



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Rapport explicatif

concernant le projet mis en consultation

**Mise en œuvre du programme d'action de la Confédération visant à
renforcer la sécurité routière (Via sicura)**

Berne, le 5 novembre 2008

Introduction et sommaire

Au cours du dernier quart de siècle, des progrès considérables ont été accomplis en matière de sécurité routière. Si 1773 personnes étaient encore tuées sur les routes en 1971, on n'enregistrait plus que 384 décès en 2007. Durant la même période, le nombre de blessés graves a lui aussi nettement reculé. Cette évolution réjouissante ne doit cependant pas masquer le fait que la circulation routière continue d'entraîner de trop nombreux décès et blessures graves. En effet, ces dernières années, le nombre de blessés graves n'a pratiquement pas pu être réduit.

Par le passé, des mesures isolées comme les limitations de vitesse et l'obligation de porter la ceinture de sécurité ou le casque ont permis d'obtenir des succès considérables. Il est possible d'apporter une nouvelle amélioration considérable de la sécurité routière grâce à l'adoption d'une approche plus large dans le cadre d'un programme national de sécurité routière, permettant d'influencer simultanément et positivement les divers facteurs d'accidents. Ce programme n'est pas focalisé sur de nouvelles règles de circulation routière, mais sur des mesures visant à mettre en œuvre plus efficacement les règles et les normes existantes. La Commission de l'UE et le Conseil des ministres des transports de l'Europe suivent la même démarche. Par ailleurs, certains pays européens, comme l'Allemagne, la France, l'Autriche, la Suède et le Danemark, ont arrêté ces dernières années un plan d'action national ou un programme de sécurité routière et/ou des objectifs en matière de sécurité routière quantifiés.

Sur mandat du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), l'Office fédéral des routes (OFROU) a élaboré un programme d'action visant à renforcer la sécurité routière (Via sicura) avec le concours d'organisations spécialisées, de groupements d'intérêts, des autorités cantonales et communales, et des milieux économiques et politiques. Via sicura, qui s'inscrit parfaitement dans la continuité d'une série de programmes nationaux de sécurité routière, montre comment réaliser l'objectif du Conseil fédéral de « baisser considérablement dans un délai de dix ans le nombre des personnes décédées ou gravement blessées dans le trafic routier ». Ce programme correspond à une approche globale : les mesures proposées sont coordonnées entre elles et leur efficacité n'est maximale que lorsqu'elles sont combinées les unes avec les autres. Il ne s'agit pas obligatoirement de mettre en œuvre toutes les mesures mentionnées dans le rapport final sur Via sicura. En cas de refus de certaines des mesures figurant dans le projet mis en consultation, les autres seront coordonnées une nouvelle fois puis regroupées dans un ensemble de mesures, afin de garantir leur efficacité optimale.

Les mesures de Via sicura peuvent être classées dans les catégories suivantes sur la base de leur contenu : comportement des usagers de la route, sécurité des véhicules, sécurité de l'infrastructure routière, prestations et qualité des services de secours, prise de conscience dans la société.

La principale cause des accidents de la circulation résidant dans le comportement (fautif) des personnes, diverses mesures sont prévues pour influencer positivement ce dernier. Elles portent d'abord sur l'aptitude à la conduite (détection précoce des facultés réduites), la capacité de conduire, les possibilités d'établir plus efficacement l'incapacité de conduire, ainsi que sur les qualifications nécessaires à la conduite, qui doivent être entretenues selon le principe de l'apprentissage tout au long de la vie.

D'autres mesures consistent en des adaptations techniques des véhicules qui doivent permettre de réduire les risques d'accident et, ainsi, d'accroître la sécurité à la fois des occupants et des autres usagers de la route. Les modifications apportées ne doivent toutefois pas constituer des entraves commerciales. C'est pourquoi l'accent est mis sur des activités menées à l'échelle internationale.

Les mesures visant à améliorer l'infrastructure routière sont axées, d'une part, sur le principe des « routes clémentes » (« forgiving roads ») et, d'autre part, sur le respect de la condition que la réalisation, l'exploitation et l'entretien des routes ne doivent pas être la cause d'accidents de la circulation. Le repérage et l'élimination systématiques des points noirs en matière d'accidents et des endroits dangereux sont prioritaires.

La qualité des services de secours de la Suisse est certes élevée, mais elle peut être améliorée. En effet, il faut souvent encore trop de temps au personnel de sauvetage pour arriver sur les lieux de l'accident ou pour que les victimes d'accident bénéficient de soins médicaux. La chaîne de sauvetage peut être optimisée.

Si la mobilité routière revêt une valeur très élevée aux yeux des membres de la société, des milieux économiques et du monde politique, tel n'est pas encore le cas de la sécurité routière. On s'accommode du risque d'accidents de la circulation graves, voire très graves, alors qu'il serait possible de les éviter dans une large mesure. Il faudrait encourager une évolution des mentalités sur ce point en sensibilisant et en informant davantage les individus.

Certaines mesures prévues par Via sicura impliquent des modifications de la législation fédérale au niveau de la loi, certaines peuvent être réglementées sur le plan de l'ordonnance, d'autres peuvent être mises en œuvre sur la base des dispositions juridiques actuelles ou ne requièrent aucune disposition de droit. Afin de donner un aperçu de l'ensemble de mesures complet, toutes les mesures sont énumérées dans le présent rapport explicatif.

Le projet de loi et le rapport explicatif contiennent en outre d'autres modifications, notamment les mesures demandées par le Parlement en vue de lutter contre la problématique des chauffards.

Assurer la sécurité routière est une mission dont sont responsables à la fois la Confédération et les cantons. La Confédération légifère en la matière et s'occupe de la construction, de l'exploitation et de l'entretien du réseau des routes nationales, tandis que les cantons sont chargés de l'exécution et de la mise en œuvre des prescriptions ainsi que de la construction, de l'entretien et de l'exploitation du reste du réseau routier. Les cantons emploient les moyens dont ils disposent selon leurs propres priorités : la sécurité routière est donc toujours en concurrence avec d'autres tâches cantonales. Pour cette raison, il convient de faciliter la mise en œuvre des mesures qui sont coûteuses mais particulièrement efficaces, en participant à leur financement. Dans les parties du présent rapport consacrées au financement et aux possibilités de mise en œuvre de Via sicura, des modifications de la loi sont proposées afin de mettre à la disposition des cantons et des communes les moyens requis pour l'application des mesures de sécurité routière. Les diverses possibilités présentées se distinguent les unes des autres de par le montant de ces moyens (45 à 300 millions de francs par année) et le type de financement (utilisation de 50 % du produit des amendes de circulation et/ou augmentation du supplément sur la

prime d'assurance responsabilité civile (assurance RC) à 2,5 ou 5 %).

Table des matières

Introduction et sommaire	2
Table des matières	5
1 Situation initiale	7
1.1 Etat de la sécurité routière en Europe et en Suisse	7
1.2 Victimes d'accidents	7
1.3 Lieu de survenance des accidents	8
1.4 Causes des accidents (négligences, influences)	8
1.5 Facteurs d'influence	8
1.5.1 Comportement des usagers de la route	8
1.5.2 Sécurité des véhicules	8
1.5.3 Infrastructure routière	8
1.5.4 Secours	9
1.5.5 Prise de conscience du problème (<i>awareness</i>)	9
1.6 Dispositions constitutionnelles	9
2 Grandes lignes du projet	9
2.1 Principaux objectifs de Via sicura	9
2.2 Domaines d'intervention	11
2.2.1 L'être humain, usager de la route	11
2.2.2 Exécution des prescriptions	13
2.2.3 Infrastructures	14
2.2.4 Recherche, développement et statistiques	15
2.2.5 Responsabilité civile et assurance responsabilité civile (assurance RC) des véhicules automobiles	15
2.3 Financement	16
2.3.1 Augmentation du supplément sur la prime d'assurance RC (prime RC)	16
2.3.2 Affectation du produit des amendes de circulation	17
2.3.3 Affectation de la part des cantons issue du financement spécial des routes nationales	18
3 Possibilités de mise en œuvre de Via sicura	19
3.1 Contribution financière de 45 millions de francs par année (augmentation du supplément sur la prime RC de 0,75 à 2,5 %)	19
3.2 Contribution financière de 300 millions de francs par année (augmentation du supplément sur la prime RC de 0,75 à 5 % et affectation de 50 % du produit des amendes de circulation)	20
3.3 Contribution financière de 110 millions de francs par année (augmentation du supplément sur la prime RC de 0,75 % à 5 %)	21
3.4 Réorganisation du Fonds de sécurité routière (FSR)	21
4 Commentaires sur les articles modifiés	21
4.1 Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière	21
4.2 Loi du 24 juin 1970 sur les amendes d'ordre	51

4.3	Ordonnance de l'Assemblée fédérale du 21 mars 2003 concernant les taux d'alcoolémie limites admis en matière de circulation routière	54
4.4	Loi du 25 juin 1976 sur une contribution à la prévention des accidents	54
4.5	Loi fédérale du 19 juin 1959 sur l'assurance-invalidité	55
4.6	Loi sur les produits thérapeutiques du 15 décembre 2000	55
5	Relation avec le droit européen	56
6	Mesures Via sicura sans propositions de modifications à l'échelon de la loi, pour information	56
6.1	Sensibilisation à l'aide de campagnes	56
6.2	Information sur les nouveautés	57
6.3	Education à la mobilité et à la sécurité à tous les niveaux de la scolarité	57
6.4	Mise en forme des règles de la circulation routière	58
6.5	Allègements pour la constatation de l'incapacité de conduire	58
6.6	Accélération et uniformisation des procédures de sanction	58
6.7	Localisation des appels d'urgence lancés par téléphone mobile	59
6.8	Soutien psychologique en cas d'incident	59
6.9	Assurance qualité en matière de secours	60
6.10	Restriction aux modifications des roues des véhicules	60
6.11	Amélioration de la visibilité de tous les véhicules	60
6.12	Intensification de l'engagement international en faveur de la sécurité des véhicules ; Approfondissement des contacts internationaux	60
6.13	Introduction d'une gestion de la qualité pour les examens de conduite	60
6.14	Formation de spécialistes de la sécurité routière dans le domaine de l'ingénierie	60
6.15	Moyen permettant de contrôler la distance de sécurité	61
6.16	Charte de la sécurité routière ; label de la sécurité routière	61
6.17	Etude d'impact sur la sécurité routière des dossiers fédéraux	61
6.18	Création d'une commission nationale de la sécurité routière	61
6.19	Pilotage de la politique de sécurité routière et optimisation de la répartition des ressources	61
6.20	Renforcement des aspects de la sécurité routière dans la recherche	61
6.21	Mise en place d'une banque de données de la recherche scientifique sur la sécurité routière	61
6.22	Encouragement de projets pilotes	62

1 Situation initiale

1.1 Etat de la sécurité routière en Europe et en Suisse

La mobilité joue un rôle important dans la vie sociale et économique. Le trafic routier moderne permet d'approvisionner rapidement la population en marchandises tout en offrant aux individus la possibilité de satisfaire leurs besoins personnels en matière de locomotion. Toutefois, la mobilité ne présente pas que des avantages. Ainsi, en Europe, des milliers de personnes perdent la vie ou sont grièvement blessées chaque année dans des accidents de la circulation routière. Les coûts sociaux de ces accidents sont immenses. Rien qu'en Suisse, ils atteignent 13 milliards de francs par an, les dommages immatériels liés aux victimes étant pris en compte avec prudence. De plus, les accidents routiers sont la cause de douleurs que les chiffres ne traduisent pas et qui ne sont pas quantifiables pour les victimes, leurs proches parents, leurs amis et leurs connaissances. Souvent, ces accidents entraînent des pertes sociales et des restrictions sensibles de la qualité de vie.

Dans l'Union européenne 50 000 morts ont été déplorés au total en 2001 sur les routes. Dans le Livre blanc sur les transports publié la même année, la Commission de l'UE formulait l'objectif de réduire le nombre de tués dans des accidents routiers de moitié jusqu'en 2010. Cet objectif a été confirmé dans le programme d'action européen pour la sécurité routière, adopté en 2003. En outre, divers pays européens ont arrêté ces dernières années un plan d'action national ou un programme de sécurité routière et/ou des objectifs quantifiés en la matière : l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Irlande, la Lettonie, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Suède et Chypre.

Si, en Suisse, le nombre de décès dus à des accidents de la route a baissé chaque année de façon constante depuis 2003, nous ne pouvons pas en déduire le maintien d'une tendance positive dans la durée. Une augmentation du nombre de victimes (4 %) a d'ailleurs été enregistrée en 2007 par rapport à l'année précédente (370 en 2006 ; 384 en 2007). La quantité de blessés graves a elle aussi crû (5066 en 2006 et 5235 en 2007).

1.2 Victimes d'accidents

La diminution des accidents de la route enregistrée ces dix dernières années a profité avant tout aux occupants des voitures de tourisme, tandis que le nombre de motocyclistes grièvement blessés a connu l'évolution la plus négative.

Les graves accidents de la route touchent le plus fréquemment les occupants des voitures de tourisme. En 2007, ils représentaient 32 % des personnes tuées ou grièvement blessées, tandis que les motocyclistes atteignaient 30 % et que la catégorie des cyclistes et celle des piétons constituaient chacune 15 % du total.

Entre 1996 et 2007, l'évolution la plus positive en matière d'accidents a concerné les enfants, tandis que la plus défavorable a touché les jeunes (les 15 – 17 ans) et les 45 – 64 ans. Les accidents frappent surtout les enfants et les personnes âgées lorsqu'ils se déplacent à pied, les personnes des autres classes d'âges étant avant tout exposées lorsqu'elles circulent à moto. Les adolescents et les

jeunes adultes forment le groupe de population qui court les plus grands risques d'accident, tandis que les personnes âgées sont les plus exposées à des blessures graves.

1.3 Lieu de survenance des accidents

Plus de la moitié des accidents entraînant des blessés graves ou des morts se produisent à l'intérieur des localités, à peine 40 % surviennent en dehors des localités et moins de 10 % sont observés sur les autoroutes. Si l'on ne considère que le nombre de tués, les chiffres sont différents : si leur proportion est également d'environ 10 % sur les autoroutes, elle est particulièrement élevée sur les autres tronçons situés à l'extérieur des localités (plus de la moitié des décès).

1.4 Causes des accidents (négligences, influences)

Les accidents de la circulation ont souvent plusieurs origines. Pour la statistique des accidents, la police peut attribuer jusqu'à trois causes à chaque personne impliquée, les plus fréquentes étant l'inattention et la distraction, la vitesse et la violation des règles de priorité. Si l'alcool arrive en quatrième position pour ce qui est du nombre de tués et de blessés graves, il engendre, à l'instar de la vitesse, des blessures dont le degré de gravité est plus de deux fois supérieur à celui des autres causes citées.

1.5 Facteurs d'influence

1.5.1 Comportement des usagers de la route

Les accidents de la circulation routière sont principalement dus au comportement des usagers. Malgré la menace de sanctions élevées, les règles de la circulation routière fondamentales sont trop souvent ignorées. Cette remarque vaut notamment pour le respect de la vitesse maximale autorisée et pour l'adaptation de la vitesse aux conditions de route, de trafic et de visibilité. La conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants ne cesse de causer des accidents graves ou très graves. Trop d'usagers de la route se mettent au volant lorsqu'ils ne sont pas aptes à conduire, souffrant d'une dépendance excluant l'aptitude à la conduite (alcool, drogues, médicaments) ou ne possédant pas les traits de caractère requis pour conduire un véhicule automobile.

1.5.2 Sécurité des véhicules

Malgré les progrès réalisés quant à la sécurité des véhicules, ces derniers ne correspondent pas tous aujourd'hui à l'état de la technique. Si les équipements de sécurité de certains types de véhicules ont été beaucoup améliorés, le parc automobile suisse compte encore de nombreux éléments qui sont admis à la circulation routière alors qu'ils n'atteignent pas le niveau de la technique moderne s'agissant de la sécurité active et passive.

1.5.3 Infrastructure routière

La construction, l'exploitation et l'entretien du réseau routier ne satisfont pas partout aux exigences d'une infrastructure routière sûre. On dénombre encore trop de points noirs en matière d'accidents et d'endroits dangereux qui ne sont pas identifiés ni éliminés systématiquement. Par ailleurs, le réseau routier n'est pas

aménagé de manière à éviter ou à réduire les conséquences de la défaillance humaine.

1.5.4 Secours

Lorsqu'un accident survient, la durée d'attente pour une prise en charge médicale adéquate des personnes blessées est souvent trop longue. Nombre d'usagers de la route ne sont pas en mesure d'alerter les services de secours correctement et dans les plus brefs délais. Il arrive aussi fréquemment que le personnel de secours mette trop de temps pour arriver sur les lieux de l'accident afin de soigner les blessés. Le déroulement des opérations de sauvetage (la chaîne de sauvetage) peut être amélioré.

1.5.5 Prise de conscience dans la société (*awareness*)

Les milieux politiques, la société et le monde économique n'ont pas encore suffisamment pris conscience que le trafic routier cause chaque année des morts et des blessés que l'on pourrait éviter grâce à des moyens proportionnés. Certes, ils prennent acte des accidents de la route, notamment lorsque leurs conséquences sont très graves, mais ils prennent généralement trop peu en compte le lourd tribut humain et le coût infligé à l'économie.

1.6 Dispositions constitutionnelles

Conformément à la Constitution fédérale, les droits fondamentaux doivent être réalisés dans l'ensemble de l'ordre juridique (art. 35, al. 1, Cst.¹). Les autorités fédérales ont donc pour mission d'éviter toute violation de ces droits ou restriction des libertés fondamentales protégées en prenant des mesures positives. Parce que les accidents de la route menacent des attributs protégés par le droit à la liberté personnelle (art. 10 Cst.) et par la garantie de la propriété (art. 26 Cst.), à savoir la vie, l'intégrité physique et la propriété, les autorités compétentes sont habilitées par la Constitution à réduire les incidents en recourant à des moyens adaptés. Ce sont les autorités fédérales qui sont qualifiées en la matière, car il incombe à la Confédération de légiférer sur la circulation routière (art. 82, al. 1, Cst.).

Le Conseil fédéral a reconnu la nécessité d'agir dans ce domaine : il a demandé l'élaboration d'un programme d'action visant à renforcer la sécurité routière. Nommé *Via sicura*, ce dernier doit permettre de réduire considérablement le nombre de personnes tuées ou grièvement blessés sur les routes, dans un délai de dix ans.

2 Grandes lignes du projet

2.1 Principaux objectifs de *Via sicura*

Cinq objectifs principaux, qui découlent des principaux facteurs d'influence des accidents routiers, ont été formulés lors de l'élaboration du programme d'action *Via sicura*. Leur réalisation doit permettre d'améliorer durablement la sécurité routière en Suisse. Ces objectifs sont les suivants :

¹ RS 101

1. La sécurité routière jouit dans la société, la politique et l'économie de la même valeur élevée que la mobilité ;
2. Les usagers de la route se comportent de manière sûre, responsable et respectueuse d'autrui ;
3. Tous les véhicules sont sûrs aux niveaux de leur fonctionnement et de la circulation ;
4. Les infrastructures routières sont aménagées, entretenues et exploitées de manière sûre pour la circulation ;
5. Le sauvetage des victimes d'accidents intervient rapidement et dans les règles de l'art.

Les diverses mesures proposées dans ledit projet mis en consultation qui entraînent des modifications de loi découlent de ces cinq objectifs principaux. Elles concernent des domaines variés : l'être humain en tant qu'usager de la route, l'exécution des prescriptions, les infrastructures, la recherche, le développement et les statistiques, ainsi que la responsabilité civile et l'assurance RC. D'autres mesures qui ont fait l'objet d'interventions parlementaires ou de discussions au sein des milieux politiques sont proposées.

