisation pour une exploitation à l'essai dans le cadre de laquelle un conducteur de secours doit être présent à bord du véhicule afin de surveiller le comportement de ce dernier et d'intervenir sur la conduite si nécessaire, par exemple pour l'arrêter. S'il s'avère que le véhicule peut effectuer un parcours donné dans des conditions de sécurité suffisantes sans l'intervention du conducteur de secours et qu'il est à même de gérer aussi des situations inhabituelles, il serait envisageable de renoncer au conducteur de secours et d'autoriser la circulation du véhicule sur ce parcours.

Il est primordial que les conditions requises soient remplies sur l'intégralité du parcours concerné par une admission à la circulation d'un véhicule sans conducteur (par ex. navette autonome, voiture de tourisme, poids lourd, robot de livraison). Si tel est le cas, le véhicule peut également être autorisé à circuler sur des parcours plus longs ou sur une multitude de parcours (par ex. des zones au sein de deux communes avec la route reliant ces deux communes), ce qui permettra également de créer les bases nécessaires à l'exploitation de systèmes de transport à la demande.

Art. 25a, al. 4

Cette disposition fixe les conditions que le Conseil fédéral doit respecter dans le cadre de la réglementation visée aux al. 2 et 3.

Il s'agit ici d'éviter qu'une réglementation de ce type compromette la sécurité routière. Cela signifie que les conducteurs doivent être déchargés de leurs obligations dans une mesure adaptée aux fonctionnalités du système d'automatisation. Même si un véhicule relève du niveau 3, un conducteur ne peut être déchargé de ses devoirs de vigilance et de maîtrise s'il n'y a pas au moins la garantie qu'il disposera de suffisamment de temps pour reprendre le contrôle du véhicule après y avoir été invité. Enfin, on peut se demander s'il est véritablement acceptable de décharger le conducteur de ses devoirs de vigilance et de maîtrise pour les véhicules de niveau 3, dans la mesure où il n'est pas exclu que celui-ci soit dépassé s'il doit en reprendre soudainement le contrôle, ou si cette solution ne devrait pas être réservée aux véhicules de niveau 4, qui se mettent automatiquement dans un état de risque minimal si leur système d'automatisation atteint ses limites et que le conducteur ne réagit pas lorsqu'il est prié de reprendre le contrôle. Reste que là encore se pose la question de savoir quelles exigences doivent s'appliquer à l'état de risque minimal pour que celui-ci puisse être considéré comme suffisamment sûr.

Afin de garantir la sécurité routière, il est indispensable que les systèmes d'automatisation soient fiables, y compris lorsque des problèmes particuliers surviennent, qu'il s'agisse de dysfonctionnements internes (par ex. panne de certains capteurs) ou d'influences extérieures (brouillard, forte pluie, rafale de vent). Le risque inhérent à l'utilisation de véhicules ne doit absolument pas être accru par le système d'automatisation. La sécurité fonctionnelle des systèmes suppose que ces derniers soient conformes à l'état de la science et de la technique, la norme ISO 26262 étant actuellement la référence en la matière. Cette norme constitue un

standard minimal pour la sécurité fonctionnelle dans les véhicules et décrit les méthodes et les processus permettant d'identifier les risques éventuels des équipements électriques et électroniques ainsi que du véhicule dans son ensemble durant tout leur cycle de vie et de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité.

Compte tenu du fait que les systèmes d'automatisation ont une grande incidence en termes de sécurité et de fluidité du trafic, il est très important que la protection contre les manipulations soit suffisante. Les données externes qui alimentent les systèmes sont particulièrement délicates. C'est pourquoi le législateur prévoit que les systèmes d'automatisation ne pourront traiter les données qui n'ont pas été enregistrées par le véhicule lui-même que si la fiabilité (exactitude) et l'intégrité de ces données sont garanties. Afin d'assurer une protection suffisante contre les manipulations, le fabricant doit garantir qu'il a pris les mesures nécessaires conformément à l'état de la science et de la technique et que même après la mise en circulation, le système demeurera à la pointe de la technologie du point de vue de la cybersécurité. La fiabilité des données externes pourrait par exemple être garantie au moyen de certificats établis par des organismes dignes de confiance.

Art. 25b

Si les conducteurs sont déchargés de leurs devoirs de vigilance et de maîtrise, ils sont également exemptés de la responsabilité civile liée à la violation de ces obligations et de toute sanction. C'est pour cette raison qu'il est nécessaire de pouvoir établir a posteriori si à un certain moment, le système d'automatisation ou le conducteur était responsable du pilotage du véhicule, si le conducteur n'a pas réagi à une invitation à reprendre le contrôle ou si l'incident est dû à une défaillance technique du système d'automatisation. D'où l'obligation d'équiper les véhicules d'enregistreurs de mode de conduite (al. 1). Ces appareils doivent permettre d'identifier au minimum les événements suivants :

- le transfert des tâches de conduite entre le conducteur et le système d'automatisation ;
- les invitations du système d'automatisation à reprendre le contrôle du véhicule, et
- la survenance de défaillances techniques.

