Loi fédérale sur la circulation routière

(LCR)

Modification du …

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du…[1],
arrête :

I

La loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière[2] est modifiée comme suit :

Art. 2, al. 2, deuxième phrase

2 … Le Conseil fédéral règle les modalités et fixe les exceptions.

Art. 6a, al. 2 et 4

2 *Abrogé*

4 La Confédération et chaque canton nomment un interlocuteur pour toutes les questions liées à la sécurité routière (préposé à la sécurité).

Art. 9, al. 2bis et 3bis, première phrase

2bis Il peut admettre un dépassement de la longueur maximale et du poids maximal autorisé pour les véhicules et ensembles de véhicules qui présentent, à des fins écologiques, des caractéristiques spécifiques en matière de construction et d'équipement. Le dépassement ne doit pas excéder la longueur ou le poids supplémentaire qu'impliquent ces caractéristiques. La capacité de chargement des véhicules ne doit pas s'en trouver accrue.

RS .....
1 FF
2 RS **741.01**

[3bis] Le poids total d'un véhicule automobile ou d'une remorque peut être modifié à la demande du détenteur. (…)

Art. 15a, al. 3, première phrase, et 4

[3] Lorsque le permis de conduire à l'essai est retiré au titulaire parce qu'il a commis une infraction grave ou moyennement grave, la période probatoire est prolongée d'un an. (…)

[4] Le permis de conduire à l'essai est caduc si son titulaire commet une nouvelle infraction grave ou moyennement grave durant la période probatoire.

Art. 16c, al. 2, let. a[bis]

[2] Après une infraction grave, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire est retiré :

a[bis]. pour six mois au minimum si son titulaire a enfreint 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, que ce soit par exemple en effectuant des dépassements téméraires, en participant à des courses de vitesse illicites avec des véhicules automobiles ou en commettant des excès de vitesse particulièrement importants au sens de l'art. 90, al. 4 ;

Art. 17a[3]

Abrogé.

Art. 25, al. 2, let. i[4]

[2] Le Conseil fédéral édicte des dispositions sur :

i. *abrogé.*

Titre 2*a* Conduite automatisée

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

[1] Les véhicules équipés d'un système d'automatisation sont des véhicules capables d'assumer toutes les tâches de conduite, du moins dans certaines situations.

[2] Le Conseil fédéral règle les conditions et la mesure dans lesquelles le conducteur d'un véhicule équipé d'un système d'automatisation est déchargé de ses obligations visées à l'art. 31, al. 1.

[3] RO **2012** 6291, en l'occurrence 6297 ; pas encore en vigueur
[4] RO **2012** 6291, en l'occurrence 6299 ; pas encore en vigueur

[3] Les véhicules équipés d'un système d'automatisation et ne nécessitant pas de conducteur ne peuvent être admis à circuler que sur certains parcours. Le Conseil fédéral règle les conditions d'admission à la circulation.

[4] Eu égard aux règles énoncées aux al. 2 et 3, il convient de veiller à ce que la sécurité routière ne soit pas compromise et que les systèmes d'automatisation ne puissent traiter les données qui ne sont pas collectées par le véhicule lui-même que si leur fiabilité et leur intégrité sont garanties.

Art. 25b Enregistreur de mode de conduite

[1] Les véhicules équipés d'un système d'automatisation doivent être munis d'un enregistreur de mode de conduite. Ce dispositif doit enregistrer au minimum :

a. le transfert des tâches de conduite entre le conducteur et le système d'automatisation ;

b. les invitations du système d'automatisation à reprendre le contrôle du véhicule, et

c. l'apparition de défaillances techniques. .

[2] Le détenteur du véhicule doit pouvoir accéder aux données enregistrées par l'enregistreur de mode de conduite et les lire.

[3] Le Conseil fédéral règle :

a. l'enregistrement d'autres données, notamment l'heure et la localisation ;

b. la conservation et la destruction des données, et

c. l'accès aux données par les autorités d'exécution et des tiers.

Art. 25c Protection des données

Les systèmes d'automatisation et l'enregistreur de mode de conduite doivent être protégés contre tout accès non autorisé. La protection des données doit être garantie.

Art. *25d* Essais avec des véhiculés équipés d'un système d'automatisation

[1] L'OFROU peut autoriser des essais de durée limitée avec des véhicules équipés d'un système d'automatisation. Dans ce cadre, il peut également autoriser des essais avec des véhicules ne nécessitant pas de conducteur sans que des parcours tracés à cette fin ne soient définis.

[2] Dans le cadre de l'autorisation, il peut prévoir des dérogations aux dispositions en vigueur. La sécurité routière doit être garantie en tout temps.