Avant d'être choisies, les mesures sont comparées entre elles s'agissant de leurs effets, de leurs coûts et de leur acceptation. Ainsi, si les mesures visant à accroître la sécurité dans le domaine des infrastructures routières jouissent généralement d'un haut degré d'acceptation et ont un effet important et durable, elles sont cependant très coûteuses. En comparaison, les mesures visant à influencer le comportement des usagers de la route coûtent très peu, mais leur acceptation est faible lors de leur introduction et ne croît généralement qu'avec le temps, après des actions de sensibilisation et des contrôles qui entraînent à leur tour des coûts. Les mesures de formation et de perfectionnement bénéficient en soi d'une forte acceptation, qui faiblit toutefois lorsque les mesures ont un caractère contraignant. En outre, pour que leur efficacité se maintienne dans la durée, il est nécessaire de proposer régulièrement de nouveaux cours de perfectionnement et de formation.

De nombreuses mesures de Via sicura n'ont une efficacité optimale que lorsqu'elles sont combinées les unes avec les autres. Par exemple, les mesures visant à accroître la sécurité des véhicules n'atteignent pas l'effet souhaité si les infrastructures routières ne sont pas conçues en conséquence ou si les participants au trafic n'ont pas conscience de leur responsabilité en la matière. C'est pourquoi il importe de ne pas recourir à des mesures isolées, mais de mettre en œuvre un ensemble de mesures cohérent et formant un tout. En cas de refus de certaines mesures figurant dans le rapport final sur Via sicura² à l'issue du processus de consultation, les autres seront coordonnées une nouvelle fois puis regroupées dans un ensemble de mesures, afin de garantir leur efficacité optimale.

² <http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/index.html?lang=fr>

2.2 Domaines d'intervention

2.2.1 L'être humain, usager de la route

L'erreur est humaine et il en sera toujours ainsi. Lorsqu'elle est associée à la masse et à la vitesse, ses conséquences peuvent être fatales. La statistique des accidents de la circulation routière en témoigne. Très rares sont les accidents qui ne sont pas dus au comportement fautif de l'être humain.

Dans ce contexte, la question suivante se pose : comment endiguer les conséquences fatales des erreurs d'origine humaine ? Il est possible d'intervenir à divers niveaux. Premièrement, on peut conduire l'être humain à commettre moins d'erreurs ou moins d'erreurs graves. Deuxièmement, on peut optimiser les infrastructures de telle sorte que les erreurs commises n'entraînent plus de conséquences fatales (principe des « routes clémentes » ou « *forgiving roads* »). Troisièmement, on peut recourir à la télématique dans le domaine de la technique automobile, pour prémunir l'être humain contre les erreurs.

La troisième option est la plus prometteuse. Aujourd'hui déjà, des ordinateurs de toutes sortes incorporés à la voiture corrigent l'activité des conducteurs. Ces appareils, qui opèrent souvent en toute discrétion ou à titre de léger appoint, sont parfaitement acceptés. Il existe d'ores et déjà des véhicules en phase expérimentale qui sont en mesure de se déplacer sans conducteur. Même si la remarque peut déplaire à d'aucuns : la conduite du véhicule par la machine serait significativement plus sûre que celle de l'humain. Toutefois, ce dernier n'abandonnant pas volontiers le contrôle de son véhicule, la commercialisation de tels moyens de transport devrait rester une utopie.

Nous ne saurions donc renoncer à agir positivement sur l'être humain qui pilote le véhicule.

Par principe, les conducteurs doivent être aptes à piloter des véhicules automobiles. L'aptitude à la conduite implique la maturité mentale et physique (âge minimum), un certain état physique et psychique, un caractère et l'absence d'addictions réduisant la capacité à conduire. Tout cela ne suffit toutefois pas : les connaissances et les comportements suffisants doivent aussi être appris, et les qualifications nécessaires à la conduite ainsi acquises doivent être entretenues et développées par la suite tout au long de la vie. En combinant l'aptitude fondamentale de la personne à la conduite, le respect des règles de circulation et l'observation de la signalisation, on peut endiguer le risque inhérent au facteur humain.

Il convient à cette fin de mettre en œuvre les mesures décrites ci-après :

- Exigences minimales quant à l'aptitude à la conduite (mesure Via sicura 509 ; art. 14, al. 2, LCR et 25, al. 3, let. a, projet LCR) :

A l'avenir, le Conseil fédéral devra pouvoir poser des exigences minimales concernant les aptitudes non seulement physiques et psychiques, mais aussi caractérielles.

- Age minimum requis pour conduire un cycle (art. 19, al. 1 et 1^{bis}, projet LCR) : Désormais, l'âge minimum de huit ans sera en principe requis pour conduire

un cycle sur les routes publiques (exceptions prévues dans l'ordonnance). Aujourd'hui, la limite d'âge est fixée sur la base de l'âge du début de la scolarisation obligatoire dans les cantons.

- Exigences posées aux accompagnants (art. 15, al. 1, projet LCR) :

Les accompagnants de titulaires d'un permis d'élève conducteur doivent non seulement être âgés de 23 ans, mais aussi avoir passé avec succès la période probatoire imposée aux nouveaux conducteurs ;

- Interdiction de consommer de l'alcool (mesures Via sicura 508 et 517 ; art. 31, al. 2^{bis}, projet LCR) :

L'interdiction de consommer de l'alcool est proposée pour les personnes qui endossent une responsabilité particulière dans la circulation routière (transport professionnel de personnes ou de marchandises) ou qui peuvent représenter un danger particulier pour les autres usagers de la route (nouveaux conducteurs).

- Augmentation du taux de port du casque à vélo (mesure Via sicura 407 ; art. 57, al. 5, let. b, projet LCR) :

Le conseil fédéral doit être habilité à rendre obligatoire le port du casque à vélo.

- Usage diurne obligatoire des phares (mesure Via sicura 408 ; art. 41, al. 1 et 2, projet LCR) :

Les véhicules automobiles devront à l'avenir circuler en permanence phares allumés.

- Obligation de suivre une formation complémentaire régulière et contrôle périodique de l'aptitude à la conduite (mesures Via sicura 504, 510 et 514 ; art. 15, al. 5, 15b, 15c, et 25, al. 3, let. f et g, projet LCR) :

En vertu de l'art. 15, al. 5, de la LCR, le Conseil fédéral possède déjà la compétence de prescrire une formation complémentaire pour tous les conducteurs de véhicules. Avant de lancer les travaux préparatoires pour une réglementation adéquate dans l'ordonnance, qui sont coûteux, et de pouvoir soumettre un projet d'ordonnance élaboré, il convient de déterminer dans le cadre de la présente procédure de consultation si cette mesure doit absolument être maintenue.

Si la limitation de la validité du permis de conduire également proposée dans cette procédure de consultation faciliterait le contrôle du respect de l'obligation de suivre une formation complémentaire, elle présenterait aussi d'autres avantages. Les cantons (CCDJP) demandent l'introduction de cette limitation pour simplifier l'exécution du contrôle périodique de l'aptitude à la conduite : pareille limitation doit obliger les conducteurs de véhicules à présenter un certificat médical à l'autorité d'immatriculation dans le délai imparti. Quiconque ne présente pas la preuve souhaitée à temps se voit retirer l'autorisation de conduire.

A l'avenir, l'aptitude à la conduite ne pourra être établie que par des médecins

ayant fait une formation à cet effet, ayant passé l'examen y relatif et suivant régulièrement des cours de perfectionnement.

- Cours d'éducation routière pour les conducteurs fautifs (mesures Via sicura 505 et 506 ; art. 16e projet LCR) :

Tous les conducteurs ayant conduit en état d'ébriété ou sous l'emprise de drogues doivent être astreints à suivre un cours d'éducation routière dès la première infraction de ce type. La fréquentation de cette formation doit aussi être imposée aux personnes dont le permis de conduire a été retiré pour au moins six mois en raison d'infractions répétées au droit de la circulation routière.

2.2.2 Exécution des prescriptions

Il est indispensable que les règles de circulation dont le non-respect entraîne le plus souvent des accidents majeurs (décès et blessures graves) soient mieux observées et imposées. Les mesures suivantes sont proposées à cette fin :

- Intensification des contrôles de la circulation (mesures Via sicura 411, 412 et 423 ; art. 105a projet LCR) :

Une affectation du produit des amendes à des mesures visant l'accroissement de la sécurité routière doit permettre d'intensifier les contrôles de police ; il ne s'agit pas de le faire de manière générale, mais d'augmenter le nombre des contrôles effectués pour agir sur les comportements fautifs qui jouent un rôle très important dans la survenue des accidents faisant des morts et des blessés graves et sur les tronçons ou aux heures où les risques sont particulièrement élevés. Les expériences faites dans les pays qui sont en tête en matière de sécurité routière et où les contrôles sont nettement plus fréquents qu'en Suisse montrent qu'une augmentation du nombre de contrôles policiers contribue de façon décisive à l'amélioration de la sécurité routière.

- Coordination des campagnes en matière de sécurité routière – présence policière (mesures Via sicura 401 et 411 ; art. 2 projet de loi sur une contribution à la prévention des accidents) :

Il est prévu que la police participe activement aux campagnes menées à l'échelle suisse sur le mandat du Fonds de sécurité routière (FSR). Ce renforcement de la présence policière, qui est particulièrement important pour l'efficacité des campagnes, doit être garanti au moyen d'accords sur les prestations entre le FSR et les cantons.

- Force probante du contrôle de l'air expiré (mesure Via sicura 513 ; art. 55, al. 6 et 7, let. d, projet LCR ; art. 1 « ordonnance du pour mille »):

Il convient en principe de remplacer par un contrôle de l'haleine la prise de sang qui est aujourd'hui ordonnée pour constater l'incapacité de conduire pour cause d'ébriété. Très lourde pour toutes les parties, la prise de sang ne doit être utilisée qu'exceptionnellement.

- Interdiction des avertissements de contrôles du trafic (art. 98a projet LCR):

Les lacunes actuelles concernant la punissabilité en cas d'avertissements de

contrôles de la circulation doivent être comblées.

- Sanctionnement plus sévère de la conduite sans permis de conduire et de la conduite sans le permis de conduire requis (art. 95, ch. 1 et 1^{bis}, projet LCR) :

La peine minimale doit être la même qu'en cas de conduite malgré un retrait du permis (délit).

- Confiscation et destruction de véhicules automobiles (art. 90a projet LCR) :

La possibilité offerte aux tribunaux de confisquer et de détruire le véhicule de l'auteur d'une infraction grave aux règles de la circulation routière, notamment d'un excès de vitesse important, est décrite dans une disposition spéciale.

- Utilisation d'enregistreurs de données pour les conducteurs coupables d'excès de vitesse (art. 17a et 99, ch. 9, projet LCR) :

Pour éviter les récidives, les personnes dont le permis de conduire a été retiré pour une période particulièrement longue en raison d'excès de vitesse doivent être autorisées à conduire seulement les véhicules équipés d'un enregistreur de données (« boîte noire »).

- Responsabilité civile du détenteur pour les amendes d'ordre (mesure Via sicura 413 ; art. 3a, al. 2, 5 à 8 et 10, projet LAO) :

Cette nouvelle disposition oblige en principe tout détenteur d'un véhicule à payer les amendes d'ordre dues à des contraventions aux règles de la circulation routière commises avec son véhicule.

- Intervention en faveur de poursuites pénales transfrontalières (mesure Via sicura 422 ; art. 106a, al. 3, projet LCR) :

Le Conseil fédéral doit être habilité à conclure des contrats en ce sens avec les autres Etats dans sa propre sphère de compétence.

2.2.3 Infrastructures

L'amélioration des infrastructures est un instrument coûteux, mais très efficace et bien accepté pour accroître la sécurité routière, notamment la protection des usagers de la route les plus vulnérables. Les cantons et les communes étant largement compétents en matière d'infrastructures routières, la mise en œuvre des mesures relatives à ces dernières requiert des instruments d'incitation et de pilotage efficaces de la part de la Confédération (cf. ch. 3).

Les mesures suivantes sont prévues pour améliorer les infrastructures :

- Principes (mesures Via sicura 104, 106, 107, 116, 301, 305, 306, 309, 313 ; art. 6a, al. 1, projet LCR) :

Les routes sont réalisées, entretenues et exploitées de telle sorte que les accidents puissent être évités autant que possible ou qu'ils n'aient pas de graves conséquences sur la vie et l'intégrité physique des personnes impliquées.

- *Road Safety Audit* (mesure Via sicura 312 ; art. 6b projet LCR) :

Les projets de construction de routes doivent être examinés quant à leurs carences en matière de sécurité routière par des experts formés à cette fin

(« chargés de la sécurité »).

- Suppression des endroits potentiellement dangereux et des points noirs (mesures Via sicura 302 et 303 ; art. 6c, al. 2, projet LCR) :

Tous les endroits dangereux et les points noirs du réseau routier doivent être identifiés et éliminés.

- Unification des régimes de vitesse (mesure Via sicura 107 ; art. 6a, al. 2, projet LCR) :

Cette nouvelle disposition doit permettre une harmonisation intercantonale des vitesses : les mêmes normes doivent être appliquées dans toute la Suisse pour ce qui est de la réglementation des vitesses maximales autorisées sur des types de routes déterminés.

2.2.4 Recherche, développement et statistiques

Plus le niveau de sécurité routière est élevé, plus il est important, pour accomplir des progrès supplémentaires, de connaître précisément le déroulement des accidents ainsi que leur cause et de déceler des potentiels de sécurité encore inexploités. Les statistiques et la recherche ne constituent pas un but en soi : elles livrent les données de base nécessaires à une politique de sécurité routière efficace. L'utilisation des connaissances acquises et l'évaluation de leurs effets revêtent une grande importance. Seules certaines des mesures proposées ci-après requièrent des modifications de la loi.

- Etude scientifique des causes d'accidents (mesure Via sicura 621 ; art. 6d projet LCR) :

Les chargés de la sécurité désignés par les propriétaires des routes doivent analyser de façon minutieuse les accidents à l'origine de décès et de blessures graves, et exploiter les résultats obtenus avec soin.

- Analyse des points noirs en matière d'accidents et des endroits dangereux (mesure Via 301 ; art. 6c, al. 1, projet LCR) :

Il convient d'identifier et d'analyser à l'échelle de la Suisse les caractéristiques principales des accidents et les endroits dangereux.

2.2.5 Responsabilité civile et assurance responsabilité civile (assurance RC) des véhicules automobiles

Le comportement des conducteurs de véhicules peut aussi être influencé au moyen de dispositions relatives à la responsabilité civile et à l'assurance RC. Les principales mesures prévues en la matière sont les suivantes :

- pas de renoncement au droit de recours des assurances responsabilité civile en cas de grossières violations des règles de la circulation routière (art. 65, al. 3, projet LCR) :

Les assureurs ne doivent plus pouvoir renoncer contractuellement à leur droit de recours pour le cas où une personne assurée cause un dommage après une violation grossière des règles de la circulation routière.

- droit de regard des assureurs dans le registre des mesures administratives (art. 104b, al. 2, let. b, et 6, let. g, projet LCR) :

Cette nouvelle disposition doit permettre aux assureurs de déterminer les primes en tenant mieux compte des risques et, ainsi, de créer une situation plus équitable entre les assurés concernant les primes. Des études effectuées à l'étranger ont montré que le risque d'accident est plus élevé chez les personnes dont le comportement est dangereux pour la circulation routière, même si elles n'ont pas encore occasionné d'accident.

En outre, nous proposons une couverture des dommages causés par les engins assimilés à des véhicules (art. 76, al. 2, let. d, projet LCR) : ils seront pris en charge par le Fonds national de garantie. Cette couverture sera le plus souvent assurée à titre subsidiaire, car il incombera d'abord à l'assurance RC privée ou à l'assurance accidents de l'auteur du dommage de s'en acquitter : 85 à 90 % des ménages disposent d'une assurance RC privée ; l'assurance-accidents est obligatoire pour toutes les personnes domiciliées en Suisse.

2.3 Financement

Assurer la sécurité routière est une mission dont sont responsables à la fois la Confédération et les cantons. La Confédération s'occupe de la législation concernant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation, des règles de la circulation, de la signalisation, des sanctions, de la responsabilité civile et de l'assurance RC. Les cantons se chargent eux de l'exécution et de la mise en œuvre des prescriptions ainsi que de la construction, de l'entretien et de l'exploitation du réseau routier (à l'exception des routes nationales). Ils emploient les moyens dont ils disposent selon leurs propres priorités : la sécurité est donc toujours en forte concurrence avec d'autres tâches cantonales. C'est pourquoi il convient de faciliter la mise en œuvre des mesures retenues en participant au financement à la charge des cantons et des communes. Plusieurs possibilités de financement ont été examinées, dont deux sont proposées dans le cadre de la procédure de consultation :

2.3.1 Augmentation du supplément sur la prime d'assurance RC (prime RC)

Une augmentation du supplément sur la prime d'assurance RC constitue une source de financement des mesures pertinentes. En effet, ce sont les assureurs RC qui paient la plus grande partie des dommages causés en cas d'accident, avant de répercuter les coûts en conséquence sur les primes des assurés. Si le nombre de personnes tuées et de blessés graves sur les routes diminue grâce aux mesures de Via sicura, les coûts supportés par les assureurs et ceux à la charge des assurés baisseront considérablement. Ces derniers profiteront ainsi directement des mesures appliquées du fait des probables économies de primes qu'ils réaliseront (ou du moins des augmentations limitées de celles-ci). Par ailleurs, le financement des mesures au moyen d'une augmentation du supplément sur les primes d'assurance RC a pour avantage que les assureurs prélèvent les primes en tenant compte des risques et de l'auteur de l'accident. Lors du calcul des primes, ils considèrent non seulement le dommage occasionné, mais aussi les antécédents du conducteur. Ainsi, les assurés qui ont circulé pendant des

années sans accident ou en évitant les risques bénéficient d'une réduction de prime (bonus), tandis que les conducteurs qui ont occasionné des dommages par leur propre faute ou dont le comportement fautif et dangereux a été sanctionné par un retrait du permis de conduire doivent payer un supplément (malus). Si le supplément est prélevé sous la forme d'un pourcentage de la prime ainsi calculée, le montant de l'augmentation pour les détenteurs de véhicules dépend lui aussi des risques et de l'auteur de l'accident.

Aujourd'hui, les assurés paient déjà un supplément de 0,75 % sur leur prime d'assurance RC, qui est affecté à des mesures d'éducation et de sensibilisation. Il faut par conséquent augmenter ce supplément selon les besoins de financement de Via sicura.

2.3.2 Affectation du produit des amendes de circulation

Aujourd'hui, le produit provenant des amendes de circulation est généralement porté au crédit de la caisse générale de l'Etat. Lors de l'allocation des moyens de cette dernière, les polices doivent composer avec la longue liste des autres demandeurs.

L'affectation du produit des amendes de circulation à l'accroissement de la sécurité routière permettrait une double amélioration en la matière grâce à une intensification des contrôles policiers visant à agir sur les comportements fautifs compromettant la sécurité ou effectués aux endroits dangereux. En effet, elle entraînerait en premier lieu une diminution des infractions commises, les contrôles de vitesse et de l'air expiré réalisés à l'intérieur et à l'extérieur des localités contribuant à eux seuls déjà très fortement à l'abaissement du nombre d'accidents. En second lieu, l'augmentation des contrôles générerait des ressources financières supplémentaires pouvant être affectées à leur tour à l'amélioration de la sécurité routière. En outre, l'utilisation du produit des amendes de circulation pourrait même accroître l'acceptation des contrôles par les usagers de la route du fait que les critiques selon lesquelles les contrôles servent avant tout à remplir les caisses de l'Etat devraient diminuer.

Même après l'introduction de la disposition nécessaire dans la LCR, les cantons pourront continuer à décider quels projets ou tâches de sécurité routière seront financés par le produit des amendes. L'exigence qui leur est posée en la matière est de réinvestir 50 % de ces revenus dans la sécurité routière.