Un enregistreur de mode de conduite est également exigé pour les véhicules sans conducteur visés à l'art. 25a, al. 3, du projet LCR. Pour ces véhicules également, il est parfois nécessaire que le pilotage soit assuré par un être humain (par ex. par un téléopérateur qui ne se trouve pas à bord du véhicule mais dans une centrale d'exploitation), notamment en cas de blocage. Il est donc aussi indispensable, dans le cas des navettes autonomes, de pouvoir établir a posteriori si le véhicule, à un moment donné, était piloté par un être humain ou par le système d'automatisation. L'enregistrement des défaillances techniques semble lui aussi judicieux, dans la mesure où il permet de tirer des conclusions sur le niveau et la fiabilité de la technologie utilisée.

Le Conseil fédéral précisera par voie d'ordonnance les données à enregistrer pour la reconstitution des événements. Il lui appartiendra également de prescrire notamment l'enregistrement de l'heure et de la localisation ; seules ces données permettront par exemple d'indiquer avec suffisamment de précision le transfert des commandes du véhicule. Il devra par ailleurs régler les délais de conservation et de destruction des données ainsi que l'accès aux données par les autorités d'exécution et les tiers (notamment le conducteur du véhicule) (al. 3).

Le détenteur du véhicule doit avoir pleinement accès à ces données et pouvoir les lire (al. 2). Les données doivent donc être mises à sa disposition dans un format lisible.

Art. 25c

Cette disposition renvoie à la protection des données en précisant que les données enregistrées doivent être protégées contre tout accès non autorisé. La protection des données des systèmes d'automatisation et de l'enregistreur de données doit être conforme à l'état actuel de la science et de la technique.

Art. 25d

Outre la compétence réglementaire du Conseil fédéral, le projet de loi règle également sa compétence pour délivrer des dérogations pour la réalisation d'essais dans le cadre desquels les véhicules ne sont pas en tous points conformes aux dispositions en vigueur en matière d'équipement et les règles de la circulation routière ne sont pas toutes respectées. Cette compétence s'étend jusqu'aux véhicules sans conducteur (niveau 5 selon la norme SAE J3016). Par ailleurs, la procédure d'autorisation d'essais de durée limitée est simplifiée.

La disposition en question octroie à l'OFROU la compétence d'autoriser des essais de durée limitée avec des véhicules équipés d'un système d'automatisation. Pour la Confédération, ce type d'essais est important en premier lieu pour pouvoir déterminer l'état actuel de la technique et évaluer dans quelle mesure les bases légales doivent évoluer. D'autres besoins peuvent apparaître par exemple dans le cadre de la construction et de l'exploitation de l'infrastructure des routes nationales assumées par la Confédération ou pour tester certaines innovations techniques dans le domaine des transports. Les essais réalisés jusqu'ici avec des véhicules équipés d'un système d'automatisation ont montré qu'il est important pour les requérants d'avoir accès à d'autres connaissances. Les entreprises de transports publics et les villes souhaitent évaluer par ce biais les possibilités offertes par de nouveaux modèles commerciaux, le développement de l'offre de transports publics et les possibilités d'intégration des véhicules automatisés dans les transports publics locaux. Afin de couvrir également les besoins de ce type, la compétence proposée pour l'octroi d'autorisations est uniquement subordonnée à la garantie de la sécurité routière. Celle-ci doit être évaluée à partir des données concrètes de l'essai et des mesures compensatoires prévues à cet effet. Les accompagnateurs doivent par exemple avoir reçu une formation spécifique, le parcours et le protocole de test doivent être appropriés et la fonctionnalité du véhicule doit avoir été testée au préalable sur une aire fermée. Selon le degré de développement du véhicule, il sera nécessaire de prévoir plus ou moins de mesures compensatoires, afin de garantir la sécurité avec une probabilité suffisante. La compétence pour l'octroi d'autorisations pourra notamment être déléguée aux cantons dans le cas où la réalisation de l'essai n'apportera pas de connaissances utiles à la Confédération. Cette délégation suppose toutefois que l'essai ne dépasse pas le cadre régional.

Art. 52, al. 1 et 2

Dans sa teneur actuelle, la loi octroie au Conseil fédéral la compétence d'autoriser certaines exceptions à l'interdiction des courses sur circuit. Cette disposition a été considérée comme une base légale suffisante pour les exceptions prévues avant 2015 (telles que les courses de motocycles sur gazon et les courses de kartings) mais pas pour celle arrêtée en 2015 concernant les courses effectuées dans le cadre du championnat de Formule E (art. 94, al. 3, OCR). Aussi a-t-il été nécessaire de prendre cette mesure sur la base de l'art. 106, al. 5, LCR et pour une durée limitée. La suppression du terme « certaines » permet d'étendre la compétence du Conseil fédéral de manière à ce que la disposition soit considérée comme une base légale suffisante pour l'exception prévue par voie d'ordonnance pour les courses de Formule E et que la limitation dans le temps puisse être abrogée. Le mot « autoriser » est remplacé par « prévoir ». Cette formulation exprime avec davantage de clarté le fait que le Conseil fédéral se voit attribuer ici une compétence législative à caractère général et abstrait, et non une compétence pour délivrer des dérogations individuelles et concrètes. Le critère de la protection de l'environnement vient s'ajouter aux exigences à satisfaire (al. 1).

Le législateur précise encore que les courses sur circuit non frappées d'interdiction sont soumises à autorisation au même titre que d'autres manifestations automobiles et cyclistes sur la voie publique. L'autorisation est délivrée par le canton dont le territoire est emprunté par la course (al. 2).

Art. 65, al. 2

Adaptation rédactionnelle uniquement.