[3] Il peut déléguer aux cantons, au cas par cas, la décision d'autoriser ou non des essais intrarégionaux.

projet

Art. 52 Manifestations sportives

1 Il est interdit d'effectuer avec des véhicules automobiles des courses sur circuit ayant un caractère public. Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions ou frapper d'interdiction des compétitions automobiles d'un autre genre. En prenant sa décision, il tient compte principalement des exigences de la sécurité et de l'éducation routières ainsi que de la protection de l'environnement.

2 Pour d'autres manifestations sportives automobiles et de cycles sur la voie publique ainsi que pour les courses sur circuit non frappées d'interdiction, l'autorisation des cantons dont elles empruntent le territoire est nécessaire, sauf si elles ont le caractère d'excursions.

Art. 65, al. 2 et 3

2 Les exceptions découlant du contrat d'assurance ou de la loi fédérale du 2 avril 1908 sur le contrat d'assurance[5] ne peuvent pas être opposées au lésé

3 L'assureur dispose d'un droit de recours contre le preneur d'assurance ou l'assuré pour autant qu'il soit habilité, en vertu du contrat d'assurance ou de la loi fédérale du 2 avril 1908 sur le contrat d'assurance, à refuser le versement de prestations ou à en réduire le montant.

Art. 89b, let. d

Le SIAC contribue à l'exécution des tâches suivantes :

d. contrôle de l'assurance, du dédouanement et de l'imposition des véhicules admis à la circulation routière selon la loi fédérale du 21 juin 1996 sur l'imposition des véhicules automobiles (Limpauto)[6] ;

Art. 89d, let. e et f

Les autorités ci-après traitent les données du SIAC :

e. les autorités chargées du contrôle du dédouanement et de l'imposition en vertu de la Limpauto[7] : s'agissant des données relevant de leur compétence ;

f. les autorités chargées de la perception de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations selon la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds[8] : s'agissant des données relevant de leur compétence.

5 RS **221.229.1**
6 RS **641.51**
7 RS **641.51**
8 RS **641.81**

Art. 89e, let. b et k

Les services ci-après peuvent accéder en ligne aux données suivantes :

b. les organes douaniers : données nécessaires au contrôle de l'autorisation de conduire et de l'admission à la circulation, ainsi qu'à la recherche de véhicules ;

k. les autorités habilitées à traiter des données conformément à l'art. 89*d* : données qu'elles traitent sur la base de cette disposition.

Art. 90, al. 3 et 4

3 Celui qui enfreint 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, que ce soit notamment en effectuant des dépassements téméraires, en participant à des courses de vitesse illicites avec des véhicules automobiles ou en commettant des excès de vitesse particulièrement importants est puni d'une peine privative de liberté de quatre ans au plus ou d'une peine pécuniaire.

4 Un excès de vitesse particulièrement important est commis lorsque la vitesse maximale autorisée a été dépassée :

a. d'au moins 40 km/h, là où la limite était fixée tout au plus à 30 km/h ;

b. d'au moins 50 km/h, là où la limite était fixée tout au plus à 50 km/h ;

c. d'au moins 60 km/h, là où la limite était fixée tout au plus à 80 km/h;

d. d'au moins 80 km/h, là où la limite était fixée à plus de 80 km/h.

Art. 91, al. 2, let. a, note de bas de page

2 Est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire quiconque :

a. *note de bas de page à la fin : abrogée*

Art. 95, al. 2

2 Est puni d'une peine pécuniaire quiconque conduit un véhicule automobile alors que le permis de conduire à l'essai est échu.

Art. 96, al. 2

2 Est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire quiconque conduit un véhicule automobile en sachant qu'il n'est pas couvert par l'assurance responsabilité civile prescrite ou qui devrait le savoir s'il avait prêté toute l'attention commandée par les circonstances. Dans les cas de peu de gravité, la sanction est une peine pécuniaire.

Art. 98a, al. 4

[4] Dans les cas graves, la sanction est une peine pécuniaire.

Art. 99, al. 1, let. h à j[9]

[1] Est puni de l'amende celui qui

h-j. *abrogés*

Art. 99a Conditions de la répression des conducteurs de véhicules automobiles de puissance ou de vitesse minimes

[1] Est puni de l'amende tout conducteur d'un véhicule automobile de puissance ou de vitesse minimes qui commet une infraction conformément aux articles suivants de la présente loi :

a. art. 91, al. 2, let. a et b ;

b. art. 91*a*, al. 1 ;

c. art. 94, al. 1, sachant que la poursuite pénale n'a lieu que sur plainte si l'auteur est un proche ou un familier du détenteur du véhicule automobile de puissance ou de vitesse minimes et qu'il possédait le permis de conduire requis ;

d. art. 95, al. 1 et 2.

[2] Le Conseil fédéral définit les véhicules automobiles de puissance ou de vitesse minimes visés à l'al. 1.