En retenant la moitié d'une somme des revenus issus des amendes en Suisse estimée à 400 millions de francs environ, on obtient ainsi quelque 200 millions pour la sécurité routière.

Deux interventions parlementaires³ demandent d'intégrer à la législation routière une disposition prévoyant que la moitié du produit des amendes de circulation

³ Motion Giezendanner (06.3529) du 5.10.2006, Utiliser le produit des amendes pour renforcer la sécurité routière;
http://www.parlament.ch/F/Suche/Pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20063529
Motion Teuscher (06.3608) du 6.10.2006, Affectation à la sécurité routière d'une partie du produit des amendes;
http://www.parlament.ch/F/Suche/Pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20063608

soit allouée à la sécurité routière. Elles demandent toutes deux que ces moyens soient affectés à la sensibilisation, à l'éducation, au perfectionnement et à l'amélioration des infrastructures. L'une d'entre elles demande en outre d'employer ces fonds également pour les systèmes de contrôle et de surveillance.

Ce mode de financement met en valeur le principe de causalité encore plus que l'augmentation du supplément sur la prime d'assurance RC : quiconque est sanctionné d'une amende pour avoir commis une infraction dangereuse sur la route contribue à la sécurité routière par son paiement.

Cependant, l'affectation du produit des amendes de circulation impliquerait une ingérence dans la souveraineté des cantons et des communes en matière de finances, et les moyens alloués à la sécurité routière ne pourraient plus l'être à d'autres tâches. Les cantons et les communes devraient alors soit renoncer à certaines missions, soit se procurer les ressources nécessaires à leur accomplissement par d'autres moyens. De plus, cette affectation serait en contradiction avec l'art. 374 du Code pénal⁴, qui prévoit que le produit des peines pécuniaires, des amendes et des confiscations appartient aux cantons. C'est pourquoi le Conseil fédéral ne place pas ce mode de financement au premier plan. Malgré ces réserves, il importe que les cantons et tous les autres participants à la consultation puissent donner leur avis en la matière. Ainsi, il est très important que les gouvernements cantonaux se prononcent sur les deux interventions parlementaires pendantes et qui visent un même objectif.

2.3.3 Affectation de la part des cantons issue du financement spécial de la circulation routière

Depuis l'entrée en vigueur de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons le 1^{er} janvier 2008, les mesures relatives aux infrastructures mises en œuvre sur les routes nationales sont financées à 100 % par le Fonds d'infrastructure et le financement spécial de la circulation routière (FSCR), c'est-à-dire par les recettes à affectation obligatoire provenant de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière. Chaque année, les cantons reçoivent environ 160 millions de francs du FSCR à titre de contributions globales ainsi que 10 % des recettes totales de ce fonds. Ces moyens sont « à affectation à obligatoire », c'est-à-dire qu'ils doivent être alloués à des questions générales relatives aux routes. Les cantons disposent ainsi de ressources fédérales leur permettant de financer des mesures relatives aux infrastructures pour améliorer la sécurité routière sur le réseau cantonal et communal.

La question suivante se pose dans ce contexte : dans quelle mesure serait-il adéquat et conforme au principe de causalité d'obliger les cantons à affecter une part déterminée des ressources décrites ci-dessus à la sécurité routière ? Après examen de ce point, l'opinion prévaut que la marge de manœuvre des cantons ne devrait pas être limitée et que ces derniers devraient continuer à bénéficier d'une totale liberté dans l'utilisation des moyens à disposition, chaque canton

⁴ RS 311.0

connaissant une situation propre à ses infrastructures. Il est aussi considéré que ce mode de financement tient trop peu compte du principe de la causalité et qu'il entraînerait une ingérence de la Confédération dans la répartition des tâches prévue par la RPT.

Pour cette raison, aucune modification du droit n'est proposée en vue de contraindre les cantons à allouer une part déterminée de leurs moyens à des mesures visant l'accroissement de la sécurité routière. Cependant, le droit en vigueur autorise et encourage les cantons à financer à leur gré des projets concernant la sécurité sur les routes cantonales et sur les autres routes grâce aux ressources qui leur reviennent. Il est toutefois impossible de chiffrer la part des mesures d'infrastructure de Via sicura ainsi couverte, les cantons étant seuls à décider de la répartition de leurs ressources.

3 Possibilités de mise en œuvre de Via sicura

Trois possibilités de mise en œuvre de Via sicura sont proposées ci-après, dans le respect de l'objectif de ce programme tel qu'il a été formulé par le Conseil fédéral (« baisser considérablement dans un délai de dix ans le nombre des personnes décédées ou gravement blessées dans le trafic routier »). Elles se distinguent les unes des autres pour ce qui est de l'étendue des moyens supplémentaires qui doivent être mis à la disposition des cantons et des communes. Chaque possibilité est composée des mesures estimées les plus efficaces compte tenu des moyens disponibles.

3.1 Contribution financière de 45 millions de francs par année (augmentation du supplément sur la prime RC de 0,75 à 2,5 %)

L'ensemble des mesures relevant du droit de la circulation routière, à savoir celles qui concernent l'être humain comme usager de la route (ch. 2.2.1) et la responsabilité civile et assurance RC des véhicules automobiles (ch. 2.2.5) peuvent être mises en œuvre. Par contre, dans le domaine d'intervention « Exécution des prescriptions » (ch. 2.2.2), il faut renoncer à l'intensification des contrôles policiers. De même, les instruments d'incitation et de pilotage pour l'amélioration des infrastructures routières cantonales et communales (ch. 2.2.3 et 2.2.4) ne peuvent pas être employés.

La mise en œuvre des mesures relevant du droit de la circulation routière constitue l'une des tâches d'exécution normales des cantons en la matière. Cependant, il est proposé d'apporter un financement spécial de 45 millions de francs par année pour les mesures éducatives et informatives décrites dans Via sicura et prises par les cantons. Aujourd'hui, c'est le Fonds de sécurité routière (FSR) de la Confédération qui finance, pour un montant annuel de quelque 20 millions de francs (supplément de 0,75 % sur la prime d'assurance RC), les projets de sécurité routière réalisés par exemple par le Bureau suisse de prévention des accidents (bpa), les assureurs, les organisations de transport ou d'autres organisations actives dans le domaine de la sécurité routière. Ce financement doit être maintenu. La Commission administrative du FSR nommée par le Conseil fédéral doit en outre conclure des accords sur les prestations avec les cantons concernant la prise de mesures éducatives et informatives prévues dans Via sicura. Il

convient à cette fin d'augmenter le supplément sur la prime d'assurance RC de 1,75 %.

Cette possibilité de mise en œuvre du programme permettrait, dans un délai de dix ans, de sauver la vie à 70 personnes environ et d'empêcher des blessures graves chez quelque 700 individus chaque année.

3.2 Contribution financière de 300 millions de francs par année (augmentation du supplément sur la prime RC de 0,75 à 5 % et affectation de 50 % du produit des amendes de circulation)

L'efficacité du programme pourrait être améliorée considérablement si la mise en œuvre des mesures citées dans la variante 3.1 était associée à une amélioration de la sécurité des infrastructures routières et à une augmentation du nombre de contrôles routiers. L'intensification des contrôles doit être réalisée avant tout pour sanctionner les infractions les plus susceptibles de créer des accidents graves, aux heures et sur les tronçons qui sont reconnus comme les plus dangereux.

La mise en œuvre de ces mesures certes coûteuses, mais très efficaces et, ainsi, de tout l'ensemble de mesures de Via sicura permettrait, dans un délai de dix ans, de sauver la vie de 180 personnes environ et d'empêcher des blessures graves chez quelque 1800 individus chaque année.

Les deux modes de financement suivants sont proposés pour permettre la mise en œuvre de l'ensemble de mesures complet de Via sicura : augmentation du supplément sur la prime RC, qui est aujourd'hui de 0,75 %, à 5 % ; affectation de 50 % du produit des amendes de circulation.

Si le volume des primes est de quelque 2,6 milliards de francs, le supplément de 5 % sur la prime RC équivaut à 130 millions de francs par année. La moitié de cette somme (2,5 % du supplément) doit être allouée d'une part au financement de mesures éducatives et informatives par le Fonds de sécurité routière (FSR) et, d'autre part, à la conclusion d'accords sur les prestations entre la Confédération (FSR) et les cantons (45 millions de francs) (cf. variante 3.1).

Les assureurs versent l'autre moitié (2,5 %) directement aux cantons, en fonction du nombre de véhicules admis à la circulation dans ces derniers. En d'autres termes, les assureurs versent au canton d'immatriculation le supplément de 2,5 % par véhicule assuré.

Avec le 2,5 % issu du supplément sur la prime d'assurance RC et l'utilisation de 50 % du produit des amendes de circulation, les cantons disposent chaque année d'environ 255 millions de francs pour la mise en œuvre des mesures coûteuses (contrôles policiers, amélioration des infrastructures). Les cantons doivent ensuite pouvoir décider seuls de leur manière d'exercer leur activité de contrôle et de leurs priorités pour ce qui est des éléments d'infrastructure qui nécessitent une réfection, pour deux raisons. En premier lieu, ces ressources appartiennent aux cantons en vertu de la loi (art. 374 code pénal suisse). En second lieu, il faut veiller au respect de l'autonomie de décision des cantons dans l'utilisation de leurs moyens (ch. 2.2).

La Confédération doit apporter son soutien et dispenser des conseils aux can-

tons pour la mise en œuvre du programme. L'Office fédéral des routes (OFROU) évalue les accidents grâce au système d'information pour la gestion des routes et du trafic (MISTRA), et fournit ainsi des bases de décision aux cantons. En outre, il conseille les cantons où la situation quant au type et à la fréquence des accidents est négative.

3.3 Contribution financière de 110 millions de francs par année (augmentation du supplément sur la prime RC de 0,75 % à 5 %)

Cette variante permet en principe de mettre en œuvre toutes les mesures du programme d'action. Toutefois, les ressources financières disponibles étant inférieures à celles prévues dans la variante 3.2, les mesures coûteuses (intensification des contrôles de circulation et amélioration des infrastructures) peuvent être appliquées moins largement. Il en résulte que l'efficacité de cette variante est également moindre : dans un délai de dix ans, elle permettrait de sauver 90 vies et d'empêcher des blessures graves chez quelque 900 personnes chaque année.

Les ressources financières nécessaires à sa mise en œuvre proviennent de l'augmentation du supplément sur la prime RC, qui est aujourd'hui de 0,75 %, à 5 %. Ce pourcentage est réparti équitablement (2,5 %) entre le FSR d'une part et les cantons d'autre part, comme dans la variante 3.2. Cependant, aucune ressource n'est issue du produit des amendes de circulation.

Le FSR peut allouer une partie des moyens obtenus à la poursuite des tâches assumées jusqu'ici : comme auparavant, il dispose de 0,75 % à cet effet. Les ressources nouvelles (1,75 %) doivent être consacrées à la conclusion d'accords sur les prestations, comme dans la possibilité 3.1. Les 2,5 % restants doivent être mis à la disposition des cantons pour la mise en œuvre des mesures coûteuses (contrôles policiers, amélioration des infrastructures), comme dans la variante 3.2. Les commentaires pour cette dernière au sujet de l'autonomie de décision des cantons et le soutien apporté par la Confédération pour l'application du projet s'applique aussi.

3.4 Réorganisation du Fonds de sécurité routière (FSR)

Dans chacune des variantes, des tâches supplémentaires sont confiées au FSR. A la lumière des résultats de la consultation et du Rapport du Conseil fédéral sur l'externalisation et la gestion des tâches de la Confédération (rapport sur le gouvernement d'entreprise)⁵, il faudra examiner si une adaptation du FSR est nécessaire et, le cas échéant, comment procéder.

4 Commentaires sur les articles modifiés

4.1 Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière⁶

Art. 6a (nouveau) Principes

L'obligation imposée aux propriétaires de routes que sont la Confédération, les cantons et les communes d'aménager et d'équiper ces voies de manière à ex-

⁵ FF 2006 7799

⁶ RS 741.01

clure tant que possible les accidents ou à en atténuer au maximum les incidences sur la vie et l'intégrité physique des personnes impliquées nécessite des améliorations, en particulier :

- A proximité des chantiers, les tronçons à emprunter doivent être signalisés de façon bien visible et homogène, et la vitesse de circulation doit être adaptée en fonction des risques. Ces deux mesures permettent de réduire les risques d'accident dans les zones de chantiers et d'augmenter la sécurité au travail lors de l'entretien des routes nationales (al. 1).
- Sur les routes très fréquentées en dehors des localités, il convient d'aménager, où cela s'avère judicieux et approprié, des éléments de séparation afin d'éviter toute collision avec les véhicules arrivant en sens inverse. Il faut toutefois veiller à ce que ces équipements ne bloquent pas l'accès de la police et des équipes de sauvetage et n'occasionnent pas de nouveaux dangers pour les cyclistes (al. 1).
- Dans les localités, les limitations de vitesse appliquées sur les routes doivent dépendre de la fonction de ces dernières : si la limitation générale de vitesse à 50 km/h reste valable sur les routes affectées à la circulation générale, il convient d'imposer généralement la vitesse de 30 km/h sur les routes d'intérêt local, dans les zones de rencontre, dans les zones piétonnes ainsi que dans les secteurs où sont prises d'autres mesures de modération du trafic. Il s'agit ainsi de préserver les quartiers d'habitation sans intervenir sur l'ensemble du trafic (al. 1).
- Sur les autoroutes et les routes principales, il faut optimiser le guidage du trafic, qui dépend en particulier du volume de circulation et de la signalisation. Un guidage du trafic optimal sur le plan optique favorise, chez les conducteurs, l'adaptation automatique de la vitesse de circulation aux conditions de la route (al. 2).

La nouvelle réglementation proposée doit permettre une amélioration générale de la sécurité routière sans accroître la responsabilité de la collectivité publique en cas de dommages dus à une installation défectueuse ou à un défaut d'entretien des routes. L'amélioration d'une infrastructure ne signifie pas automatiquement que celle-ci était auparavant défectueuse au sens de l'art. 58 de la loi fédérale complétant le Code civil suisse⁷.

Art. 6b (nouveau) Planification et exécution

L'ensemble des projets de construction de routes doivent être examinés quant à leurs carences en matière de sécurité routière au moyen de méthodes uniformes définies par la Confédération. Cette appréciation de la sécurité routière est obligatoire pour toute nouvelle construction, transformation et réfection, et sert de base de travail et de décision aux maîtres d'ouvrage. Aucun droit de procédure nouveau n'est concédé (al. 1 et 2).

La formation d'experts compétents dans le domaine de la sécurité routière (chargés de la sécurité) est essentielle pour la sécurité des infrastructures routières.

Elle consiste en des cours, études postgrades et perfectionnements. Elle est dispensée dans les hautes écoles et les hautes écoles spécialisées et doit être couronnée par un certificat (al. 3).

Art. 6c (nouveau) Points noirs en matière d'accidents et endroits dangereux

Aujourd'hui déjà, cantons et communes exploitent les données de la statistique des accidents relatives aux points noirs. Le système d'information pour la gestion des routes et du trafic (MISTRA) facilitera cette tâche, grâce à une qualité de données constante et aux nombreux nouveaux paramètres pris en compte. MISTRA fournit par ailleurs des outils permettant de tirer des conclusions de l'analyse des points noirs en matière d'accidents (al. 1).

La suppression des points noirs en matière d'accidents et des endroits dangereux se fait par étapes. Cette mesure vise à éliminer l'ensemble des points noirs et des endroits dangereux, et à éviter le plus possible leur réapparition (al. 2).

Art. 6d (nouveau) Analyse des accidents

Les accidents entraînant des morts et des blessés graves doivent être analysés et évalués de façon ciblée : le comportement des personnes impliquées, les mesures matérielles, techniques et organisationnelles nécessaires et l'intervention des équipes de sauvetage doivent être considérés. Ce sont les chargés de la sécurité, qui doivent être désignés par les maîtres d'ouvrages pour les domaines relevant de leur compétence, qui effectuent cette analyse (art. 6, al. 3, projet LCR).

Art. 14 Aptitude à la conduite et qualifications nécessaires à la conduite

La seule nouveauté dans le contenu de cet article, outre la formulation, est la mention explicite de l'obligation pour les conducteurs de posséder aussi certaines propriétés caractérielles (al. 2, let. d).

Art. 14a (nouveau) Permis d'élève conducteur

Aucune modification n'a été apportée au contenu de cet article.

Art 15, titre, al. 1, 3, 4, 2^e phrase, et 5, 2^e phrase

Les titulaires d'un permis de conduire à l'essai étant encore eux-mêmes en formation (2^e phase), ils ne doivent pas pouvoir être accompagnants lors de courses d'apprentissages. Pour cette raison, il est proposé de requérir des accompagnants de courses d'apprentissage, en plus des exigences posées à ce stade (avoir 23 ans et être titulaire du permis de la catégorie correspondante depuis 3 ans), qu'ils aient passé la période probatoire (al. 1).

Les al. 3 et 4 constituent une simple adaptation à la terminologie employée dans l'ordonnance sur les moniteurs de conduite.

Dès 2009, une obligation de perfectionnement sera introduite dans le cadre de la nouvelle ordonnance réglant l'admission des chauffeurs (OACP)⁸ pour ceux

⁷ RS 220

⁸ RS 741.521 ; RO 2007 3539 ; <http://www.admin.ch/ch/f/as/2007/3539.pdf>

d'entre eux qui transportent professionnellement des personnes ou des marchandises au moyen de véhicules automobiles lourds. Ils seront tenus d'accomplir 35 heures de perfectionnement en cinq ans.

Des prescriptions similaires applicables aux autres conducteurs de véhicules automobiles seront aussi discutées, mais de façon limitée. Dans le cadre de la présente procédure de consultation, il s'agit d'abord de déterminer si une obligation de perfectionnement est acceptée dans ce cas et, si oui, dans quelle mesure. La proposition faite est la suivante : tous les titulaires d'un permis de conduire qui ne sont pas déjà soumis à l'obligation de perfectionnement de l'OACP doivent suivre un jour de formation théorique et pratique tous les dix ans.

Le contenu des cours de perfectionnement et les exigences posées aux organisateurs de ces formations devront être soumis à la discussion dans le cadre d'une procédure de consultation ultérieure concernant la modification de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière. Il est considéré que, pour garantir un bon niveau de qualité, les cours de perfectionnement doivent être reconnus officiellement. Des cours théoriques et pratiques (donnés sur des aires fermées ou sur la voie publique) permettront de traiter les thèmes liés à la sécurité routière (p. ex. diminution de l'aptitude à la conduite du fait de l'alcool ou des médicaments), de rafraîchir la connaissance des règles de la circulation et d'en clarifier le sens. On développera l'enseignement en se basant sur les contenus présentés durant les cours de perfectionnement donnés aux titulaires du permis de conduire à l'essai.

Pour la mise en œuvre, on pourra s'appuyer sur la formation continue actuellement dispensée sur une base volontaire. Les cours recommandés par le Conseil suisse de la sécurité routière traitent dans une large mesure des thèmes cités ci-dessus et du savoir-faire nécessaire au développement d'éléments de cours supplémentaires. En outre, on pourra se référer à l'expérience acquise dans la formation en deux phases.

La Conférence des ministres européens des transports s'est elle aussi prononcée plusieurs fois ces dernières années en faveur d'un perfectionnement périodique, dans le cadre des conférences sur la sécurité routière tenues à Vérone.

Art. 15a, al. 1, 1^{bis} (nouveau) et 2

Cet article contient exclusivement des adaptations formelles, rendues nécessaires par le nouvel article 15c.

Art. 15b (nouveau) Permis de conduire à validité limitée

Cet article ne contient aucun nouvel élément de fond.