Art. 65, al. 3

L'obligation de recourir incombant aux assureurs en responsabilité civile pour les véhicules automobiles en cas de dommages causés alors que le conducteur était dans l'incapacité de conduire ou en excès de vitesse est abrogée. En pareil cas, les assureurs auront désormais simplement un droit de recours, comme pour toutes les autres infractions graves. La disposition relative à l'étendue du recours, qui prévoyait l'obligation de tenir compte du degré de culpabilité et de la situation économique de la personne concernée, n'est plus

nécessaire compte tenu de la transformation de l'obligation de recours en droit de recours. En inscrivant l'obligation de recours dans la loi, le Parlement entendait éviter que les assureurs n'engagent des recours qu'à titre symbolique (voir le message du Conseil fédéral du 20 octobre 2010 concernant Via sicura, le programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière⁷⁴).

Art. 89b, let. d

La disposition est modifiée sur le plan rédactionnel pour introduire l'abréviation de la loi fédérale du 21 juin 1996 sur l'imposition des véhicules automobiles⁷⁵ : « Limpauto ».

Art. 89d, let. e et f

L'Administration fédérale des douanes (AFD) traite aujourd'hui dans le système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC) les données relatives au contrôle du dédouanement et de l'imposition des véhicules admis à la circulation routière conformément à la Limpauto ainsi qu'à la perception de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations selon la loi fédérale du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (LRPL)⁷⁶. La base légale y afférente se trouve aujourd'hui dans une ordonnance (art. 16, al. 1, de l'ordonnance du 30 novembre 2018 sur le système d'information relatif à l'admission à la circulation [OSIAC])⁷⁷. Pour des raisons de systématique, elle est transférée à présent dans la loi.

Art. 89e, let. b et k (nouveau)

Aujourd'hui déjà, l'ensemble des services qui traitent les données du SIAC conformément à l'art. 89d peuvent également les consulter en ligne grâce à une autorisation d'accès. Dans un souci de clarté, la nouvelle let. k le précise désormais explicitement. Afin d'éviter les redondances, la let. b est adaptée en conséquence.

Art. 90, al. 3 et 4

Afin d'octroyer une plus grande marge d'appréciation aux tribunaux, les éléments constitutifs de l'infraction visés à l'art. 90, al. 3, du projet LCR ne seront plus retenus automatiquement si l'un des excès de vitesse mentionnés dans la loi est commis. Définis à l'al. 4, ces derniers servent simplement à illustrer les dépassements particulièrement graves de la vitesse maximale signalisée. Si un tel excès de vitesse a été commis, cela ne signifie pas pour autant que son auteur a fait courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort ou qu'il a agi intentionnellement. Les tribunaux jugeront au cas par cas si les éléments objectifs et subjectifs constitutifs de l'infraction sont réunis. Les dépassements téméraires, la participation à des courses de vitesse illicites avec des véhicules automobiles et les excès de vitesse particulièrement importants sont des infractions mentionnées comme jusqu'ici à titre d'exemples. Il sera ainsi toujours possible de retenir le délit de chauffard dans d'autres cas si des règles élémentaires de la circulation sont enfreintes intentionnellement au point de faire courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort.

Les éléments objectifs constitutifs de l'infraction sont réunis si une ou plusieurs règles élémentaires de la circulation ont été enfreintes au point de faire courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort. Le risque requis doit se rapporter à un accident entraînant des morts ou des blessés graves et donc être qualifié. La survenance du résultat doit en outre être relativement évidente. Étant donné que le danger abstrait accru au sens de l'art. 90, al. 2, LCR suppose déjà la possibilité évidente d'une mise en danger concrète, il est nécessaire d'exiger la possibilité particulièrement évidente d'une mise en danger, autrement dit un danger abstrait et accru qualifié pour que l'art. 90, al. 3, LCR soit applicable. Le danger doit donc être imminent. Sur la base de l'art. 90, al. 2, LCR, la possibilité générale de la réalisation d'un danger ne suffit que si, en raison de circonstances particulières telles que le moment de la journée, la densité du trafic, les conditions de visibilité, etc., la survenance d'un danger concret voire d'une blessure était particulièrement évidente et que sa non réalisation n'est due finalement qu'au hasard. Par contre, une mise en danger concrète de la vie ou de l'intégrité corporelle n'est pas non plus une condition préalable au sens de l'art. 90, al. 3, LCR (cf. arrêt du TF 6B_486/2018 du 5 septembre 2018, consid. 2.1).

⁷⁴ FF 2010 8447, en l'occurrence 8479.

⁷⁵ RS 641.51

⁷⁶ RS 641.81

⁷⁷ RS 741.58

S'agissant des éléments subjectifs constitutifs de l'infraction, l'intention est requise, étant entendu que le dol éventuel suffit. L'intention doit se rapporter d'une part à la violation d'une règle élémentaire de la circulation et d'autre part au fait que cette violation expose à un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort (double intention). Une intention de mise en danger ou l'intention d'atteindre un certain résultat n'est pas nécessaire. Il n'existe plus de peine privative de liberté minimale. La loi ne prévoit plus qu'une peine privative de liberté de quatre ans au plus. Ainsi, les infractions visées à l'art. 90, al. 3, du projet LCR (délit de chauffard) demeurent des crimes au sens de l'art. 10, al. 2, CP. Par ailleurs, la disposition en question est harmonisée avec l'art. 129 CP, qui ne prévoit pas non plus de peine privative de liberté minimale pour l'infraction de mise en danger de la vie d'autrui.