Art. 105bis Contributions en faveur de nouvelles technologies

[1] Dans le cadre des crédits alloués à des fins de promotion de solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique, l'OFROU peut octroyer des contributions pour :

a. des installations pilotes ou de démonstration ;
b. des projets visant à tester de nouvelles technologies.

[2] Les installations pilotes ou de démonstration situées à l'étranger, de même que les projets pilotes ou de démonstration menés à l'étranger, peuvent être soutenus à titre exceptionnel s'ils contribuent à créer de la valeur ajoutée en Suisse.

[3] Les contributions sont octroyées après dépôt d'une demande et aux conditions suivantes :

a. les requérants garantissent que les travaux seront effectués conformément aux buts poursuivis et que les résultats seront évalués de manière systématique ;

[9] RO **2012** 6291, en l'occurrence 6315 ; pas encore en vigueur

b. le projet a un effet bénéfique dans une optique de durabilité des transports ;
c. le projet sera achevé dans un délai de trois ans.

[4] La contribution représente tout au plus 50 % des coûts imputables.

[5] Le Conseil fédéral règle les autres prescriptions, notamment les exigences concernant la demande, les coûts imputables et les prolongations du délai visé à l'al. 3, let. c.

Art. 106, al. 2bis

[2bis] Le Conseil fédéral peut, dans certains cas, habiliter l'OFROU à autoriser des dérogations à des dispositions d'ordonnance. Cette règle s'applique également aux domaines relevant de la compétence des cantons.

Art. 106a Traités internationaux

[1] Le Conseil fédéral peut conclure des traités internationaux dans le domaine de la circulation routière, notamment en ce qui concerne :

a. la renonciation à l'échange de permis en cas de changement de domicile hors des frontières nationales ;
b. la reconnaissance de permis, d'attestations, de formations complémentaires et d'autorisations ;
c. l'immatriculation de véhicules, en particulier la reconnaissance et le changement de l'immatriculation ;
d. les transports spéciaux transfrontaliers ;
e. l'échange de données relatives aux détenteurs de véhicules, aux autorisations de conduire et aux véhicules automobiles, et notamment la communication de données issues du SIAC ; les traités conclus avec la Principauté du Liechtenstein peuvent prévoir la participation de cette dernière au SIAC ;
f. l'exécution de peines pécuniaires ou d'amendes en cas d'infractions aux règles de la circulation routière ; les traités peuvent prévoir que les peines pécuniaires ou les amendes non recouvrables soient converties en peines privatives de liberté ;
g. la construction et l'équipement de véhicules, l'équipement des usagers des véhicules et la reconnaissance mutuelle des expertises qui s'y rapportent.

[2] Il peut autoriser des amendements aux textes suivants :

a. Convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la circulation routière[10] ;

[10] RS **0.741.10**

b. Accord européen du 1er mai 1971 complétant la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968[11] ;

c. Convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la signalisation routière[12] ;

d. Accord européen du 1er mai 1971 complétant la Convention sur la signalisation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968[13] ;

e. Accord du 20 mars 1958 concernant 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 les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements[14] ;

f. Accord européen du 30 septembre 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route[15] ;

g. Accord européen du 1er juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route[16].

3 Il peut autoriser des amendements aux annexes 1, 3, 4 et 7 de l'accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route afin de tenir compte de l'évolution de la législation européenne en la matière. Font exception les amendements liés à l'interdiction du cabotage routier et à l'accroissement des capacités routières. Par ailleurs, il peut autoriser des dérogations supplémentaires à la limite de poids fixée à l'annexe 6 pour les véhicules à propulsion alternative, pour autant que celles-ci soient limitées au poids supplémentaire requis par le système de propulsion alternative.

4 Il peut déléguer à l'OFROU la compétence d'amender des traités tels que ceux visés aux al. 1 et 2. Il tient compte à cet égard de la portée des amendements.

Art. 109 Abrogation d'autres actes

La loi fédérale du 18 mars 2016 autorisant le Conseil fédéral à approuver des amendements à l'Accord européen du 1er juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)[17] est abrogée.

11 RS **0.741.101**
12 RS **0.741.20**
13 **RS 0.741.201**
14 RS **0.741.411**
15 RS **0.741.621**
16 RS **0.822.725.22**
17 RS **822.22**

II

La loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre[18] est modifiée comme suit :

Art. 7, al. 1

[1] Si le conducteur d'un véhicule n'a pas été intercepté ou appréhendé lors de l'infraction à la LCR[19], à une de ses ordonnances d'exécution ou à la LVA[20], l'amende est établie au nom de la personne physique ou morale inscrite comme détenteur du véhicule dans le permis de circulation.

projet

[18] RS **314.1**
[19] RS **741.01**
[20] RS **741.71**

III

[1] La présente loi est sujette au référendum.

[2] Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

Conseil des États, [date]	Conseil national, [date]
Le président :	Le président :
Le secrétaire :	Le secrétaire :

projet