Art. 15c (nouveau) Durée de validité du permis de conduire

De façon générale, c'est-à-dire indépendamment de l'âge du titulaire, le permis de conduire ne doit plus être décerné que pour une durée déterminée ; de plus, la prolongation de sa durée de validité dépendra de la preuve de l'aptitude à la conduite et de la fréquentation des cours de perfectionnement prescrits. Certes, les mesures « formation complémentaire obligatoire » et « contrôle périodique de l'aptitude à la conduite » peuvent aussi être réalisées sans limitation de la durée

du permis de conduire. Cependant, fixer un délai a pour avantage que les titulaires du permis doivent prendre la responsabilité eux-mêmes de faire prolonger la validité de leur permis. En l'absence d'une limitation de cette dernière, il faudrait confier cette tâche aux autorités cantonales d'admission. Ces dernières devraient contrôler, dans le cadre du système de rappel, si la formation complémentaire obligatoire a été effectuée et si les preuves requises concernant l'aptitude à la conduite sont réunies. Si les conditions n'étaient pas remplies, les autorités devraient retirer le permis de conduire.

Nous avons une raison supplémentaire de vouloir limiter par principe la durée de validité des permis de conduire : actuellement, seuls quatre pays membres de l'Union européenne délivrent encore les permis de conduire pour les voitures de tourisme et les motocycles sans limitation de durée (l'Autriche, la Belgique, la France et l'Allemagne). Dans les autres Etats membres, leur durée de validité est limitée. Dans le cadre de la troisième directive relative au permis de conduire⁹, les Etats membres sont tenus de limiter à dix ans la durée de validité des permis de conduire pour les voitures de tourisme et les motocycles. Ils peuvent prolonger cette durée à 15 ans. Le permis de conduire pour les camions et les bus doit être limité à 5 ans. Les Etats membres qui prévoient de soumettre régulièrement les conducteurs de voitures de tourisme et de motocycles à des contrôles médicaux doivent observer qu'un nouvel examen ne peut être exigé qu'en lien avec le renouvellement du permis de conduire. Les conducteurs de camions et de bus doivent se soumettre à un examen lors de chaque renouvellement de leur permis de conduire. Ces prescriptions devront entrer en vigueur dans l'UE au 19 janvier 2013.

Si la Suisse entendait renoncer à échanger le permis de conduire également en cas de changement de domicile transfrontalier, comme cela se fait déjà dans l'UE et dans l'EEE, le maintien de la durée illimitée actuelle du permis de conduire entraverait encore plus le contrôle de l'aptitude à conduire et le perfectionnement. Si la durée de validité du permis est limitée, le titulaire doit se soucier de sa prolongation et veiller à apporter les preuves voulues (principe de la « dette portable »). Le Conseil fédéral prévoira un délai de transition adéquat, car l'UE a elle-même adopté une très longue période transitoire (jusqu'en 2033) pour échanger les permis de durée illimités déjà délivrés.

Le premier octroi d'un permis de conduire survient dans une catégorie d'âge où les personnes sont généralement encore en bonne santé. La procédure actuelle, qui comprend un test de la vue et une déclaration du candidat sur son état de santé (cf. annexe 4 de l'OAC ; RS 741.51), a fait ses preuves pour les conducteurs non professionnels et sera maintenue sous cette forme. En vertu de la législation en vigueur, ces conducteurs de véhicules automobiles n'ont plus à s'inquiéter de leur aptitude à la conduite avant d'atteindre l'âge de 70 ans. Dans les cas extrêmes, 52 ans s'écoulent donc sans que l'intéressé ne doive rendre des comptes à ce sujet. La vue est d'une importance particulière : les conduc-

⁹ JO L 403 du 30.12.06, p. 18 :

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/fr/oj/2006/l_403/l_40320061230fr00180060.pdf

teurs de véhicules automobiles perçoivent en effet environ 90 % des informations importantes du trafic par les yeux. Lorsque l'on conduit une voiture, toutes les fonctions de la vue et des sens doivent travailler de concert, afin de garantir une performance optimale qui prévienne la fatigue. Il est toutefois un fait que l'acuité visuelle diminue avec la montée en âge : les personnes de 40 ans disposent encore d'environ 90 % de l'acuité visuelle des personnes de 20 ans. A 60 ans, la perte est déjà de 25 % et à 80 ans, notre acuité visuelle est en moyenne réduite de moitié par rapport à notre capacité initiale¹⁰. Cette situation s'aggrave lors de la conduite nocturne : l'acuité visuelle se réduit à seulement un vingtième environ du niveau diurne. De ce fait, les obstacles et les piétons sont perçus beaucoup plus tard. Si de mauvaises conditions de visibilité viennent s'y ajouter (pluie, brouillard, éblouissement), une capacité visuelle insuffisante provoque presque inévitablement des situations dangereuses. C'est pourquoi la capacité visuelle devrait être régulièrement contrôlée par un spécialiste. Jusqu'ici, le législateur s'est reposé à cet égard sur la responsabilité propre des conducteurs de véhicules automobiles. Cependant, ce choix ne s'est pas avéré judicieux. Selon une étude sur l'acuité visuelle de quelque 500 titulaires de permis de conduire menée par l'Office fédéral des routes voilà déjà quelques années, 10 % environ des personnes soumises au test ne remplissaient même pas les exigences minimales visées à l'annexe 1 de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC ; RS 741.51) et quelque 40 % étaient en dessous du niveau d'acuité visuelle normale de 1,0/1,0. Il y a lieu de supposer que la situation ne s'est pas améliorée depuis lors. La capacité visuelle ne faisant guère l'objet d'un test après un accident, la statistique des accidents ne comporte quasiment pas de cas de capacité visuelle réduite. Pourtant, il existe manifestement un lien de causalité entre la capacité visuelle déficiente et le danger d'accident. C'est pourquoi nous proposons l'obligation de transmettre régulièrement une attestation de la capacité visuelle aux autorités dès la 40^e année (tous les 10 ans jusqu'à 60 ans, puis tous les 5 ans ; variante : tous les 10 ans jusqu'à 70 ans) (al. 1 et 2). Une déclaration de l'intéressé sur son état de santé sera également remise à chaque fois. La surveillance systématique de l'aptitude à la conduite par ces mesures simples, mais efficaces, est suffisante avant 70 ans s'agissant de sécurité de la circulation routière (al. 2).

A partir de la 70^e année, comme jusqu'ici, un examen médical doit montrer que l'aptitude à la conduite est encore suffisante (al. 3). Cet examen peut être effectué par du personnel médical formé à la médecine des transports. Il ne joue dès lors en principe aucun rôle qu'il s'agisse du médecin traitant ou d'un médecin-conseil désigné par les autorités. Les nouvelles prescriptions en matière d'assurance qualité des examens de l'aptitude à la conduite sont déterminantes (cf. art. 25, al. 3, projet LCR).

Avant de recevoir leur permis d'élève conducteur ou avant de subir l'examen de conduite, les chauffeurs professionnels sont toujours tenus de se soumettre à un examen chez le médecin-conseil des autorités. Cette visite médicale doit être ré-

¹⁰ Université de Paderborn, Dr. Burkard Wördenweber, *Wahrnehmung und Erzeugung von Licht*, fig. 1 et 26 ; voir la documentation détaillée sur le sujet sous : <http://www.l-lab.de/DE/DE.jsp>

pétée tous les 5 ans jusqu'à 50 ans et tous les 3 ans au delà. A partir de 70 ans, on ne distingue plus entre les conducteurs transportant des marchandises à titre professionnel et les personnes qui conduisent des véhicules automobiles à titre non professionnel : comme aujourd'hui, les deux groupes de personnes doivent se faire ausculter tous les 2 ans ; dès 80 ans, ils devront désormais le faire chaque année. Les permis de conduire permettant la conduite de véhicules affectés au transport de personnes et comptant plus de huit places assises en plus du siège du conducteur échoiront dorénavant dès que le titulaire aura atteint l'âge de 70 ans. Cette mesure vaut pour les permis de la catégorie D et de la sous-catégorie D1. Les conditions de circulation actuelles, qui sont particulièrement complexes, requièrent une protection plus élevée des passagers d'autocars et de minibus. De petites erreurs ou insuffisances du chauffeur peuvent déjà avoir des conséquences dramatiques.

Comme variante, nous proposons de faire échoir les permis de conduire concernés à l'âge de 75 ans, étant donné l'augmentation de l'espérance de vie en bonne santé et les efforts menés actuellement en faveur d'une flexibilisation de l'âge de la retraite.

Art. 15d (nouveau) Vérification de l'aptitude à la conduite et des qualifications nécessaires

Le recensement systématique de l'état d'aptitude à la conduite tel qu'il est décrit ci-dessus ne suffit pas à saisir à temps tous les cas. C'est ainsi que des clarifications intermédiaires peuvent être requises sur la base des constats de police, des accidents, des infractions et d'autres données.

- Dépendance à l'alcool (let. a) : les personnes présentant, dans la circulation routière, une concentration d'alcool élevée dans le sang ou dans l'haleine devront se soumettre à un examen d'aptitude à la conduite. Du point de vue médical, un examen paraît indiqué pour les personnes ayant conduit un véhicule automobile avec un taux d'alcool de 1,6 pour mille ou plus. De telles concentrations suggèrent une addiction.
- Dépendance aux stupéfiants (let. b) : la dépendance aux stupéfiants et la conduite sûre de véhicules automobiles ne sont en principe pas compatibles. Compte tenu du fort potentiel d'addiction de certaines substances (p. ex. la cocaïne), un examen de l'aptitude à la conduite se justifie dès le premier constat de consommation.
- Graves violations des règles de la circulation routière (let. c) : il s'agit en l'occurrence d'infractions qui ne relèvent pas simplement de la négligence, mais qui découlent d'une négligence grave, voire qui sont préméditées (p. ex. les freinages visant à perturber le trafic, les courses non autorisées, les excès de vitesse extrêmes, etc.). L'examen se concentrera dans de tels cas sur les aptitudes caractérielles.
- Rentiers AI (let. d et art. 66a, al. 1^{bis}, LAI) : l'aptitude à la conduite peut être modifiée par un handicap physique ou psychique, selon la forme de ce dernier. Il existe de nombreuses possibilités pour rétablir l'aptitude à la conduite des personnes en situation de handicap physique. Par contre, l'invalidité

d'origine psychique est plus problématique : il convient d'examiner si la perturbation psychique est conciliable avec la conduite sûre d'un véhicule automobile. Nous proposons par conséquent que les offices cantonaux chargés des rentes AI soient autorisés à transmettre les données nécessaires à l'évaluation de l'aptitude à la conduite et des qualifications nécessaires à la conduite aux autorités d'admission. Ces dernières doivent alors procéder aux clarifications nécessaires. L'introduction de ce droit de communication accordé aux offices AI nécessite une adaptation de la loi fédérale du 19 juin 1959 sur l'assurance-invalidité¹¹.

Les autorités d'admission ne procèdent à aucune investigation complémentaire en cas de communication concernant des personnes qui ne possèdent pas de permis de conduire. L'autorité doit au contraire détruire immédiatement les documents reçus par les offices AI (art. 15d, al. 2, projet LCR).

- Communication du médecin (let. e et art. 104, al. 3, projet LCR) : comme dans le droit en vigueur, les médecins doivent avoir la possibilité d'annoncer les personnes qui leur paraissent inaptes à la conduite aux autorités responsables. Nous renonçons toutefois à imposer une obligation de le faire, car elle ne serait guère applicable et pourrait crispier durablement la relation entre le médecin et son patient. En cas d'obligation d'annoncer les personnes paraissant inaptes à la conduite, il pourrait arriver que certains patients renoncent à faire traiter des maladies par simple crainte que leur médecin n'annonce le cas au service des automobiles.

Les mesures visant à garantir l'aptitude à la conduite sont une condition préalable à la sécurité de la conduite des véhicules automobiles, tout comme les qualifications nécessaires à la conduite. Ces dernières comprennent non seulement les connaissances théoriques des règles de la circulation et de la signification des signaux et des marquages, mais aussi la capacité à conduire un véhicule automobile sans mettre en danger les autres usagers de la route, la faculté d'interpréter correctement les situations de trafic, de réagir de manière appropriée dans celles-ci et d'empêcher ou de limiter les situations dangereuses.

Les dispositions légales en vigueur concernant la formation ne requièrent pas de modifications. Le Conseil fédéral peut améliorer les prescriptions de l'ordonnance qui concernent les cours de théorie de la circulation, qui ne sont actuellement pas entièrement satisfaisantes¹² (al. 3).

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

Adaptation rédactionnelle liée à l'introduction de la force probante du test de la présence d'alcool dans l'haleine (art. 55, al. 7, let. d).

¹¹ RS 831.20

¹² Art. 18 OAC (RS 741.51) ; http://www.admin.ch/ch/fr/rs/741_51/a18.html

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

Les sanctions prévues par la loi sur la circulation routière en cas de violation des règles de la circulation (peines, mesures administratives) ne suffisent souvent pas à induire les conducteurs fautifs à adopter un comportement correct. En effet, la statistique des mesures administratives montre que des infractions sont commises par des conducteurs ayant déjà été sanctionnés. A l'inverse, des études étrangères ont mis en évidence qu'une formation complémentaire ciblée permet d'influencer positivement les conducteurs pris en faute et, par conséquent, de réduire le nombre de récidives. Selon un rapport sur le projet ANDREA de l'UE¹³, imposer des formations complémentaires aux conducteurs contrevenant de manière répétée aux règles de la circulation (en particulier par la conduite en état d'ébriété) permet d'éviter 50 % des récidives. Malgré leur caractère obligatoire, ces formations complémentaires bénéficient d'un haut degré d'acceptation. Dans la plupart des pays considérés par le projet, environ 90 % des participants aux cours sont d'avis que ces cours vont contribuer à leur respect futur des règles de la circulation routière. L'évaluation des cours de formation complémentaire du bpa, destinés aux récidivistes pris à conduire en état d'ébriété, a apporté un résultat similaire¹⁴. Une étude d'évaluation réalisée par l'Office de la circulation et de la navigation du canton de Fribourg indique également que les contrevenants pris pour la première fois pour conduite sous l'emprise de l'alcool présentent un taux de récidive significativement moindre même cinq ans plus tard s'ils ont fréquenté un cours que dans le cas inverse. Les cours proposés par cet office, librement consentis, permettent de réduire le taux de récidive de plus de la moitié.

En vertu du droit actuel, les conducteurs de véhicules ne peuvent être contraints à suivre une formation complémentaire que s'ils ont contrevenu aux règles de la circulation routière à plusieurs reprises. Certes, des cours sont organisés pour les conducteurs pris en état d'ébriété. Cependant, cette offre fait défaut dans certains cantons. De plus, aucune formation complémentaire spécifique n'existe pour les personnes qui ont conduit sous l'emprise de stupéfiants. Il incombe aux autorités de décider si les personnes qui ont contrevenu aux règles de la circulation routière sans que l'alcool ou la drogue ait joué un rôle doivent participer ou non à un cours de formation complémentaire.

La situation qui prévaut actuellement en matière de formation complémentaire n'est plus satisfaisante. Ladite révision doit permettre d'introduire les bases légales d'une formation complémentaire obligatoire. En plus des personnes coupables pour la première fois de conduite en état d'ébriété ou sous l'effet de stupéfiants, celles qui ont contrevenu plusieurs fois aux règles de la circulation routière et à qui le permis a été retiré pendant au moins six mois devront être soumises à l'obligation de fréquenter une formation complémentaire.

¹³ ANDREA: *Analysis of driver rehabilitation programmes*

¹⁴ Bureau suisse de prévention des accidents bpa, *Evaluation des cours pour récidivistes de la conduite en état d'ébriété* (dans le cadre de l'étude de l'UE ANDREA), Berne, 2003

L'objectif de tous les cours de formation complémentaire est d'induire une modification de l'attitude et du comportement des participants de manière à réduire le taux de récidive de façon significative.

Au lieu d'introduire une formation complémentaire obligatoire, on pourrait choisir un modèle qui tienne davantage compte de la motivation et prolonger de trois mois la durée du retrait du permis fixée à au moins six mois en raison d'infractions répétées et dangereuses pour la circulation routière, de conduite en état d'ébriété ou de conduite sous l'influence de stupéfiants pour les personnes qui ne suivent pas l'une des formations complémentaires reconnues par les autorités cantonales. Dans cette variante, la décision de participer à la formation complémentaire n'est pas prise par les autorités, mais par la personne concernée par le retrait du permis. Les spécialistes sont d'avis qu'une formation complémentaire est plus efficace si elle n'est pas imposée d'office et qu'elle est laissée au libre choix des intéressés.

Art. 17a (nouveau) Montage d'enregistreurs de données

L'introduction d'une obligation générale d'équiper tous les véhicules automobiles d'un enregistreur de données a été rejetée en raison d'une étude allemande, qui a montré que l'effet de prévention des accidents est plus faible que prévu initialement. Les coûts de cette mesure seraient trop élevés pour un potentiel faible d'abaissement du nombre de tués et de blessés (cf. réponse du Conseil fédéral à l'intervention parlementaire Humbel¹⁵).

En revanche, les enregistreurs de données ont une efficacité préventive spéciale pour les courses particulièrement délicates qui sont effectuées avec un véhicule n'appartenant pas au conducteur. C'est pourquoi il est obligatoire, en Suisse, d'installer de tels appareils dans les véhicules équipés de feux bleus et d'un avertisseur à deux sons alternés ainsi que dans certains véhicules destinés au transport de personnes¹⁶.

Comme il ne peut manifestement y avoir un effet préventif spécifique que si le conducteur doit rendre des comptes à des tiers, il serait possible de l'exploiter dans le cas des personnes qui ont gravement ou à plusieurs reprises transgressé les prescriptions en matière de vitesse. Une fois la période de retrait du permis de conduire écoulée, ces personnes ne sont aujourd'hui soumises à pratiquement aucune surveillance particulière, de sorte que le risque de récidive est très élevé. Il est donc justifié que les autorités soumettent ce groupe de personnes à risque à un contrôle plus étroit et plus systématique durant les délais de récidive (5 ans), afin d'assurer non seulement la protection de la communauté, mais aussi la leur.

La condition préalable à l'introduction d'une telle mesure (supplémentaire) est la décision de retrait du permis de conduire pour une période d'au moins douze mois, en vertu de l'art. 16c, al. 2, let. c, LCR pour cause de dépassement de la vitesse maximale autorisée ou de vitesse inadaptée aux conditions de circulation.

¹⁵ Postulat Humbel Näf Ruth (05.3884) du 16.12.2005, Installation d'une « boîte noire » sur les véhicules à moteur ; http://www.parlament.ch/F/Suche/Pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20053884

¹⁶ Art. 102, al. 1, OETV (RS 741.41 ; http://www.admin.ch/ch/fr/rs/741_41/a102.html)

En cas de retrait du permis de conduire pour une durée indéterminée en raison de la non-observation des limites de vitesse (art. 16b, al. 2, let. e et f, 16c, al. 2, let. d et 16d, al. 1, let. c, LCR), la restitution du permis est également soumise à l'obligation, pour l'intéressé, de ne conduire que des véhicules munis d'un enregistreur de données pendant cinq ans (al. 1).

Une inscription correspondante sera portée dans le permis de conduire aux fins de contrôler que la personne concernée ne conduit effectivement que des véhicules munis d'un enregistreur de données. Le Conseil fédéral devra arrêter au niveau de l'ordonnance les autres dispositions d'exécution (spécifications précises, contrôle technique périodique de l'appareil, etc.).

Si un véhicule non muni d'un enregistreur de données est utilisé, le permis de conduire sera retiré pour une durée appropriée (art. 17a, al. 3, projet LCR) et une amende sera infligée (art. 99, ch. 9, projet LCR).