Si le conducteur fautif réunit à la fois les conditions constitutives de l'infraction d'homicide ou de meurtre (art. 111 CP) et de lésion corporelle grave commise intentionnellement, le délit de lésion grave (art. 111 ou 122 CP) absorbe délit de mise en danger (art. 90, al. 3, du projet LCR). Cela signifie que le conducteur est sanctionné en vertu de l'art. 111 ou 122 CP pour autant qu'en dehors de la victime avérée, aucune autre personne n'ait été mise en danger⁷⁸. Le cadre pénal consiste ainsi en une peine privative de liberté de cinq à vingt ans en cas de meurtre et de six mois à dix ans en cas de lésion corporelle grave.

Si d'autres personnes devaient avoir été mises en danger, les art. 111 et 122 CP, d'une part, et l'art. 90, al. 3, du projet LCR, d'autre part⁷⁹, sont en véritable concurrence. La peine maximale demeure ainsi la peine privative de liberté de vingt ans (art. 40, 49, al. 1, et 111 CP, art. 90, al. 3, du projet LCR) ou une peine de liberté relevée à quinze ans (art. 49, al. 1, et 122 CP, art. 90, al. 3, du projet LCR).

Si le tribunal estime que la personne à l'origine de l'homicide ou de la lésion corporelle grave a agi uniquement par négligence (art. 117 ou 125 CP), la concurrence est avérée. Le traitement injuste du délit de mise en danger intentionnelle (art. 90, al. 3, du projet LCR) n'est pas entièrement couvert par le délit de lésion par négligence (art. 117 ou 125 CP). La peine maximale est donc une peine privative de liberté de six ans au maximum (art. 49, al. 1, 117 et 125 CP et art. 90, al. 3, du projet LCR)⁸⁰.

Art. 91, al. 2, let. a

Adaptation rédactionnelle. Seule la note de bas de page est supprimée.

Art. 95, al. 2, et 98a, al. 4

Jusqu'ici, ces dispositions stipulaient expressément que la peine consistait en une peine pécuniaire de 180 jours-amende au plus. Depuis le 1^{er} janvier 2018, la peine pécuniaire maximale est de 180 jours-amende (jusqu'au 31 décembre 2017, elle était encore de 360 jours-amende). Il n'est donc plus nécessaire de mentionner explicitement la limite maximale de 180 jours-amende dans ces dispositions.

Art. 96, al. 2

La deuxième phrase de la disposition en vigueur – « La peine privative de liberté est assortie d'une peine pécuniaire. » – doit être supprimée. La peine pécuniaire avait été ajoutée parce qu'une peine d'emprisonnement (conditionnelle) aurait été trop peu impressionnante pour la personne concernée. Depuis le 1^{er} janvier 2018, l'art. 42, al. 4, CP assume cette fonction. La peine pécuniaire additionnelle prévue dans la LCR à titre de disposition spéciale ne se justifie donc plus sur le plan pratique.

*Art. 99, al. 1, let. h à j*⁸¹

Les dispositions en question sont supprimées en raison de l'abrogation de l'art. 17a (éthylomètres anti-démarrage et « boîtes noires »).

Art. 99a, al. 1

⁷⁸ Arrêt du TF 6B 567/2027 du 22 mai 2018, consid. 31

⁷⁹ Arrêt du TF 6B 567/2027 du 22 mai 2018, consid. 31

⁸⁰ Au sujet de la concurrence avec d'autres dispositions pénales, voir PHILIPPE WEISSENBERGER, *Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz*, 2. Auflage, Zürich/St. Gallen 2015, art. 90 LCR n 183 ss.

⁸¹ RO 2012 6291, en l'occurrence 6315; pas encore en vigueur.

Les infractions commises avec des véhicules automobiles de puissance ou de vitesse minimales donneront lieu à des allègements de sanction afin d'éviter des cas de rigueur inutiles. Les actes de ce type seront considérés comme des contraventions et sanctionnés par une amende. Par ailleurs, les sanctions pénales appliquées aux usagers de la route non ou faiblement motorisés seront uniformisées (cf. ch. 1.2.4).

Art. 99a, al. 2

Le Conseil fédéral doit définir par voie d'ordonnance les « véhicules automobiles de puissance ou de vitesse minimales ». Ainsi, les usagers sauront à la conduite de quels véhicules s'appliquent les allègements de sanction, et le principe de précision sera respecté. Les « véhicules de puissance ou de vitesse minimales » comprennent par exemple les cyclomoteurs (par ex. les vélos électriques lents), les chars à bras pourvus d'un moteur, les monoaxes ou les fauteuils roulants (cf. également les art. 25, al. 1, let. a, et 89, al. 1, LCR) ainsi que les véhicules tendance qui seront éventuellement admis à la circulation dans l'avenir. Ces véhicules ont une vitesse maximale par construction de 30 km/h et une puissance maximale de 2,00 kW (cf. ch. 1.2.4.2).