Art. 19, al. 1, 1^{bis} (nouveau) et 2, 1^{re} phrase

Le droit de conduire un cycle doit être distingué de l'âge de la scolarisation obligatoire. Comme l'âge d'entrée à l'école est abaissé dans certains cantons ou que la fréquentation de l'école enfantine y est considérée comme scolarisation (c'est-à-dire comme le début de la scolarité obligatoire), l'âge à partir duquel les enfants concernés sont autorisés à circuler à bicyclette s'abaisse également. Dans l'intérêt de la sécurité routière et à la demande des instructeurs chargés de l'enseignement de la circulation routière à l'école, un âge minimum uniforme doit désormais être fixé, qui tiendra compte de la possession d'une certaine maturité par l'usager. Du point de vue de la psychologie du développement, il n'apparaît guère judicieux ni défendable de permettre à des enfants qui n'ont pas huit ans révolus de circuler à vélo sur toutes les routes publiques sans être accompagnés. Le relèvement de l'âge minimum va toutefois à l'encontre des efforts fournis pour promouvoir les mouvements chez les enfants. Pour cette raison, le Conseil fédéral déterminera aussi, au niveau de l'ordonnance, des lieux où les enfants particulièrement jeunes seront autorisés à rouler en vélo et où leur circulation n'aura pas d'effets négatifs sur la sécurité routière (p. ex. zones de rencontre, pistes cyclables, routes où la circulation des véhicules automobiles est interdite).

Le principe de l'âge minimum requis pour conduire un cycle ne s'appliquera pas non plus si l'enfant est accompagné par une personne adulte. Celle-ci se porte alors garante du comportement sûr et conforme aux prescriptions de l'enfant dans la circulation routière. De cette façon, la possibilité est donnée que l'enfant apprenne à aller à vélo et à se comporter correctement dans la circulation avant de se déplacer de manière autonome sur la chaussée. Le Conseil fédéral doit être habilité à fixer un âge minimum aussi pour la conduite d'un cycle avec un accompagnant adulte et à limiter cette dernière à des types de route précis.

En raison de la formulation positive de la disposition légale, le début de la phrase de l'alinéa 2 doit être adapté.

Art. 21, al. 1 et 2, 1^{re} phrase

Si les véhicules à traction animale jouent aujourd'hui un rôle essentiellement

dans l'offre touristique en ville et à la campagne, ils requièrent toutefois des conducteurs formés et qui ont l'expérience du trafic. Il semble donc approprié d'exiger l'âge minimum de 16 ans.

Art. 25, al. 2, let. i, et 3, let. a et e, ainsi que f et g (nouvelles)

L'al. 2, let. i, apporte une adaptation rédactionnelle au nouvel article 17a.

L'al. 3, let. a, LCR oblige le Conseil fédéral à établir des prescriptions quant aux conditions minimales que le conducteur doit remplir physiquement et psychologiquement. Le droit en vigueur ne prévoit pas la compétence de poser des exigences quant aux aptitudes caractérielles¹⁷. Cette lacune doit être comblée (let. a) afin de rendre les conditions d'aptitude à la conduite parfaitement transparentes et traçables.

Après avoir créé les bases légales, le Conseil fédéral mettra à jour les exigences minimales quant aux conditions physiques et psychiques. Pour ce faire, il tiendra compte des plus récentes observations de la médecine et de la psychologie de la circulation. Il considérera prioritairement le fait que, à partir de la 70^e année, le diabète dû à l'âge, les maladies démentielles¹⁸ (p. ex. Alzheimer), les lésions cérébrales (p. ex. suite à une attaque), les maladies des yeux entraînant une réduction de la capacité visuelle et les maladies limitant le fonctionnement de l'appareil locomoteur surviennent toujours plus fréquemment. En outre, il devra réglementer la procédure à suivre si les exigences minimales ne sont remplies que partiellement. Deux possibilités se présentent : si le niveau minimal exigé peut être atteint à l'aide de moyens auxiliaires (p. ex. correction de l'acuité visuelle déficiente par des lunettes ou des verres de contact), le permis de conduire sera soumis à l'obligation correspondante ; si l'on ne dispose pas de tels moyens auxiliaires, il faut examiner si la restriction du champ de validité du permis de conduire permettrait éventuellement de compenser l'aptitude insuffisante à la conduite (p. ex. interdiction de conduire sur l'autoroute ou la nuit, ou autorisation de conduire sur un tronçon déterminé).

Pour garantir que les acteurs de la circulation routière motorisée sont aptes à conduire, les prescriptions relatives aux exigences concernant l'aptitude à la conduite et aux méthodes d'examen ne suffisent pas. Il faut aussi que la qualité des examens soit garantie : en vertu de l'al. 3, let. f et g, le Conseil fédéral a l'intention de proposer les mesures suivantes sur le plan de l'ordonnance, dans le cadre d'une audition :

Assurance qualité des examens de l'aptitude à la conduite

Quiconque veut examiner l'aptitude à la conduite doit être titulaire d'une autorisation correspondante. Celle-ci est décernée au terme d'une formation et si

¹⁷ conscience des risques, tendance à éviter les risques importants, faible impulsivité, faible inclination à l'agression, maturité dans le traitement des conflits, résistance au stress, conscience de la responsabilité sociale, disposition à l'adaptation sociale, flexibilité du mode de penser, équilibre psychique

¹⁸ Si le nombre des malades (prévalence) est de l'ordre de 2 à 3% chez les personnes de 70 ans, cette proportion double tous les cinq ans. Il faut donc s'attendre à un taux d'environ 20 à 25 % dans la classe des 80 à 85 ans (Rolf Seeger, *Fahren im Alter – Hauptprobleme und sinnvolle Konzepte zur Überprüfung der Fahr-eignung aus verkehrsmedizinischer Sicht*, dans : *Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht*, 2005, p. 16).

l'examen prévu est réussi. Elle est prolongée si les cours de perfectionnement prescrits sont fréquentés.

Il n'est pas déterminant de savoir si le premier examen a été effectué par le médecin traitant ou par un médecin-conseil des autorités. Il est en revanche déterminant qu'un examen standardisé soit réalisé par des spécialistes formés à cette fin. Si l'examen n'aboutit pas à un résultat univoque (« apte » ou « inapte »), l'évaluation d'un spécialiste sera demandée. On envisage en l'occurrence l'examen par un médecin spécialiste (p. ex. ophtalmologue ou neurologue), mais aussi un examen de médecine de la circulation complet dans un institut de médecine légale.

La nouveauté en la matière est que le premier spécialiste procédant à l'examen n'est plus tenu de communiquer ses doutes aux autorités, mais qu'il transmet le cas pour des examens plus approfondis. Si et seulement si ces examens n'aboutissent pas non plus à une conclusion claire quant à l'aptitude à la conduite, il est indiqué de procéder à une course d'essai dans le trafic réel. Le médecin et les experts de la circulation parviendront ainsi à un résultat définitif, sous la direction des autorités cantonales compétentes.

Art. 31, al. 2^{bis} (nouveau)

Réglementation en vigueur : en vertu de l'art. 55, al. 6, LCR, l'Assemblée fédérale a abaissé la limite générale de 0,8 à 0,5 pour mille dans l'ordonnance du 21 mars 2003 concernant les taux d'alcoolémie limites admis en matière de circulation routière¹⁹. Les dispositions plus sévères en matière d'alcool qui préexistaient pour certains groupes de personnes n'ont pas subi de modification. Par exemple, en vertu de l'art. 2, al. 4, OCR²⁰, il est interdit aux conducteurs qui transportent des personnes à titre professionnel de consommer des boissons alcoolisées pendant le travail et six heures avant le début de celui-ci. Des prescriptions semblables sont applicables pour les moniteurs de conduite (art. 58, al. 5, OAC²¹ ; en vigueur jusqu'au 31.12.2007), les conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses (art. 10, al. 2, SDR²²) et les conducteurs de véhicules automobiles militaires (art. 63, al. 1, OCM²³).

L'abstinence de six heures précédant le début du travail est insuffisante en cas de forte alcoolisation. Un chauffeur professionnel peut conduire aujourd'hui avec un taux d'alcool de 0,49 pour mille sans contrevenir à la loi. Le Conseil fédéral a comblé cette lacune pour les moniteurs de conduite. Le 28 septembre 2007, dans le cadre de la nouvelle ordonnance sur les moniteurs de conduite²⁴ (art. 17), il a en effet introduit une nouvelle réglementation qui va au-delà des prescriptions en vigueur : depuis le 1^{er} janvier 2008, les moniteurs de conduite ne peuvent pas exercer leur activité professionnelle si leur taux d'alcool dans le

¹⁹ RS 741.13 ; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_13.html

²⁰ RS 741.11 ; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_11.html

²¹ RS 741.51 ; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_51.html

²² RS 741.621 ; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_621.html

²³ RS 510.710 ; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c510_710.html

²⁴ RS 741.522 ; RO 2007 5023 ; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_522.html

sang est égal ou supérieur à 0,10 pour mille ou s'ils ont dans le corps une quantité d'alcool telle qu'elle doit entraîner cette concentration d'alcool dans le sang. Cette prescription équivaut dans les faits à une tolérance zéro, car il n'est pas possible de quantifier analytiquement sans réserve les valeurs inférieures à 0,10 pour mille. De plus, l'évolution du taux d'alcool dans le sang en deçà de 0,10 pour mille n'est pas linéaire, de sorte que son calcul rétrospectif n'est pas possible.

Le Conseil fédéral peut d'ores et déjà étendre, sans modification de la loi, le principe de la tolérance zéro aux groupes de personnes soumises à une interdiction de consommer de l'alcool pendant le travail et durant les six heures précédant ce dernier. Aux fins de transparence, nous proposons de mentionner également ces personnes explicitement à l'art. 31, al. 2^{bis}, projet LCR.

Une tolérance zéro pour les chauffeurs professionnels répond d'une part à l'exigence des passagers qui paient pour un transport sûr ; elle correspond d'autre part au droit des autres usagers de la route à ne pas encourir un risque accru en raison du transport de marchandises dans des véhicules lourds par des conducteurs se trouvant sous l'effet négatif de l'alcool. C'est pourquoi il convient de proposer une valeur-limite pour les conducteurs professionnels qui se situe à un niveau si bas (limite de détection de 0,10 pour mille) qu'il équivaut à une interdiction de consommer de l'alcool. Dans le cadre de la Réforme des chemins de fer 2²⁵, le Conseil fédéral a déjà demandé au Parlement la possibilité de fixer, pour les personnes qui effectuent des transports routiers de voyageurs dans le domaine du transport soumis à une concession fédérale ou du transport international, des taux d'alcool inférieurs à ceux prévus par l'Assemblée fédérale en vertu de l'art. 55, al. 6, LCR.

Un postulat adopté par le Conseil national²⁶ va dans le sens de cette proposition de réglementation : il demande que les conducteurs professionnels de véhicules qui transportent des marchandises soient soumis à l'interdiction de consommer de l'alcool (let. a).

Nous renonçons à étendre le domaine d'application de cette mesure aux chauffeurs professionnels de voitures de livraison (véhicules dont le poids total ne dépasse pas 3,5 t). La distinction entre ces chauffeurs et les conducteurs de véhicules en déplacement privé ou qui utilisent de tels véhicules pour leur travail sans toutefois entrer dans la catégorie des chauffeurs professionnels (p. ex. artisans, petits indépendants) entraverait l'exécution.

L'introduction d'une formation en deux phases a constitué un premier pas vers l'abaissement du nombre d'accidents impliquant des nouveaux conducteurs. Depuis le 1^{er} décembre 2005, tout permis de conduire pour les voitures automobiles

²⁵ Message du Conseil fédéral du 23 février 2005 sur la réforme des chemins de fer 2 (FF **2005** 2269) ; loi fédérale portant modification de lois en raison de la deuxième réforme des chemins de fer ; projet (FF **2005** 2469) et, inchangé à cet égard : message complémentaire du Conseil fédéral du 9 mars 2007 sur la réforme des chemins de fer 2 [révision des actes normatifs concernant les transports publics] (FF **2007** 2517) ; loi fédérale sur la réforme des chemins de fer 2 (Révision des actes normatifs concernant les transports publics) ; projet (FF **2007** 2605).

²⁶ Postulat Simoneschi-Cortesi (03.3352) du 19.6.03, Modification de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière ; http://www.parlament.ch/F/Suche/Pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20033352

et les motocycles décerné pour la première fois est assorti d'une période probatoire de trois ans. Durant cette période, les titulaires du permis doivent perfectionner leur mode de conduite pour accroître leur perception des dangers et leur capacité à les éviter. Une deuxième étape visant à améliorer la sécurité routière de ce groupe de personnes doit permettre d'introduire une valeur-limite du taux d'alcool dans le sang plus basse que pour les autres conducteurs. Cette mesure est importante, car de faibles quantités d'alcool suffisent déjà à accroître considérablement le risque d'accident lorsqu'elles sont combinées à un manque d'expérience de la conduite. Les conducteurs novices ne disposent pas encore de l'expérience spécifique de la circulation routière qui leur permettrait de réagir dans des situations de trafic complexes selon des schémas bien rodés. En outre, les conducteurs débutants seront mieux à même de maîtriser plus ou moins correctement les situations émotionnellement pénibles s'ils ne sont pas alcoolisés. Au contraire, le problème tendra à s'aggraver si le conducteur débutant est sous l'emprise de l'alcool. De ce fait, les conflits augmentent sensiblement, la tolérance aux sollicitations est réduite et les conducteurs novices, qui sont dépassés, ne peuvent avoir que des réactions émotionnelles. C'est pourquoi le principe de la tolérance zéro doit aussi être appliqué aux détenteurs d'un permis d'élève conducteur ainsi qu'aux conducteurs autorisés à effectuer des courses d'apprentissage sans accompagnement (p. ex. motocyclistes) (let. d).

Dans le contexte européen, on s'efforce de mettre en œuvre ou on a déjà imposé un régime plus sévère en matière de consommation d'alcool pour les conducteurs débutants. La Commission de l'UE recommande aux Etats membres d'abaisser à 0,2 pour mille la valeur-limite du taux d'alcool dans le sang pour les élèves conducteurs et pour les titulaires du permis de conduire à l'essai. Toutefois, les mesures prises concrètement dans les divers Etats sont très hétérogènes : en Autriche, la valeur-limite pour les titulaires du permis de conduire à l'essai est de 0,1 pour mille ; en Espagne, les conducteurs débutants sont soumis à la limite de 0,3 pour mille ; en Allemagne, la tolérance zéro a été introduite.

Nous proposons d'appliquer le principe de la tolérance zéro et de fixer une limite de détection à 0,10 pour mille. Il sera ainsi exclu de consommer de l'alcool jusqu'à une certaine limite et la règle de comportement sera claire et compréhensible : boire ou conduire.

La valeur-limite fixée pour qualifier l'ébriété reste inchangée. Conformément à la volonté du Conseil fédéral, elle reste à 0,8 pour mille de taux d'alcool dans le sang (correspondant à 0,4 pour mille d'alcool dans l'haleine).

Art. 41, al. 1 et 2

Diverses études²⁷ attestent que l'usage des phares durant la journée contribue de manière significative à la sécurité du trafic. Dans 50 % des cas, les collisions survenant de jour sont dues au moins en partie à ce que l'un des acteurs impliqués dans l'accident n'a pas été vu à temps. S'agissant des collisions survenant

²⁷ bpa, Conduite de jour avec les phares allumés, effets et stratégies promotionnelles, Berne, 1998 ; Koornstra, Bijleveld & Hagenzieker, *The Effects of Daytime running Lights. A perspective on DRL in the EU : the statistical re-analysis and a meta-analysis of 24 independent DRL-evaluations*, SWOV, Leidschendam, 1997

aux carrefours, cette proportion s'élève même à 80 %. Des expérimentations psychologiques ont montré que la visibilité des véhicules s'améliore si leurs phares sont allumés durant le jour et que les manœuvres problématiques d'autres véhicules dans le champ visuel périphérique sont perçues plus tôt. De même, leur distance et leur vitesse sont appréciées plus correctement. Comme les véhicules automobiles sont généralement repérables plus vite et qu'il reste ainsi davantage de temps aux conducteurs pour apercevoir les autres usagers de la route, l'utilisation des phares a aussi un effet positif sur ceux-ci. Les piétons et les cyclistes peuvent quant à eux déceler plus tôt les dangers et réagir en conséquence. Les inquiétudes parfois exprimées concernant la visibilité des usagers de la route plus faibles n'ont pas été confirmées par les études en question. Contrairement à ce qu'ont prétendu certains rapports de la presse, il est faux d'affirmer qu'une récente étude autrichienne a conclu que conduire avec les phares allumés durant la journée avait affecté négativement la sécurité routière en Autriche.

En Suisse, 55 % des conducteurs de véhicules automobiles en moyenne circulent déjà volontairement avec les phares allumés durant la journée. Ce pourcentage peut être amélioré et, ainsi, le potentiel de sécurité peut être exploité au mieux grâce à l'introduction d'une obligation.

L'usage diurne des phares a pour effet secondaire indésirable une consommation de carburant plus élevée. Cette dernière reste toutefois modérée, avec en moyenne un demi-décilitre par 100 km. De plus, l'installation toujours plus fréquente de phares à usage diurne fonctionnant sur la base de la technologie LED permettra de réduire la consommation supplémentaire.

Nous pensons que cette prescription contraignante motivera tous les constructeurs de véhicules à munir certains véhicules nouveaux destinés au marché suisse d'un enclenchement automatique des phares et de phares de circulation diurne.

En raison de la modification proposée et de la nouvelle formulation de l'al. 1, il est nécessaire d'adapter l'al. 2. Sur le fond, il n'y a pas de changement par rapport à la situation actuelle : les véhicules automobiles et les véhicules non motorisés à plusieurs voies doivent être éclairés entre la tombée de la nuit et le lever du jour ainsi qu'en cas de mauvaise visibilité lorsqu'ils sont arrêtés sur la chaussée et qu'ils sont peu visibles. Pour des raisons techniques, cette obligation ne vaut pas pour les cycles (déjà prévu ainsi dans l'ordonnance).

Art. 54 Attributions spéciales des organes de contrôle

La numérotation des alinéas de l'article est modifiée et l'expression de « organes de police » est remplacée par « organes de contrôle ». On garantit ainsi que tous les organes habilités à procéder à un contrôle ont la possibilité de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité routière. L'Administration fédérale des douanes effectue elle aussi des contrôles de la circulation à l'occasion de contrôles douaniers, contribuant ainsi elle aussi à l'accroissement de la sécurité routière sur les routes suisses.

Le nouvel al. 6 constitue une disposition potestative : il permet aux autorités de contrôle de prendre les mesures adéquates en cas d'infraction. Cette possibilité s'applique dans le cas de véhicules utilisés pour des trajets réglementés par la loi fédérale du 18 juin 1993 sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par routes (LTV ; RS 744.10). Dans les domaines où les trajets ne peuvent s'accomplir qu'avec une autorisation correspondante, elle permet d'empêcher la poursuite de la course si les autorités de contrôle constatent, par exemple, une violation grave ou répétée des prescriptions. Si la formulation potestative crée la base nécessaire, elle garantit dans le même temps l'adoption d'une démarche conforme au principe de proportionnalité au cas par cas, la situation devant faire l'objet d'une évaluation spécifique en fonction de la gravité de l'infraction ou de la récidive.

Enfin, les autorisations servent à garantir la sécurité de la circulation routière. La possibilité donnée aux autorités de contrôle d'intervenir en cas d'infractions graves concourt à l'observation des prescriptions visées.

Art. 55, al. 6 et 7, let. d (nouvelle)

En vertu du droit en vigueur, une prise de sang doit en principe être ordonnée pour constater l'incapacité de conduire pour cause d'ébriété. Cette procédure est lourde : elle est coûteuse pour les intéressés et implique une charge considérable pour les autorités sur le plan organisationnel. Une modification de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière²⁸ a permis d'éliminer en partie ces inconvénients.

Depuis le 1^{er} janvier 2005, une personne dont le taux d'alcool dans le sang a été contrôlé peut reconnaître le résultat du contrôle de l'haleine si la concentration d'alcool mesurée dans l'haleine correspond à un taux d'alcool dans le sang compris entre 0,5 et moins de 0,8 pour mille. Cette reconnaissance constitue la base de l'engagement d'une procédure de droit pénal ou administratif et ouvre, le cas échéant, la voie à une condamnation pénale et à l'édition d'une mesure administrative.

Si le résultat du contrôle de l'haleine correspond à un taux d'alcool dans le sang est égal ou supérieur à 0,8 pour mille, seul le résultat de l'analyse du sang constitue la preuve de l'état d'ébriété exploitable devant les tribunaux. Cette procédure d'établissement de la preuve par le prélèvement de sang entrave l'efficacité de l'activité de contrôle : souvent, plusieurs heures s'écoulent jusqu'à ce qu'un échantillon de sang soit prélevé dans un hôpital ou auprès d'un médecin et qu'il puisse être transmis à un laboratoire d'analyse. Pendant ce temps, les policiers chargés du cas ne peuvent pas s'acquitter de leur mandat de contrôle et la probabilité d'identifier des conducteurs alcoolisés au volant ou de découvrir d'autres infractions s'en trouve réduite.

Le contrôle au moyen du contrôle de l'haleine présente divers avantages par rapport à la prise de sang : la simplicité du maniement, le gain de temps à l'exécution, le renoncement à intervenir dans l'intégrité physique de la personne

²⁸ RO 2004 2853

concernée et des coûts avantageux, notamment pour les intéressés, plaident en faveur d'une introduction du contrôle de l'haleine comme moyen de preuve. L'utilisation du contrôle de l'haleine a en outre pour avantage considérable de permettre aux effectifs de police de se concentrer sur leurs activités de contrôle.

Cependant, divers arguments sont formulés à l'encontre du contrôle de l'haleine²⁹ : selon les connaissances scientifiques, aucun facteur de conversion indépendant de la situation concrète de mesure ne permet de convertir une concentration d'alcool constatée dans l'haleine en un taux d'alcool dans le sang, ni vice versa. De ce fait, il n'est pas possible de convertir le taux d'alcool mesuré par le contrôle de l'haleine à un moment donné en un taux d'alcool dans le sang ; réciproquement, il est tout aussi irréalisable de calculer rétrospectivement la concentration d'alcool dans l'haleine au moment de l'infraction, puisque l'on ne dispose pas à ce jour de valeurs scientifiquement calculées de réduction de la concentration d'alcool dans l'haleine au fil du temps. Actuellement, les connaissances scientifiques font également défaut concernant des indications sur la concentration d'alcool dans l'haleine qui est probable, de cas en cas, après la consommation d'une quantité déterminée d'alcool.

Plusieurs pays se sont pourtant laissé convaincre des avantages de l'analyse du taux d'alcool contenu dans l'haleine. En Nouvelle-Zélande, cette méthode est appliquée depuis 1978 comme élément de preuve devant les tribunaux. C'est aussi le cas en Grande-Bretagne (depuis 1983), en Autriche (depuis 1986), aux Pays-Bas (depuis 1989), en Finlande (depuis 1990), en Italie (depuis 1992), au Luxembourg (depuis 1994), en Irlande et en Allemagne (depuis 1998), l'application en Allemagne se limitant toutefois aux infractions d'ordre, c'est-à-dire aux concentrations d'alcool dans l'haleine correspondant à moins de 1,1 pour mille de taux d'alcool dans le sang.

Suivant l'exemple d'autres pays, la présente révision doit permettre d'introduire le contrôle de l'haleine aux fins d'établissement des preuves en Suisse. Cette nouveauté signifie que le constat d'ébriété ne reposera généralement plus sur le contrôle du sang, mais sur le résultat du contrôle de l'haleine. Elle implique d'une part que l'ordonnance de l'Assemblée fédérale du 21 mars 2003 concernant les taux d'alcoolémie limites admis en matière de circulation routière³⁰ fixe des valeurs-limites pour les taux d'alcool mesurés dans l'haleine (car une conversion directe n'est pas possible) et, d'autre part, une modification de l'al. 6. Cet alinéa confère à l'Assemblée fédérale la compétence de fixer des valeurs-limites pour le taux d'alcool dans le sang et, selon la nouvelle réglementation proposée, pour le taux d'alcool mesuré dans l'haleine.

Selon la nouvelle réglementation proposée à l'art. 1, al. 1, de l'ordonnance de l'Assemblée fédérale susmentionnée, dite « ordonnance du pour mille », une concentration d'alcool dans l'haleine de 0,25 milligramme d'alcool par litre d'air expiré correspond à une concentration d'alcool dans le sang de 0,5 pour mille

²⁹ Cf. prise de position de la Société allemande de médecine légale quant à l'introduction de l'alcootest en cas d'infraction pénale aux règles de la circulation routière selon § 315c, al. 1, n° 1 a, et § 316 StGB, dans : Blutalkohol 39/2002, pp. 182-187

³⁰ RS 741.13

(gramme d'alcool par kilogramme de sang) ; une concentration d'alcool dans l'haleine de 0,4 milligramme d'alcool par litre d'air expiré correspond à une concentration d'alcool dans le sang de 0,8 pour mille (al. 2). Comme l'ont montré de nombreuses études, ce rapport de 1 à 2000 n'est pas toujours constant, mais il dépend de facteurs individuels, notamment de la température du corps, et varie selon la phase de migration de l'alcool consommé vers le sang, à partir du canal stomaco-intestinal (phase de résorption), donnant lieu à des concentrations d'alcool différentes dans les veines ou les artères. Durant cette phase, qui peut durer jusqu'à deux heures après la dernière ingestion d'alcool, le taux d'alcool dans le sang obtenu par l'analyse du sang dans les veines peut différer nettement du taux mesuré dans l'air expiré et de la concentration convertie ensuite à partir de l'analyse du sang des artères. Cependant, même indépendamment du facteur de conversion choisi, il y aura toujours des personnes pour qui la valeur retenue ne conviendra pas en raison de facteurs individuels, c'est-à-dire pour qui la concentration d'alcool mesurée dans l'haleine ne correspondra pas exacte

ment à la valeur du taux d'alcool dans le sang pertinente pour la majeure partie de la population. Néanmoins, ce facteur de conversion se justifie sous l'angle politico-juridique. L'incapacité à conduire en raison de l'alcool est réputée démontrée dès le taux de 0,5 pour mille (art. 1, al. 1, « ordonnance du pour mille »). De ce fait, la personne qui consomme des quantités importantes d'alcool et qui réduit ainsi fortement sa capacité de conduire doit être consciente qu'elle s'expose à des sanctions pénales et administratives dans le cas d'un contrôle de l'haleine. Il n'est donc pas tellement déterminant de savoir dans quel rapport se situent les valeurs des taux d'alcool dans l'haleine et dans le sang compte tenu de tous les facteurs individuels, mais plutôt qu'un taux d'alcool dans l'haleine impliquant approximativement un même risque d'accident qu'un taux d'alcool dans le sang de 0,5 ou de 0,8 pour mille soit fixé. Les deux taux comporteront toujours des variations selon les individus.

Le principe du recours au résultat du contrôle de l'haleine ne signifie toutefois pas que l'on supprime complètement le contrôle du sang. En effet, le Conseil fédéral déterminera, dans les dispositions d'exécution, dans quels cas il conviendra d'ordonner une prise de sang. On continuera ainsi à recourir à cette dernière si le test du taux d'alcool contenu dans l'haleine ne permet pas d'obtenir un résultat exploitable devant les tribunaux, par exemple en cas d'invocation de consommation ultérieure d'alcool ou si beaucoup de temps s'est écoulé entre l'événement et le contrôle du taux d'alcool (en cas p. ex. de fuite du conducteur). Le contrôle du sang fournira également le moyen de preuve de l'ébriété si une personne contrôlée se refuse à coopérer lors du contrôle de l'haleine ou s'il n'est pas possible de réaliser ce dernier, par exemple pour des motifs médicaux (maladies des voies respiratoires). La limitation future du champ d'application des contrôles sanguins permettra d'éviter toute concurrence entre les résultats du contrôle de l'haleine et ceux de l'analyse du sang.

L'introduction du contrôle de l'haleine à titre d'établissement des preuves implique l'utilisation d'appareils de mesure à la technique très élaborée, semblables à ceux qui sont déjà employés en Allemagne. Ces appareils mesurent le taux d'alcool contenu dans l'haleine selon deux méthodes fondamentalement différen-

tes et garantissent la correction automatique des facteurs influençant le résultat, comme la température corporelle, la température ambiante et la quantité d'air expiré. Cette qualité multiplie le prix des appareils par dix environ, et entraîne donc un coût d'acquisition notable pour les cantons, puisque ces appareils ne sont ni requis ni usuels aujourd'hui en Suisse. A l'échelle suisse, on estime à 1000 le nombre d'appareils d'analyse de l'air expiré qui doivent être fournis aux polices, ce qui représente environ 10 millions de francs d'investissements. Les cantons devront en outre assumer des dépenses pour la formation des personnes chargées de manier ces appareils, de l'entretien et de la maintenance de ceux-ci. La majeure partie de ces coûts sera toutefois à la charge des conducteurs pris en faute (amendes et émoluments).

En procédant au contrôle de l'haleine aux fins d'établissement des preuves, on détermine des faits matériels de façon officielle. Conformément à l'ordonnance sur les instruments de mesure³¹, l'Office fédéral de métrologie (METAS) est tenu de rédiger une ordonnance sur les instruments de mesure spécifiques utilisés pour la détermination officielle de faits matériels. Ce texte législatif régit les principales exigences métrologiques auxquelles doivent satisfaire les instruments de mesure, l'approbation de ces derniers ainsi que le maintien de la stabilité de leur mesure (p. ex. vérification). Il doit aussi déterminer comment garantir la conformité des mesures prises en Suisse lors de contrôles de l'haleine à des valeurs de références reconnues à l'échelle internationale.

Art. 57b, al 5, let. b

L'efficacité du casque à vélo pour protéger les cyclistes n'est pas contestée. Seize études publiées à l'échelle internationale entre 1987 et 1998 ont apporté des preuves que le port du casque à vélo est une mesure efficace pour éviter des blessures à la tête³². Ces études ont montré que le port du casque à vélo diminue en moyenne de 60 % le risque de blessures à la tête, de 58 % le risque de lésions cérébrales et de 47 % le risque de blessures au visage. Grâce au casque à vélo, les coûts sociaux et médicaux subséquents sont réduits dans de nombreux cas. Compte tenu des conséquences souvent graves et tragiques des blessures à la tête, il est impératif de suivre une stratégie visant à encourager et généraliser le port du casque à vélo.

A ce stade, on a misé sur le libre choix et les mesures correspondantes pour sensibiliser et motiver. La prise de conscience de la fonction protectrice du casque à vélo et diverses activités et campagnes de publicité ont entraîné une augmentation continue, mais lente, du taux de port du casque par les cyclistes. Les enquêtes les plus récentes conduites par le Bureau suisse de prévention des accidents indiquent un taux d'environ 40 % en moyenne pour l'ensemble de la population de la Suisse, des écarts marqués apparaissant selon les groupes d'âge et le motif de déplacement. Le taux est actuellement de 56 % chez les enfants âgés de moins de 14 ans.

³¹ RS 941.210

³² Attewell/Glase/McFadden, Bicycle helmet efficacy: a meta-analysis. Accident Analysis and prevention, 2001/33, 345, cité dans : Furian/Hnatek-Petrak, Was bringt die Einführung einer gesetzlichen Helmtragepflicht? ZVR, 2006, p. 427 ss

Comme nouvelle mesure, nous proposons de conférer au Conseil fédéral la compétence de rendre obligatoire le port du casque à vélo. Etant donné les craintes à l'égard des éventuels effets contre-productifs d'une telle obligation, notamment chez les adultes, nous préconisons la prescription du port obligatoire au niveau de l'ordonnance seulement pour les enfants jusqu'à l'âge de 14 ans dans un premier temps. Pour les autres groupes d'âges, on continuera de s'appuyer sur le choix librement consenti et sur des mesures de sensibilisation, afin d'atteindre un taux d'utilisation du casque d'au moins 50 %.

Désormais, l'obligation de port du casque qui s'applique déjà aux quadricycles légers à moteur, aux quadricycles à moteur et aux tricycles à moteur (p. ex. les *quads* et les *trikes*) sera ancrée dans la LCR.

Art. 57b

Abrogé

Cf. explications relatives à l'art. 98a (nouveau)

Art. 65, al. 3

Un postulat³³ adopté par le Parlement demande au Conseil fédéral d'examiner comment il conviendrait d'adapter les bases juridiques pour que la possibilité du recours ne puisse plus être exclue à l'avenir en cas de dommage causé par une grave négligence dans la circulation routière. En effet, selon la réglementation en vigueur, les assureurs ont un droit de recours contre la personne assurée si celle-ci provoque un dommage par le fait d'une négligence grave. Toutefois, moyennant un léger supplément de primes, ils peuvent renoncer à faire valoir ce droit. Or, de telles offres donnent un faux signal. Les conducteurs à haut risque ne doivent pas escompter qu'en cas d'accident de personne ou de dommages matériels, ils ne seront pas ou seulement peu inquiétés financièrement. La situation actuelle les encourage à faire preuve d'indifférence face au respect des règles de la circulation routière.

De ce fait, il ne doit plus être possible de convenir contractuellement que les assureurs renoncent à leur droit de recours. Pour empêcher que le recours ne soit engagé que symboliquement, il est indispensable de fixer comment le recours doit être examiné. Il paraît objectivement justifié de retenir pour critères le degré de responsabilité et la capacité économique de l'intéressé.

Art. 68a (nouveau) Déclaration des sinistres causés

Quiconque souhaite changer d'assurance RC doit, à l'avenir, pouvoir demander de son assureur actuel une déclaration des sinistres causés ou une déclaration d'absence de sinistre. Grâce à la déclaration des sinistres causés, le détenteur est en mesure de prouver à un nouvel assureur qu'il n'a pas causé de dommages au cours des cinq dernières années. Réciproquement, le futur assureur peut soumettre la conclusion d'une police à la présentation de la déclaration des sinistres causés émise par l'ancien assureur.

³³ Postulat Joder (04.3516) du 6.10.2004, LCR. Interdire aux assureurs de renoncer à leur droit de recours ; http://www.parlament.ch/F/Suche/Pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20043516

Ainsi, la déclaration des sinistres causés permet de déterminer les primes en fonction des risques.

Par analogie avec l'art. 4, ch. 4, de la cinquième directive UE sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs³⁴, les preneurs d'assurance doivent pouvoir en tout temps demander et recevoir une déclaration des sinistres causés ou une déclaration d'absence de sinistre. Cette déclaration, qui doit couvrir les cinq dernières années de la relation contractuelle, sera transmise au requérant dans les 15 jours à dater de sa demande.

Art. 76, al. 2, phrase introductive, et let. b (nouveau)

Les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules³⁵ sont tenus de respecter les règles de circulation applicables aux piétons. Ils ne sont donc pas soumis à l'assurance RC obligatoire des cyclistes, bien que leur potentiel de mise en danger soit tout à fait comparable. En effet, les engins assimilés à des véhicules permettent d'atteindre des vitesses semblables à celles des vélos, alors que leur distance de freinage est nettement plus longue.

Si l'usage d'un engin assimilé à un véhicule cause un dommage, la responsabilité est déterminée selon les dispositions générales du Code civil (art. 41ss CO³⁶, art. 333 CCS³⁷). Mais aucun auteur potentiel de dommages n'est dans l'obligation de s'assurer. On ne devrait pourtant recenser que peu de cas où le dommage n'est pas couvert. Soit l'assurance RC privée de l'auteur des dommages s'en acquitte (85 à 90 % des ménages disposent d'une telle assurance), soit l'assurance-accidents obligatoire intervient. Désormais, le Fonds national de garantie assurera la couverture à titre subsidiaire en cas d'extrême nécessité. Le Conseil fédéral avait déjà esquissé la solution proposée dans sa réponse à une intervention parlementaire³⁸. Aucune augmentation notable des cotisations ne devrait en résulter pour les détenteurs de véhicules automobiles, compte tenu du petit nombre de cas qui ne sont pas couverts par ailleurs. La proposition de réglementation tient compte en outre d'une demande justifiée des personnes lésées, sans pour autant contraindre les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules et les autorités (contrôle d'assurance) à s'accommoder des inconvénients d'une nouvelle obligation d'assurance et de son coût.

Art. 90a (nouveau) Confiscation de véhicules automobiles

Deux interventions parlementaires³⁹ demandent au Conseil fédéral d'examiner la confiscation de la voiture utilisée ou son retrait obligatoire et la valorisation du

³⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:149:0014:0021:FR:PDF>

³⁵ Cf. art. 1, al. 10, et 50a, al. 1, OCR (RS 741.11)

³⁶ RS 220

³⁷ RS 210

³⁸ Interpellation Theiler Georges (02.3496) du 26.9.2002, Extension de l'assurance-accidents obligatoire ; http://www.parlament.ch/F/Suche/Pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20023496

³⁹ Postulat Hochreutener (04.3472) du 29.9.2004, Mesures contre les chauffards ; http://www.parlament.ch/F/Suche/Pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20043472

Postulat Teuscher (04.3512) du 6.10.2004, Mettre un terme aux graves excès de vitesse ; http://www.parlament.ch/F/Suche/Pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20043512

véhicule en cas de récidive grave de dépassement de la vitesse autorisée.

La confiscation d'un véhicule automobile représente une atteinte à la garantie de la propriété protégée par l'art. 26 de la Constitution fédérale⁴⁰. Une telle atteinte doit notamment respecter le principe de la proportionnalité. Dans sa réponse à une intervention parlementaire plus ancienne⁴¹, le Conseil fédéral a déjà expliqué que la confiscation du véhicule automobile constitue une mesure décisive, qui n'est proportionnée et justifiée que dans des cas exceptionnels. Quant aux motifs permettant de conclure qu'une confiscation est justifiée, ils dépendent essentiellement des circonstances du cas concret.

La proposition faite ici de donner aux tribunaux la possibilité de confisquer des véhicules automobiles tient compte des principes invoqués par le Conseil fédéral. Cependant, toute violation grave des règles de la circulation routière ne doit pas entraîner automatiquement la confiscation du véhicule utilisé.

La condition d'une confiscation est que l'auteur ait agi sans scrupules (let. a). Une telle absence de scrupules se manifeste par une conduite sans retenue et sans égards, comme un dépassement de la vitesse autorisée particulièrement excessif compte tenu des conditions ou un arrêt perturbateur sur l'autoroute. Ces comportements représentent généralement une mise en danger de la vie d'autrui (art. 129 CP).

De plus, cette mesure ne peut être prise que si elle est nécessaire pour empêcher le contrevenant de commettre d'autres violations graves des règles de la circulation. Le tribunal jugeant l'affaire en évalue les probabilités, en tenant compte du fait que le contrevenant est déjà sous le coup d'une sanction pénale et d'une mesure administrative, lesquelles devraient l'empêcher de commettre d'autres infractions au code de la route.

Il n'est pas nécessaire de prévoir une restriction selon laquelle le véhicule ne sera pas confisqué s'il a été utilisé sans l'assentiment du propriétaire ou du détenteur (vol, vol d'usage, détournement, etc.). En cas de vol ou de vol d'usage, il suffira de restituer le véhicule à son propriétaire ou à son détenteur afin d'empêcher le contrevenant de l'utiliser pour commettre d'autres infractions. Dans le cas contraire, la confiscation pourrait être justifiée (un collaborateur continue à utiliser un véhicule de l'entreprise sans l'assentiment du propriétaire de ce dernier et à commettre des infractions graves au code de la route). Même si la confiscation était une mesure appropriée dans ce cas, le véhicule ne devrait pas être détruit et ne pourrait être utilisé que pour couvrir les coûts engendrés.