Art. 105^{bis}, al. 1

Cette disposition a pour but de permettre à l'OFROU de financer des mesures de promotion en général, des installations pilotes ou de démonstration ainsi que des projets ou des essais *in situ* visant à tester de nouvelles technologies. Dans la mesure où l'état actuel des connaissances ne permet pas encore de définir en détail les exigences techniques nécessaires, la formulation choisie en l'occurrence est ouverte et conforme à la loi sur les subventions. Le soutien apporté par l'OFROU peut prendre la forme d'un cofinancement de mesures de promotion dans le cadre du Bureau de coordination pour la mobilité durable (COMO), d'un cofinancement de ses propres installations expérimentales pour la conduite automatisée et d'essais de *platooning* (pelotons routiers) sur le réseau suisse des routes nationales ou d'un cofinancement d'installations pilotes ou d'essais *in situ* pour l'échange de données entre véhicules et infrastructure ainsi qu'entre véhicules. La disposition proposée se fonde sur la réglementation déjà contenue dans les législations sur le transport de voyageurs⁸² et sur l'énergie⁸³. Le champ d'application est défini de manière un peu plus restrictive que dans la LTV et les installations dignes de promotion y sont précisées.

Art. 105^{bis}, al. 2

Les mesures de promotion de l'OFROU s'appliqueront en priorité sur le territoire suisse. Exceptionnellement, l'OFROU pourra soutenir des projets pilotes ou de démonstration menés à l'étranger, à la condition toutefois que ces projets créent de la valeur ajoutée en Suisse. Ce serait envisageable pour un projet transfrontalier, par exemple.

Art. 105^{bis}, al. 3

Conformément à la loi sur les subventions, la disposition précise ici sur le plan légal les premiers critères qui doivent être remplis pour qu'un soutien puisse entrer en ligne de compte.

Art. 105^{bis}, al. 4

La part de la contribution aux frais imputables peut atteindre 50 % au maximum, de manière à garantir que l'éventuel allocataire doive avoir un grand intérêt à la réalisation du projet et fournir une prestation propre suffisante (voir aussi art. 7 de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions⁸⁴ [LSu]).

Art. 105^{bis}, al. 5

Le Conseil fédéral règlera dans une future ordonnance les autres prescriptions, notamment les exigences concernant la demande, les coûts imputables et la compétence de l'OFROU d'autoriser dans des cas motivés une demande de prolongation du délai fixé pour l'achèvement du projet.

⁸² Cf. art. 31 de la loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1) et art. 41 de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16).

⁸³ Cf. art. 49 de la loi du 30 septembre 2016 sur l'énergie (LEne ; RS 730.0).

⁸⁴ RS 616.1

Art. 106, al. 2^{bis}

Le Conseil fédéral sera expressément habilité, dans des cas particuliers, à autoriser des dérogations à certaines dispositions de ses ordonnances. Il pourra ainsi, dans ses ordonnances, octroyer à l'OFROU la compétence de rendre des décisions individuelles et concrètes. Celle-ci s'appliquera également aux domaines relevant de la compétence des cantons.

Art. 106a, al. 1

Le Conseil fédéral a déjà conclu un accord⁸⁵ avec la Principauté de Liechtenstein le 18 juin 2015. Celui-ci porte sur les objets visés aux let. a à f. Il est concevable que la Suisse conclue des traités semblables avec d'autres États.

Art. 106a, al. 1, let. a

Adaptation rédactionnelle

Art. 106a, al. 1, let. b à c

Le Conseil fédéral pourra conclure avec d'autres États des traités sur la reconnaissance de permis de conduire ou de permis de circulation (par ex. permis de circulation collectifs) ou l'interdiction d'en faire usage, sur la reconnaissance de certificats de capacité, de formations complémentaires et d'autorisations (let. b) ainsi que sur l'immatriculation de véhicules (let. c).

L'accord du 18 juin 2015⁸⁶ entre la Confédération suisse et la Principauté de Liechtenstein prévoit par exemple la reconnaissance mutuelle des permis de conduire et des permis d'élève conducteur, des autorisations d'enseigner la conduite, des cours de formation continue, etc. Sur la base de l'art. 106a, al. 1, le Conseil fédéral pourra conclure également avec des États voisins tels que l'Allemagne ou l'Italie des traités de reconnaissance mutuelle de permis de circulation collectifs et des plaques de contrôle correspondantes. Grâce à de tels accords, les permis de circulation collectifs suisses pourront être reconnus à l'étranger comme les permis de circulation collectifs étrangers le sont d'ores et déjà en Suisse. L'accord du 18 juin 2015 entre la Confédération suisse et la Principauté de Liechtenstein règle d'autres questions d'immatriculation, par exemple le cas où le lieu de stationnement d'un véhicule immatriculé par une partie contractante est transféré sur le territoire de l'autre partie contractante. Le Conseil fédéral pourra continuer de régler la collaboration en la matière.

Art. 106a, al. 1, let. d

Adaptation rédactionnelle. Le contenu de l'art. 106a, al. 1, let. b est transféré à la let. d.

Art. 106a, al. 1, let. e

Le contenu de l'art. 106a, al. 4 et une partie de l'art. 106a, al. 3 sont transférés dans l'art. 106a, al. 1, let. e. Adaptation rédactionnelle : remplacement du terme « utilisation » de l'art. 106a, al. 4 par le terme « participation », utilisé dans l'accord avec la Principauté de Liechtenstein. Par ailleurs, le Conseil fédéral pourra conclure des traités avec d'autres États étrangers sur la communication de données issues du SIAC.

Art. 106a, al. 1, let. f

Une partie du contenu de l'art. 106a, al. 3 est transférée dans l'al. 1, let. f.