Art. 95, ch. 1, et 1^{bis}

Une motion⁴² qui a été adoptée exige que des sanctions plus sévères soient infligées aux personnes qui conduisent un véhicule automobile sans avoir jamais ob-

⁴⁰ RS 101

⁴¹ 03.3669 Motion Marty Kälin du 19.12.2003 ; Circulation routière. Confiscation de véhicules en cas d'infractions ; http://www.parlament.ch/F/Suche/Pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20033669

⁴² Motion Joder (03.3587) du 1.12.2003, Renforcement des sanctions pour conduite d'un véhicule sans permis ; http://www.parlament.ch/F/Suche/Pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20033587

tenu de permis de conduire ou qui ne sont pas titulaires du permis de conduire requis pour la catégorie de véhicule visée. Selon la législation actuelle, ces deux infractions sont punies de l'amende (contravention). Cependant, quiconque conduit un véhicule automobile alors qu'on lui a retiré son permis est sanctionné par une peine privative de liberté de trois ans au maximum ou d'une peine pécuniaire (délit). Ce traitement est inéquitable en droit. Dans les trois cas, les personnes concernées violent consciemment l'interdiction de conduire un véhicule automobile. La même peine doit également sanctionner la conduite sans le permis d'élève conducteur ou sans l'accompagnement prescrit, de même que le fait de confier un véhicule à une personne qui ne possède pas le permis de conduire requis.

Les autres faits visés à l'art. 95, ch. 1, peuvent continuer d'être poursuivis en tant que contraventions, car ils ne recèlent pas un potentiel de mise en danger comparable. Ils sont désormais réglés au ch. 1^{bis}.

Art. 98a (nouveau) Avertissements de contrôles du trafic

L'art. 57b LCR en vigueur, qui interdit les annonces de radars au moyen d'appareils et de dispositifs, date de 1989 et est entré en vigueur le 1^{er} février 1991⁴³. Eu égard aux progrès techniques accomplis en matière de communication, cette disposition apparaît lacunaire aujourd'hui. De nos jours, les informations peuvent être transmises et reçues de presque toutes les manières imaginables. Par exemple, les avertissements de contrôles de vitesse sont largement répandus par la téléphonie mobile au moyen des systèmes de messages (SMS, *short message system*) ou par le pager. En outre, la technologie moderne permet d'entrer les données des sites de contrôle fixes dans les systèmes de navigation (p. ex. GPS, *global positioning system*) au moyen d'un logiciel approprié et de mettre ainsi les conducteurs en garde contre les contrôles de vitesse. Il est également devenu courant que des informations sur les sites de contrôle mobiles actuels soient diffusées par les médias électroniques. Les conducteurs équipés pour capter ces annonces de radars peuvent ignorer les limitations de vitesse quasiment à loisir. Toutes ces possibilités mises à leur disposition portent atteinte à la sécurité routière.

La nouvelle réglementation proposée tient compte des progrès techniques. Elle répond en outre au mandat du 17 décembre 2004⁴⁴ par lequel le Parlement demandait s'il y avait lieu d'interdire aux personnes privées d'avertir les autres usagers de la route des contrôles de vitesse au moyen des services téléphoniques, du SMS, etc.

Cependant, pour des questions de systématique, la réglementation sera ancrée dans la nouvelle disposition pénale de l'art. 98a du projet LCR. Pour les mêmes raisons, l'actuel art. 57b LCR peut être abrogé, du fait que la plupart des pratiques qui y sont décrites ne concernent pas la participation à la circulation routière et qu'une infraction à cette disposition ne serait pas sanctionnée par une

⁴³ RO 1991 71

⁴⁴ Postulat Teuscher (04.3512) du 6.10.2004, Mettre un terme aux graves excès de vitesse ; http://www.parlament.ch/F/Suche/Pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20043512

mesure administrative (retrait de permis, avertissement). Une sanction pénale suffit à empêcher le comportement indésirable.

Le 2^e paragraphe du ch. 1 reprend, précise et étend à d'autres actes de complicité la réglementation de l'art. 99, ch. 8, al. 2, LCR.

L'avertissement public de contrôles du trafic est désormais puni de l'amende. Est notamment concernée la diffusion de telles annonces par la radio ou la télévision. Notons à ce sujet que l'Office fédéral de la communication a remis au concours toutes les concessions de radio OUC avec mandat de prestations et que, conformément aux prescriptions existantes, les émetteurs de tels programmes n'ont plus le droit de diffuser des annonces de radars. Est également touchée par la disposition pénale la publication de documents tels que journaux, dépliants, affiches, brochures d'informations, pages Internet, mais aussi de tout matériel topographique renseignant sur les lieux des contrôles de police. En conséquence, même la police ne pourra plus signaler les contrôles de vitesse avant les chantiers sur les autoroutes.

De nombreux appareils de communication électronique, bien qu'ils ne soient pas destinés à avertir des contrôles du trafic routier, peuvent être utilisés à cette fin. Nous proposons donc d'interdire les services qui par exemple avertissent des contrôles radar au moyen de messages envoyés sur les téléphones portables ou sur les pagers.

Dans les cas graves de commercialisation (etc.) et d'avertissements, nous proposons une sanction plus sévère, à savoir une peine privative de liberté de trois ans au plus ou une peine pécuniaire. Il y a cas grave notamment en présence d'activité à caractère commercial ou d'importation unique d'un grand nombre d'appareils visés à l'art. 98a.

Art. 99 ch. 5, 8 et 9

Au ch. 5, la peine d'arrêt « oubliée » est supprimée. Le ch. 8 a été intégré à l'art. 98a et le ch. 9 permet d'imposer l'équipement d'un enregistreur de données au sens de l'art. 17a.

Art. 104, al. 2 à 4 et 6

Une statistique des accidents complète et significative constitue la base de nombreuses mesures décrites dans le cadre de ce projet. La complétude des données peut être réalisée si les accidents que la police ne constate pas ou n'annonce pas sont également relevés. Il manque notamment de nombreuses informations concernant les dommages matériels, ce qui rend les données peu concluantes. Ces lacunes doivent être comblées par les assureurs RC des véhicules automobiles. Ils disposent en effet de pratiquement toutes les données relatives aux accidents, du fait que ces derniers impliquent en règle générale au moins un responsable tenu de réparer les dommages. C'est pourquoi nous proposons, d'une part, de libérer totalement les polices de leur obligation d'annoncer les accidents entraînant des dommages matériels et, d'autre part, d'obliger les assureurs RC des véhicules automobiles à communiquer à l'OFROU tous les accidents de la route au titre desquels ils doivent verser des indemnités (al. 2).

Le traitement des données par l'OFROU est réglé aux art. 104f et 104g (al. 3).

L'Office fédéral des transports ne peut décerner des autorisations d'exercer l'activité d'entreprise de transport de personnes ou de marchandises que si sont remplies les conditions correspondantes visées à l'art. 9 de la loi fédérale du 18 juin 1993 sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par routes (LTV ; RS 744.10). L'une de ces conditions est le critère de l'honorabilité. Aux termes de l'art. 10 LTV, une personne est réputée honorable si elle n'a pas été condamnée pour un crime au cours des dix dernières années et si elle ne s'est pas rendue coupable de violations graves et répétées des prescriptions, notamment des dispositions concernant les temps de conduite et de repos des conducteurs, la sécurité en matière de circulation routière, ainsi que la construction et l'équipement des véhicules.

Les autorisations pour le transport international des personnes sont décernées à la condition que le requérant n'ait pas contrevenu aux dispositions ou aux prescriptions afférentes en matière de sécurité routière (annexe 7, art. 4, al. 4, 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 [RS 0.740.72] ; art. 40, al. 1, de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur les concessions pour le transport des voyageurs [OCTV, RS 744.11]).

C'est pourquoi l'Office fédéral des transports doit impérativement recevoir ces informations et qu'il doit être habilité à les traiter pour remplir ses tâches dans le cadre de ses attributions au cours des procédures d'autorisation. La présente disposition constitue donc la base légale voulue (al. 4).

Il va de soi que les données relevées par l'OFROU pour l'exécution de ses tâches légales seront également transmises à l'Office fédéral de la statistique (al. 6).

Art. 104a, al. 1, let. e (nouveau), 4, phrase introductive, 5, let. f, et 7

Pour assumer ses tâches ancrées dans la loi fédérale du 18 juin 1993 sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par routes (LTV ; RS 744.10), l'Office fédéral des transports doit avoir un droit de regard dans le registre des véhicules et des détenteurs de véhicules. En effet, il ne peut décerner l'autorisation d'exercer l'activité d'entreprise de transport routier de personnes ou de marchandises que si les conditions visées à l'art. 9 LTV sont satisfaites. L'une de ces conditions est le critère de la capacité financière (art. 11 LTV). Le nombre de véhicules de l'entreprise est déterminant pour son calcul.

Art. 104b, al. 2, et 6, let. g, et 7

Depuis la libéralisation de l'assurance RC des véhicules automobiles en 1996, les assureurs n'ont plus de possibilité efficace de constater les dommages déjà causés par un preneur d'assurance potentiel. Ils sont entièrement tributaires de la déclaration du requérant. En outre, un élément essentiel manque pour définir le degré de risque, à savoir la connaissance des infractions commises contre les prescriptions routières. Afin que les assureurs puissent exonérer les bons risques et grever les mauvais, nous proposons, en plus d'introduire la déclaration des sinistres causés (cf. explications relatives à l'art. 68a), de permettre aux assureurs

RC des véhicules automobiles de s'informer sur les retraits de permis et autres mesures administratives prises à l'encontre de leurs assurés (détenteurs de véhicules) via le registre des mesures administratives :

Selon le droit en vigueur, seules les autorités responsables de l'admission, les autorités pénales et les autorités judiciaires ont un droit de regard dans le registre des mesures administratives. Nous proposons d'élargir le cercle des personnes autorisées à prendre connaissance de ces données aux assureurs pour les raisons exposées ci-après. Actuellement, les assureurs fixent les primes RC des véhicules automobiles en fonction du nombre de sinistres. En d'autres termes, celui qui cause davantage d'accidents doit s'acquitter d'une prime plus élevée. Des études étrangères ont toutefois montré que la probabilité individuelle de causer un accident ne dépend pas seulement du nombre d'accidents causés à ce stade, mais aussi de la prise en compte du comportement contraire aux règles de la circulation⁴⁵. La nouvelle réglementation proposée permet aux assureurs, d'une part, de déterminer les primes de l'assurance RC des véhicules automobiles en tenant mieux compte du risque et, d'autre part, de créer une situation plus équitable entre les assurés quant aux primes. De ce fait, les personnes qui circulent sans accident et qui jouissent d'une bonne réputation de conducteur pourront profiter de primes plus basses, tandis que celles qui représentent un risque plus élevé devront payer davantage. Ce système de bonus-malus a un effet positif sur la sécurité routière, car il constitue une incitation à une conduite prudente.

Al. 7 : pour s'acquitter de ses tâches ancrées dans la loi fédérale du 18 juin 1993 sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par routes (LTV ; RS 744.10), l'Office fédéral des transports doit avoir un droit de regard dans le registre des mesures administratives. En effet, il ne peut décerner des autorisations d'exercer l'activité d'entreprise de transport routier de personnes ou de marchandises que si les conditions visées à l'art. 9 LTV sont satisfaites. L'une de ces conditions est le critère d'honorabilité. Aux termes de l'art. 10 LTV, une personne est réputée honorable si elle n'a pas été condamnée pour un crime au cours des dix dernières années et si elle ne s'est pas rendue coupable de violations graves et répétées des prescriptions, notamment des dispositions concernant les temps de conduite et de repos des conducteurs, la sécurité en matière de circulation routière, ainsi que la construction et l'équipement des véhicules. Le droit de regard dans le registre des mesures administratives, qui est l'une des mesures visant à s'assurer de l'honorabilité des intéressés, concourt donc à la sécurité routière.

Art. 104e (nouveau) Registre des cartes de tachygraphe

Par l'accord sur les transports par voie terrestre⁴⁶, la Suisse s'est engagée à introduire le système de cartes de tachygraphe numériques et à adopter de ce fait les directives de la CE en la matière. Le Conseil fédéral a rempli cette obligation en édictant l'ordonnance du 29 mars 2006 sur le registre des cartes de tachygra-

⁴⁵ Risikoorientierte Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflichtversicherung, Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen, Heft M 160, Bergisch Gladbach, 2004

⁴⁶ 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, RS **0.740.72**

phe (ORCT⁴⁷) et en modifiant l'ordonnance du 19 juin 1995 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (OTR 1⁴⁸). L'ORCT et les modifications de l'OTR 1 sont entrées en vigueur le 1^{er} novembre 2006. L'ORCT régit la mise en place et l'exploitation du registre central des cartes de tachygraphe (RCT). Les cartes de tachygraphe servent à contrôler l'observation des temps de conduite, des temps de travail, des pauses et des temps de repos prévus par l'OTR 1.

Il ne s'agit plus à présent que d'ancrer le RCT dans la loi, sur le modèle des registres suisses existants dans le domaine de la circulation routière (cf. art. 104a à 104d LCR). Au demeurant, la Principauté de Liechtenstein est déjà intégrée dans l'environnement du système⁴⁹; il faut encore créer a posteriori la base légale explicite correspondante dans la LCR.

Le RCT exploite des synergies, par l'intermédiaire d'une interface commune avec le registre des autorisations de conduire (FABER). Concrètement, pour l'attribution des cartes de conducteur, le RCT reprend les données déjà présentes dans FABER et les intègre dans sa propre banque de données. Ce mécanisme requiert une adaptation de l'art. 104c LCR quant à l'autorisation d'accès.

Art. 104f (nouveau) Registre des procédures relatives aux accidents de la route

Pour des raisons évidentes, la police doit aussi être en mesure de traiter les données relatives aux personnes afin de procéder au traitement des accidents. Nous proposons donc de mettre sur pied un classement propre auquel seules les autorités chargées de communiquer les données auraient accès. Sinon, la police devrait exploiter une banque de données de rapports qui lui serait propre, en vue de la procédure pénale.

Une fois traitées par la police, les données de l'accident sont transférées sous une forme pseudonymisée dans le registre des accidents de la route. On garantit ainsi qu'aucune personne non autorisée n'aura accès à des données dignes de protection, voire à des données particulièrement dignes de protection.

Art. 104g (nouveau) Registre des accidents de la route

Les données relatives aux personnes, aux véhicules et aux infrastructures routières se trouvent déjà dans d'autres registres. Pour améliorer la cohérence de la statistique des accidents, les données relatives aux personnes et aux véhicules doivent être transmises à partir des registres FABER et MOFIS, pour autant qu'elles y soient déjà enregistrées. Sur les lieux, la police ne doit dès lors plus relever que le numéro d'immatriculation (complété d'une à deux caractéristiques ou du numéro matricule bi-univoque en raison des plaques interchangeables) et le numéro d'identification du permis de conduire. Les données seront complétées dans les bureaux à partir des registres correspondants.

⁴⁷ RS 822.223

⁴⁸ RS 822.221

⁴⁹ Accord du 25 octobre 2006 sous forme d'échange de notes entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la Principauté de Liechtenstein relatif à la participation du Liechtenstein à la gestion et à l'exploitation des registres suisses automatisés dans le domaine de la circulation routière; RS 0.741.511.514

Les assureurs RC des véhicules automobiles communiquent les données des accidents qu'ils enregistrent de la même manière que les polices de la circulation routière. Afin d'améliorer la qualité des données, les données relatives aux accidents seront complétées par ADMAS-PIN ou FABER-PIN. Les assureurs n'auront pas accès aux données matérielles (p. ex. les données concernant l'examen médical et les retraits de permis de conduire). L'accès à ces données personnelles est réglementé par les articles 104b et 104c LCR.

Des données pseudonymisées suffisent à l'établissement de la statistique des accidents. Il n'est pas nécessaire et serait contraire à la législation sur la protection des données que l'on puisse remonter aux données individuelles pour identifier les personnes. Toutefois, les liens vers d'autres registres doivent être possibles au moyen d'un code ne permettant pas d'établir l'identité des personnes.

L'OFROU élabore actuellement, dans le cadre du système d'information pour la gestion des routes et du trafic MISTRA, l'application spécifique aux accidents de la circulation routière. Tous les recueils de données de l'OFROU seront disponibles dans l'entrepôt de données prévu. Une fois les informations relatives aux accidents complétées par celles relatives aux personnes, les données seront anonymisées. On garantit ainsi que nul ne pourra déduire l'identité des personnes concernées.

Ensuite, on pourra effectuer des évaluations susceptibles de révéler des corrélations aujourd'hui cachées. Par exemple, il se pourrait qu'apparaissent des informations sur les personnes (ou les groupes de personnes) et les véhicules impliqués dans des accidents durant la deuxième moitié de la nuit du vendredi au samedi, ainsi que sur l'état des intéressés au moment des faits et leur réputation en tant que conducteurs.

Le Bureau national suisse d'assurance (BNA) assume la responsabilité civile au titre des dommages causés en Suisse par des véhicules automobiles étrangers et leurs remorques. Il gère le service de renseignements visé à l'art. 79a LCR (art. 74, al. 2, let. a et b, LCR). Le Fonds national suisse de garantie (FNG) assume la responsabilité civile au titre des dommages causés en Suisse par les véhicules automobiles non identifiés ou non assurés et leurs remorques ainsi que les vélos (art. 76, al. 2, let. a, LCR).

Les questions de responsabilité civile pourront être traitées le plus efficacement si les faits rapportés par la police sont connus aussi tôt que possible. A cet effet, il faut que le BNA et le FNG, qui doivent être actionnés de par la loi, aient connaissance des données d'accidents qu'ils ont à traiter. Le Conseil fédéral réglera les détails. On peut envisager que le BNA et le FNG ne reçoivent qu'un rapport sommaire, sur le modèle du constat européen d'accident (CEA).

Sur le plan européen également, on thématise actuellement les mesures propres à garantir que les données fondamentales nécessaires au règlement des sinis

tres soient rapidement disponibles⁵⁰.

Art. 105, al. 2

L'Association des services des automobiles a demandé que cette norme interdisant la double imposition soit adaptée aux ressources informatiques modernes. Il n'est plus nécessaire aujourd'hui d'appliquer le principe du décompte par mois. L'informatique permet d'effectuer les décomptes quotidiennement.

Art. 105a (nouveau) Affectation du produit des amendes

L'affectation du produit des amendes de circulation à l'accroissement de la sécurité routière permettrait une double amélioration en la matière grâce à une intensification des contrôles policiers visant à agir sur les comportements fautifs compromettant la sécurité ou effectués aux endroits dangereux. En effet, elle entraînerait en premier lieu une diminution des infractions commises, les contrôles de vitesse et de l'air expiré réalisés à l'intérieur et à l'extérieur des localités contribuant à eux seuls déjà très fortement à l'abaissement du nombre d'accidents. En second lieu, l'augmentation des contrôles générerait des ressources financières supplémentaires pouvant être affectées à leur tour à l'amélioration de la sécurité routière. En outre, l'affectation du produit des amendes de circulation pourrait même accroître l'acceptation des contrôles par les usagers de la route du fait que les critiques selon lesquelles les contrôles servent avant tout à remplir les caisses de l'Etat devraient diminuer.

Même après l'introduction de la disposition nécessaire dans la LCR, les cantons pourront continuer à décider quels projets ou tâches de sécurité routière seront financés par le produit des amendes. L'exigence qui leur est posée en la matière est de réinvestir 50 % de ces revenus dans la sécurité routière.

Ces fonds à affectation obligatoire doivent notamment financer les contrôles de police, avec l'accent mis sur les comportements compromettant la sécurité et sur les endroits dangereux, ainsi que les mesures destinées à améliorer la sécurité de l'infrastructure routière.

Art. 106, al. 7, et 9

Les deux alinéas sont transférés dans le nouvel art. 106a.