Art. 106a, al. 1, let. g

Le contenu de l'art. 106a, al. 2, première phrase est déplacé à la let. g.

⁸⁵ RS 0.741.531.951.4

⁸⁶ RS 0.741.531.951.4

Art. 106a, al. 2

Pour pouvoir conclure des traités internationaux en toute autonomie, le Conseil fédéral doit y être autorisé explicitement dans une loi ou dans un traité international approuvé par l'Assemblée fédérale. La portée de la LOGA étant devenue plus restrictive, il est désormais nécessaire de prévoir une autorisation explicite dans la LCR, afin que le Conseil fédéral puisse décider comme jusqu'ici d'éventuels amendements.

Art. 106a, al. 2, let. g

La compétence du Conseil fédéral d'autoriser des amendements à l'AETR doit être inscrite dans cette disposition de la LCR, et la loi spéciale du 18 mars 2016⁸⁷ doit être abrogée. Le Conseil fédéral sera désormais habilité à proposer lui-même des amendements à l'AETR au lieu de pouvoir uniquement approuver des propositions d'amendement de tiers (cf. ch. 1.2.7).

Art. 106a, al. 3

Compte tenu de la portée désormais restrictive de la LOGA et de l'éparpillement des bases légales, une autorisation expresse dans la LCR s'impose, afin que le Conseil fédéral puisse décider comme jusqu'ici d'éventuels amendements aux annexes 1, 3, 4 et 7.

Les poids maximaux autorisés et les longueurs maximales prévus par l'ATT pour le trafic transfrontalier correspondent aux valeurs fixées aujourd'hui dans la LCR. Le fait que les exceptions motivées par des raisons liées au droit environnemental s'appliquent aussi au trafic transfrontalier sert les intérêts de la Suisse et les objectifs poursuivis avec l'ATT (politique coordonnée des transports, prise en considération des exigences de la protection de l'environnement). Aussi convient-il d'octroyer au Conseil fédéral la compétence d'approuver la modification des annexes déterminantes de l'Accord sur les transports terrestres, pour autant que les exceptions aux poids maximaux autorisés et aux longueurs maximales au profit de l'environnement soient limitées au surplus de poids ou à la longueur supplémentaire requis pour ces mesures.

Art. 106a, al. 4

Une délégation de compétence de ce type est déjà inscrite aujourd'hui à l'art. 106a, al. 2 et se justifie dans le cadre prévu.

Art. 109

Le 8 octobre 1999, l'Assemblée fédérale a approuvé l'Accord européen du 1^{er} juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)⁸⁸. Dans le même temps, elle a autorisé le Conseil fédéral à approuver des amendements audit accord par voie de loi spéciale. Le Parlement a renouvelé cette loi spéciale le 18 mars 2016⁸⁹. Dans le contexte de la simplification du droit fédéral, il ne semble plus opportun de maintenir une loi spécifique pour cette délégation de compétence. Aussi est-il prévu d'abroger cette dernière (cf. ch. 1.2.8.1).

2.2 Loi sur les amendes d'ordre du 18 mars 2016⁹⁰

Art. 7, al. 1

La disposition est modifiée de telle sorte que des personnes morales soient expressément désignées comme détentrices de véhicules auxquelles l'amende d'ordre peut être infligée (cf. ch. 1.2.8).

3 Conséquences

Les conséquences ne sont pas mentionnées si elles sont inexistantes ou seulement marginales.

⁸⁷ RS 822.22, loi fédérale autorisant le Conseil fédéral à approuver des amendements à l'Accord européen du 1^{er} juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).

⁸⁸ RO 2003 1764

⁸⁹ RS 822.22, loi fédérale autorisant le Conseil fédéral à approuver des amendements à l'Accord européen du 1^{er} juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).

⁹⁰ RS 314.1

3.1 Conséquences pour la Confédération (finances, personnel et autres)

- Conduite automatisée :

Le projet n'aura en principe pas de conséquences financières notables pour la Confédération. Seule la disposition incitative générera un besoin financier d'environ 2 000 000 francs par an, lequel pourra être compensé via le budget ordinaire de l'OFROU. Un compte de crédit de subventionnement dédié devra être créé.

- Motion 15.3574 Freysinger du 16 juin 2015 – Annulation du permis de conduire à l'essai :

La Confédération devra adapter son système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC) en vue de la mise en œuvre de la modification législative proposée. Les coûts occasionnés peuvent être financés via le budget ordinaire de l'Office fédéral des routes (OFROU), ce dernier étant responsable du système. Les besoins en ressources humaines pour cette tâche peuvent être couverts par les effectifs actuels de l'OFROU.

- Motion 13.3572 Hess du 21 juin 2013 – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires :

Étant donné que l'adaptation des poids implique des charges administratives et financières pour le requérant, il ne devrait pas y avoir de forte augmentation du nombre de mutations. Par conséquent, la nouvelle réglementation ne devrait pas avoir d'incidences significatives sur les recettes de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP).

3.2 Conséquences pour les cantons et les communes ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne

Le projet de loi peut être mis en œuvre avec les structures cantonales existantes. Les réglementations ci-après entraînent une hausse ou une baisse des charges :

- Conduite automatisée :

Le projet n'a pas d'incidences notables pour les cantons et les communes. La possibilité d'autoriser des essais dans le cadre régional peut certes impliquer des charges supplémentaires, mais le concours des autorités cantonales et en particulier des services cantonaux des automobiles est déjà nécessaire aujourd'hui lors de la délivrance d'autorisations par la Confédération. Les cantons jouissent en outre d'une grande marge de manœuvre dans leur évaluation des demandes. Ils sont libres d'autoriser ou non les essais. Dans ce contexte, les charges supplémentaires indésirables sont quasi inexistantes pour les cantons et les villes. En revanche, les villes et les communes ont la possibilité de tester de nouvelles formes et offres de mobilité, ce qui leur permet de mieux évaluer et prévoir l'impact de ces nouvelles technologies et l'évolution future du trafic.

- Motion 15.3574 Freysinger du 16 juin 2015 – Annulation du permis de conduire à l'essai :

Les autorités d'exécution cantonales doivent adapter leurs systèmes informatiques pour mettre en œuvre la modification législative proposée. Ces adaptations leur en coûteront, pour l'ensemble du pays, autour de 200 000 francs. L'estimation repose sur les expériences faites avec des adaptations comparables. En outre, les autorités d'exécution cantonales devront former leur personnel en vue de l'application de la nouvelle réglementation.

- Motion 13.3572 Hess du 21 juin 2013 – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires :

Les autorités d'exécution cantonales chargées d'abaisser ou d'augmenter le poids des véhicules automobiles ou des remorques feront face à des charges supplémentaires. Ces dernières ne devraient pas être trop importantes, dans la mesure où les détenteurs de véhicules peuvent d'ores et déjà faire adapter le poids total de leur véhicule une fois par an. Les charges supplémentaires pourront être compensées par des émoluments.

- Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit :

Les sites où se dérouleront des courses sur circuit autorisées généreront des charges supplémentaires (procédure d'autorisation).

3.3 Conséquences pour l'économie

- Conduite automatisée :

La réglementation dans la loi et les ordonnances a des conséquences généralement positives sur l'économie. Le fait qu'il soit possible d'autoriser des essais permet à la Suisse de promouvoir l'innovation dans ces domaines d'avenir et de se démarquer, comme le montrent les essais réalisés jusqu'à maintenant.

- Motion 13.3572 Hess du 21 juin 2013 – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires :

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) diminuera de façon marginale pour les transporteurs qui peuvent profiter de la flexibilisation au-delà de ce que permet la réglementation actuelle. Ceux-ci assument toutefois les frais administratifs pour la demande d'abaissement et d'augmentation du poids ainsi que les émoluments imposés par les services des automobiles pour l'autorisation et l'inscription dans le permis de circulation.

- Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit :

L'autorisation de courses de Formule E va promouvoir la place scientifique suisse dans le domaine de la mobilité électrique et devrait avoir des effets bénéfiques pour le tourisme et l'économie.

3.4 Conséquences pour la société

- Conduite automatisée :

Les conséquences pour la société ne peuvent être évaluées de manière exhaustive. La réalisation d'essais permet de mieux faire accepter les véhicules automatisés auprès de la population en rendant cette technologie accessible à un large public. La population peut ainsi mieux comprendre le fonctionnement de ces véhicules, s'y habituer et prendre confiance en celui-ci.

- Motion 15.3574 Freysinger du 16 juin 2015 – Annulation du permis de conduire à l'essai :

Les mesures prises à l'encontre des titulaires d'un permis de conduire à l'essai en cas d'infractions commises durant la période probatoire répondront davantage au principe de proportionnalité. Cette adaptation du droit permettra de mieux faire accepter les mesures.

- Motion 17.3632 de la CTT-E du 29 août 2017 – Adaptation du programme Via sicura :

L'adaptation des mesures à l'encontre des chauffards offrira aux autorités d'exécution et aux tribunaux une plus grande marge d'appréciation pour juger les délits visés à l'art. 90, al. 3, du projet LCR. Ils pourront ainsi mieux tenir compte des circonstances du cas d'espèce et éviter des cas de rigueur indésirables. Il en va de même pour les assureurs RC des véhicules automobiles grâce à la transformation de leur obligation de recours en un droit de recours. Ces changements permettront de mieux faire accepter les mesures.

3.5 Conséquences pour l'environnement

- Conduite automatisée :

Les véhicules équipés d'un système d'automatisation ont généralement un impact positif sur l'environnement dans le sens où ils adoptent une conduite préventive et efficace et ont tendance à favoriser l'expansion des véhicules à propulsion électrique. Les véhicules équipés d'un système d'automatisation et concernés par la présente compétence réglementaire ne devraient pas faire augmenter substantiellement le nombre de trajets, dans la mesure où ces véhicules nécessitent toujours un conducteur ou ne peuvent être utilisés qu'en trafic de ligne.

- Dérogations au poids maximal autorisé et à la longueur maximale :

Cette réglementation permettra de promouvoir les véhicules à faibles émissions.

- Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit :

L'autorisation de courses de Formule E peut entraîner une augmentation des achats de véhicules à propulsion électrique (en lieu et place de véhicules équipés de moteurs à combustion) et ainsi réduire le bruit et les émissions de polluants sur les routes.

3.6 Conséquences pour la sécurité routière et la fluidité du trafic

Conduite automatisée :

L'introduction de véhicules équipés d'un système d'automatisation peut potentiellement jouer un rôle dans l'amélioration de la sécurité routière et de la fluidité du trafic. Il ne faudra toutefois s'attendre à des améliorations notables dans ces domaines qu'à moyen terme, lorsque la technologie aura évolué après de premières utilisations sur la voie publique et qu'une grande partie des véhicules en circulation disposeront d'un système d'automatisation sophistiqué. Néanmoins, dans un premier temps, il faut veiller à ce que le niveau de sécurité actuel puisse être maintenu et qu'il n'y ait pas de conséquences néfastes pour la fluidité du trafic. Le potentiel en matière de sécurité routière et de fluidité du trafic ne pourra être exploité au maximum que si les véhicules non seulement roulent en utilisant un système d'automatisation mais sont aussi dans une large mesure interconnectés.

- Motion 15.3574 Freysinger du 16 juin 2015 – Annulation du permis de conduire à l'essai :

L'adaptation ne compromettra pas l'efficacité de la période d'essai, et aucune conséquence néfaste pour la sécurité routière n'est à prévoir.

- Motion 17.3632 de la CTT-E du 29 août 2017 – Adaptation du programme Via sicura :

L'adaptation des mesures ne réduira pas leur efficacité de manière significative⁹¹. Par conséquent, il ne faut pas s'attendre à ce que la sécurité routière s'en trouve compromise.

4 Aspects juridiques

4.1 Constitutionnalité

Le projet se fonde sur l'art. 82 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999⁹² de la Confédération suisse (Cst.), lequel confère à la Confédération la compétence de légiférer sur la circulation routière. La révision en question de la loi se situe dans le cadre de cette compétence dévolue à la Confédération.

4.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

Le projet est compatible avec les obligations internationales de la Suisse. La compatibilité avec le droit européen est garantie. Par ailleurs, le projet ne contredit en rien les accords bilatéraux entre la Suisse et l'UE et n'engendre pas d'entraves techniques au commerce. La réglementation proposée pour la conduite automatisée exploite dans une large mesure la marge de manœuvre offerte par les traités internationaux tels que la Convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la circulation routière⁹³. La délégation de la compétence réglementaire concernant la dispense de certaines obligations des conducteurs permet de réagir plus rapidement à des modifications des traités internationaux. La Suisse peut ainsi remplir ses obligations dans le domaine de la circulation internationale de manière ciblée.

4.3 Forme de l'acte

Le projet contient des dispositions importantes fixant des règles de droit, qui doivent être édictées sous la forme d'une loi fédérale, conformément à l'art. 164, al. 1, Cst. et à l'art. 22, al. 1, de la loi du 13 décembre 2002 sur le Parlement (LParl)⁹⁴. L'acte est sujet au référendum.

⁹¹ Cf. rapport du Conseil fédéral du 28 juin 2017 relatif à l'évaluation du programme Via sicura, consultable sous : www.parlement.ch > 16.3267 > Rapport en réponse à l'intervention parlementaire

⁹² RS 101

⁹³ RS 0.741.10

⁹⁴ RS 171.10

4.4 Délégation de compétences législatives

Les articles ci-après du projet délèguent de nouvelles compétences législatives au Conseil fédéral :

- Art. 2, al. 2 : cette disposition fournira au Conseil fédéral une base légale explicite concernant les exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit, qui sont déjà réglées par voie d'ordonnance.
- Art. 9, al. 2^{bis} : cette disposition octroiera au Conseil fédéral la compétence de déroger au poids maximal autorisé et à la longueur maximale afin de réduire les émissions de CO₂ ; pour autant, la capacité de chargement de ces véhicules ne devra pas s'en trouver augmentée.
- Art. 25a : la compétence de légiférer dans les domaines de l'immatriculation de véhicules équipés d'un système d'automatisation et de la dispense de certaines obligations du conducteur est déléguée au Conseil fédéral. Cf. ch. 1.2.1.2 pour la justification.
- Art. 99a (sanctions pénales en cas d'infraction à bord de véhicules de puissance ou de vitesse minimales) : le Conseil fédéral définira dans une ordonnance les « véhicules de puissance ou de vitesse minimales ». Seront notamment considérés comme tels les cyclomoteurs (par ex. vélos électriques lents), les chars à bras pourvus d'un moteur, les monoaxes ou les fauteuils roulants (voir aussi art. 25, al. 1, let. a, et 89, al. 1, LCR), ainsi que les véhicules tendance qui seront éventuellement admis à la circulation à l'avenir. Ces véhicules ont une vitesse maximale par construction de 30 km/h et une puissance maximale de 2,00 kW.
- Art. 106, al. 1 : le Conseil fédéral pourra habiliter l'OFROU à autoriser, dans des cas particuliers, des dérogations à certaines dispositions de ses ordonnances. Il pourra ainsi, dans ses ordonnances, octroyer à l'OFROU la compétence de rendre des décisions individuelles et concrètes, notamment pour éviter des cas de rigueur (cf. ch. 1.2.7).

4.5 Protection des données

Conduite automatisée :

La conduite automatisée requiert que certaines données soient enregistrées. Pour ce faire, il est énoncé comme condition que le détenteur du véhicule puisse accéder à ces données et que ces dernières soient protégées contre toute manipulation. Par ailleurs, il est fait référence au fait que la sécurité et la protection des données doivent être garanties. En outre, le législateur prescrit que les données qui n'ont pas été collectées par le véhicule lui-même ne pourront désormais être introduites dans le système d'automatisation que si leur fiabilité est garantie et que le système est protégé contre toute manipulation.