Art. 106a (nouveau) Accords internationaux

Le nouvel art. 106a résume les compétences du Conseil fédéral disséminées dans différentes dispositions se rapportant à la conclusion de traités internationaux dans le domaine de la circulation routière. Les al. 1 et 2 reprennent le contenu de l'art. 106, al. 7 et 9. L'al. 3 crée la compétence pour la conclusion d'accords sur les poursuites pénales transfrontalières.

L'OFROU s'est déjà engagé au sein d'organes internationaux importants tels que

⁵⁰ Directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005 modifiant les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE et 90/232/CEE du Conseil et la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs ; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:149:0014:0021:FR:PDF>, art. 5

TISPOL⁵¹ et ECR⁵².

La sanction transfrontalière des infractions aux prescriptions de circulation routière sera également facilitée par l'adhésion de la Suisse à Schengen II. Conformément au modèle de l'accord entre la Suisse et l'Allemagne sur la coopération policière⁵³ (art. 34 ss), les amendes devront à l'avenir être exécutées par l'Etat de résidence. Les frais n'étant pas à la charge de l'Etat requérant où l'infraction a été commise, le produit de l'exécution ainsi que le montant des frais fixés dans la décision reviennent à l'Etat de résidence exécutant.

Notons encore que l'Assemblée fédérale a adopté, le 20 mars 2008⁵⁴, une modification de la loi sur la circulation routière (retrait du permis de conduire suite à une infraction commise à l'étranger). Entrées en vigueur le 1^{er} septembre 2008, les nouvelles dispositions servent également de base à la sanction transfrontalière d'infractions au code de la route.

L'al. 4 remplace les dispositions en vigueur selon lesquelles le Conseil fédéral peut autoriser les autorités de la Principauté de Liechtenstein à participer à la gestion et à l'exploitation du registre présenté dans la LCR. La participation du Liechtenstein ne peut toutefois pas être réglée par voie d'ordonnance, mais par un traité international.

4.2 Loi du 24 juin 1970 sur les amendes d'ordre⁵⁵

Art. 3a, al. 2

La modification de l'art. 3a, al. 2, LAO découle de la proposition sur la responsabilité civile du détenteur pour les amendes d'ordre (cf. explications relatives aux art. 5 à 8 et 10).

Art. 4, al. 1^{bis}, et 2

En vertu de la nouvelle disposition, le Département fédéral des finances peut autoriser les membres de l'Administration des douanes et du Corps des gardes-frontière à percevoir des amendes d'ordre. Le Conseil fédéral définira les domaines contrôlés soumis à ces conditions dans la révision de l'ordonnance du 4 mars 1997 sur les amendes d'ordre⁵⁶, en tenant compte de l'ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la sécurité routière⁵⁷. La conclusion desdits accords garantit que les cantons concernés soient informés des contrôles réalisés par les services de la Confédération et qu'ils connaissent les interfaces (al. 1).

A l'al. 2, l'expression « organes de police » est remplacée par « organes de contrôle » (cf. explications relatives à l'art. 54 LCR).

Art. 5 à 8 et 10

⁵¹ *European Traffic Police Network* ; <http://www.tispol.org/>

⁵² *Euro Contrôle Route* ; <http://webcomite.com/ecr/fr/default.aspx>

⁵³ **RS 0.360.136** ; http://www.admin.ch/ch/f/rs/c0_360_136_1.html

⁵⁴ **FF 2008 2115**

⁵⁵ **RS 741.03**

⁵⁶ **RS 741.031**

⁵⁷ **RS 741.013**

Les modifications proposées permettent de poser les conditions de la responsabilité civile du détenteur pour les amendes d'ordre. En vertu de la loi du 24 juin 1970 sur les amendes d'ordre, un certain nombre de violations des règles de la circulation routière doivent être sanctionnées par des amendes d'ordre. Cependant, celles-ci ne peuvent souvent pas être appliquées, ce qui est insatisfaisant à de nombreux égards. Il arrive notamment que les contrevenants ne puissent pas être identifiés, malgré les efforts considérables des autorités. En outre, en l'absence de la responsabilité du détenteur du véhicule, le principe d'égalité de traitement des citoyens n'est pas dûment respecté et la fonction préventive générale des amendes d'ordre s'en trouve réduite, contrairement à l'effet souhaité. Dès 1976⁵⁸ toutefois, le Tribunal fédéral a expliqué qu'il manque une base légale permettant d'agir contre le détenteur du véhicule au lieu de viser son conducteur. Cette situation juridique est restée inchangée à ce jour. Le Conseil national, par un postulat⁵⁹ qui a été adopté, demande à présent au Conseil fédéral de présenter dans un rapport les mesures juridiques susceptibles d'empêcher que des personnes échappent aux amendes d'ordre lorsqu'elles contestent avoir commis elles-mêmes les infractions qui leur sont reprochées et qu'elles invoquent systématiquement, pour leurs proches, leur époux/épouse ou leur concubin/concubine, le droit de refuser de témoigner. Le rapport doit également montrer comment d'autres pays ont résolu le problème.

Dans une étude mandatée par l'OFROU, l'Institut suisse de droit comparé a analysé les conditions de répression pour les détenteurs de véhicules dans différents pays (Belgique, Allemagne, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Autriche et Espagne). L'étude conclut que même si le caractère punissable des détenteurs constitue une exception, ces derniers sont toutefois amenés à rendre des comptes dans certains pays. C'est notamment le cas en Belgique, aux Pays-Bas et au Luxembourg, dans la mesure où le détenteur doit communiquer l'identité du conducteur lorsque celle-ci n'a pas pu être déterminée, faute de quoi la responsabilité des faits lui reviendra.

Pour des raisons d'économie procédurale, le détenteur du véhicule doit être légalement obligé de payer les amendes d'ordre pour les infractions commises avec son véhicule. Le point de rattachement n'est pas la qualité d'auteur des faits, mais celle de détenteur du véhicule, à l'instar de la responsabilité civile du détenteur pour les dommages causés par un véhicule automobile quel que soit le conducteur. A cet effet, la procédure d'amende d'ordre doit être adaptée. La procédure pénale ordinaire n'entre en application que si le détenteur du véhicule conteste l'amende. Le fait de ne pas avoir conduit le véhicule contrôlé ne constitue pas un argument suffisant. Cette pratique présente les avantages suivants :

Actuellement, la procédure d'amende d'ordre peut être refusée sans motif, ce qui oblige à suivre la fastidieuse procédure pénale ordinaire. Cette situation, qui n'a

⁵⁸ ATF 102 IV 256

⁵⁹ Postulat Hubmann (06.3119) du 23.3.2006, Abolir le système passoire des amendes d'ordre ; http://www.parlament.ch/F/Suche/Pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20063119

fondamentalement pas de sens, alourdit inutilement la charge de travail des autorités judiciaires lorsque les amendes ne sont pas payées ou sont plus tardivement réglées en l'absence d'un quelconque motif de contestation. Nous proposons donc de fermer cette voie lorsque les faits ne sont pas contestés et d'habiliter les organes de contrôle à engager directement la procédure de poursuite.

La responsabilité du détenteur du véhicule doit être augmentée. Si le contrevenant n'est pas présent sur les lieux (p. ex. généralement lors d'infractions en matière de stationnement) ou qu'il n'est pas arrêté (p. ex. lors de contrôles automatiques de vitesse), le détenteur du véhicule sera informé par écrit des possibilités d'action qui lui sont ouvertes. Elles sont au nombre de deux :

1. Paiement de l'amende dans le délai imparti ; la procédure est terminée.
2. Contestation écrite du détenteur dans le délai imparti ; l'organe de contrôle lance la procédure ordinaire afin de permettre l'examen judiciaire de la contestation (possibilité de recourir auprès du Tribunal fédéral comme jusqu'à présent). Le détenteur ne peut faire valoir qu'il n'a pas conduit le véhicule que s'il communique à l'autorité le nom et l'adresse du conducteur ou s'il invoque le fait qu'une personne inconnue a utilisé son véhicule contre sa volonté et que, malgré toute la diligence dont il a fait preuve, il n'a pas pu empêcher les faits de se produire. Si le détenteur désigne une autre personne comme conducteur, les poursuites sont alors engagées contre cette dernière et le détenteur déchargé de toute responsabilité, du moins provisoirement.

Si le détenteur n'entreprend rien, l'amende peut directement faire l'objet d'une procédure de poursuite.

La procédure proposée en l'occurrence n'affecte guère les droits constitutionnels. Deux jugements récemment rendus par la Cour européenne des droits de l'homme (jugement du 29 juin 2007 dans l'affaire O'Halloran et Francis contre la GB et jugement du 10 janvier 2008 dans l'affaire Lückhof et Spanner contre l'Autriche) montrent qu'il est en principe possible d'établir une responsabilité du détenteur même s'il y a une limitation du principe de la faute. Certains critères doivent toutefois être pris en compte. Dans ledit projet, le détenteur a la possibilité de se décharger de toute responsabilité en invoquant le fait qu'une personne inconnue a utilisé son véhicule contre sa volonté et que, malgré toute la diligence dont il a fait preuve, il n'a pas pu empêcher les faits de se produire. En outre, il ne peut être poursuivi que pour des amendes allant jusqu'à 300 francs. Selon nous, aucune charge supplémentaire du détenteur ne doit entrer en ligne de compte. Si l'infraction reprochée n'entraîne pas une amende d'ordre, mais une amende supérieure à 300 francs, une peine pécuniaire ou une peine privative de liberté complétée de mesures administratives, il ne saurait être dérogé au principe de la faute.

La solution proposée est en contradiction avec le droit de refuser de témoigner pour cause de relations personnelles défini à l'art. 168 du Code de procédure pénale suisse (CPP), dont l'entrée en vigueur est prévue pour le 1^{er} janvier 2011. L'art. 168, al. 4, let. a, CCP contient une énumération de cas dans lesquels le

droit de refuser de témoigner ne peut pas être invoqué ; il s'agit toutefois de délits graves, tels que l'assassinat ou le viol.

4.3 Ordonnance de l'Assemblée fédérale du 21 mars 2003 concernant les taux d'alcoolémie limites admis en matière de circulation routière⁶⁰

Art. 1

En vertu de l'art. 55, al. 6, LCR en vigueur, l'Assemblée fédérale fixe le taux d'alcool dans le sang à partir duquel les conducteurs sont réputés être dans l'incapacité de conduire et définit le taux d'alcool dans le sang qualifié. L'introduction de contrôles de l'haleine aux fins d'établissement des preuves (cf. explications relatives à l'art. 55) confère à l'Assemblée fédérale la compétence de fixer également des valeurs-limites aux taux d'alcool mesurés dans l'haleine. L'ordonnance de l'Assemblée fédérale concernant les taux d'alcoolémie limites admis en matière de circulation routière doit donc être modifiée en conséquence.

4.4 Loi du 25 juin 1976 sur une contribution à la prévention des accidents⁶¹

Art. 1

Aujourd'hui déjà, les assurés paient un supplément de 0,75 % sur les primes d'assurance RC des véhicules automobiles, affecté obligatoirement à des mesures d'éducation et de sensibilisation par le Fonds suisse pour la prévention des accidents de la route (FSR)⁶². Cette majoration s'élèvera au maximum à 2,5 ou à 5 %, selon les variantes :

Variante en vertu du ch. 3.1

Désormais, le supplément sera de 2,5 %. Environ 65 millions de francs par année seront ainsi à disposition.

Variantes en vertu des ch. 3.2 ou 3.3

Les variantes en vertu des ch. 3.2 ou 3.3 prévoient d'augmenter le supplément au profit des cantons à 2,5 %. Chaque assuré RC verse un supplément par véhicule assuré et par année calendaire au canton dans lequel le véhicule est immatriculé à la date de référence. La date déterminante pour l'octroi du supplément est fixée par le Conseil fédéral (art. 1, al. 3).

Art. 2

Variante en vertu du ch. 3.1

Avec les 0,75 % actuels, le FSR poursuit ses tâches habituelles. La Commission administrative du FSR, nommée par le Conseil fédéral, soutient des projets de sécurité routière soumis par des privés (associations en faveur du transport routier, bpa, etc.) sur la base d'accords sur les prestations ou de décisions d'octroi. Les détails concernant l'utilisation des capitaux sont réglés dans le Règlement du

⁶⁰ RS 741.13

⁶¹ RS 741.81

⁶² Le Fonds de sécurité routière (FSR) est une institution fédérale de droit public créée par le Parlement au moyen d'une loi (RS 741.81).

5 décembre 1989 concernant l'utilisation des capitaux du Fonds de sécurité routière⁶³.

Les 1,75 % supplémentaires (sept dixièmes de 2,5 %) permettent à la commission de passer des accords sur les prestations avec les cantons concernant la mise en œuvre des mesures éducatives et informatives présentées dans le projet mis en consultation. Concrètement, il s'agit de mesures dans les domaines de l'éducation routière et de la coordination des campagnes de sécurité routière avec présence policière. Le Conseil fédéral tracera un cadre contraignant en la matière pour la Commission administrative du FSR.

Ces fonds supplémentaires permettront aux cantons non seulement de continuer à dispenser les cours d'éducation routière dans les écoles (primaire), mais surtout de combler les lacunes actuelles (enseignement supérieur) en la matière. Dans le même temps, le matériel didactique destiné à l'ensemble de la Suisse doit être remanié et mis à disposition (Via sicura, mesure 403).

Les campagnes de sensibilisation sont plus efficaces lorsqu'elles sont réalisées en collaboration avec la police. Il s'agira de renforcer la présence de la police et d'intensifier les informations diffusées par cette dernière sur le but de la campagne en cours. Pour que la présence de la police soit bien visible deux fois par an pendant deux semaines (p.ex. lors du lancement d'une campagne), nous estimons les besoins à environ 20 000 heures-personnes supplémentaires, dont les coûts seront indemnisés aux cantons par le FSR.

Variantes en vertu du ch. 3.2 ou 3.3

Les variantes des ch. 3.2 ou 3.3 mettent à la disposition des cantons 2,5 % supplémentaires provenant de la majoration de la prime d'assurance RC des véhicules automobiles pour réaliser les mesures coûteuses (contrôles de police, amélioration de l'infrastructure). Les cantons définissent eux-mêmes la manière dont les contrôles sont réalisés et les objets à réfectionner en priorité (art. 2, al. 2).

4.5 Loi fédérale du 19 juin 1959 sur l'assurance-invalidité⁶⁴

Art. 66a, al. 1^{bis} (nouveau)

Ce nouvel article correspond à l'art. 15c, al. 1, let. d, LCR.

4.6 Loi du 15 décembre 2000 sur les produits thérapeutiques⁶⁵

Art. 26, al. 3 (nouveau)

Les médicaments peuvent influencer positivement ou négativement le comportement individuel du conducteur. Certaines préparations ne restreignent la capacité de conduire que brièvement après leur consommation, d'autres l'affectent pendant une période plus longue, tandis que d'autres encore la rétablissent. Qui-conque remet des médicaments susceptibles de restreindre la capacité de conduire endosse donc une responsabilité particulière ; cette personne connaît les dangers particuliers liés aux effets secondaires ou combinés que les médi-

⁶³ RS 741.816

⁶⁴ RS 831.20

caments peuvent provoquer durant la conduite d'un véhicule automobile.

Certes, les médecins et les pharmaciens sont tenus, en raison du contrat de traitement ou des obligations de la profession, de remettre à leurs patients et clients les principales instructions quant au comportement à observer. Le cas échéant, l'indication d'une éventuelle restriction de l'aptitude à la conduite par la prise d'un médicament ou la cessation du traitement en fait partie. Cependant, les modalités de telles indications ne sont pas réglementées. Si, se fiant à l'information de la notice d'emballage, la personne qui remet le médicament renonce à fournir une explication individuelle au client, le risque existe que ce dernier ne reçoive aucunement les informations nécessaires ou qu'il ne puisse pas les interpréter correctement.

C'est pourquoi nous proposons que le personnel spécialisé soit soumis à l'obligation d'informer le client au moment où il remet des médicaments. Cette mesure doit garantir que les informations nécessaires à l'usage sûr de la route soient transmises et comprises.

En outre, les emballages des médicaments susceptibles de restreindre la capacité de conduire seront munis d'un pictogramme qui les mettra nettement en évidence. L'Institut suisse des produits thérapeutiques (Swissmedic) est habilité à édicter les prescriptions correspondantes à l'échelon de l'ordonnance.

5 Relation avec le droit européen

Le projet n'affecte pas les obligations de la Suisse à l'égard de l'Union européenne. La limitation de la durée de validité des permis de conduire a été reprise de la directive relative au permis de conduire⁶⁶. Quant à la déclaration des sinistres causés, elle est issue de la cinquième directive sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs⁶⁷.

6 Mesures Via sicura sans propositions de modifications à l'échelon de la loi, pour information

6.1 Sensibilisation à l'aide de campagnes

(Via sicura, mesure 401)

Les campagnes de sensibilisation seront menées pour attiser la conscience des problèmes et pour influencer positivement, dans le sens souhaité pour la société, l'attitude et le comportement de certains groupes cibles. Les campagnes réalisées en matière de circulation routière ont un effet positif sur la sécurité routière. Par exemple, la campagne de promotion des casques pour cyclistes a contribué à ce qu'environ 60 % des enfants et plus de 30 % des adultes portent un casque à vélo ; ce comportement de protection actif a permis de réduire les blessures graves à la tête. La campagne organisée à la rentrée des classes rappelle aux

⁶⁵ RS 812.21

⁶⁶ Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (refonte) ; JO L 403 du 30.12.2006, p. 18

⁶⁷ Directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005 modifiant les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE et 90/232/CEE du Conseil ainsi que la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs ; JO L 149 du 11.6.2005, p. 14

conducteurs que des enfants peu expérimentés seront sur les routes ; cette campagne est elle aussi fructueuse, puisque les accidents sur le chemin de l'école sont rares aujourd'hui.

Sur le plan fédéral, le Fonds pour la sécurité routière (FSR), qui lance et finance des campagnes de sensibilisation à l'échelle nationale suisse, peut réaliser la mesure visée sans modification de la loi. Le financement en est lui aussi réglementé (art. 2, al. 1, de la loi sur une contribution à la prévention des accidents⁶⁸).

6.2 Information sur les nouveautés

Nous proposons de communiquer périodiquement aux titulaires du permis de conduire les principales modifications des dispositions en matière de circulation routière. Comme l'information institutionnalisée représente un moyen prometteur pour améliorer le niveau de connaissances des conducteurs de véhicules automobiles, outre les cours de perfectionnement et les campagnes de sensibilisation, le FSR doit assurer cette tâche sur le plan fédéral. Une modification de la loi n'est pas nécessaire et le financement est également réglementé.

6.3 Education à la mobilité et à la sécurité à tous les niveaux de la scolarité (Via sicura, mesure 403)

L'éducation routière, c'est un fait reconnu, constitue l'un des principaux piliers de la sécurité routière et de la prévention des accidents. Une enquête menée par l'OFROU auprès des cantons, dans le cadre de la réponse apportée à deux interventions parlementaires⁶⁹, a montré que l'éducation routière est d'un bon niveau et qu'elle est bien accueillie. Dans tous les cantons, l'éducation routière est dispensée jusqu'aux classes du niveau moyen (5^e et 6^e années). Puis, au niveau d'enseignement supérieur, l'offre de cours est moins nourrie. Si l'éducation routière est poursuivie systématiquement dans la moitié des cantons, elle n'est plus dispensée que sur demande dans deux cantons. Dans un troisième canton, ce sont des instituts scolaires qui s'en chargent, tandis qu'elle ne peut être assurée dans toutes les écoles d'un autre canton par manque de personnel. Aucune offre n'existe dans les cantons restants.

Nous proposons donc que le FSR, qui soutient financièrement les mesures éducatives des autorités et des organisations privées à l'échelle de la Suisse, et qui s'intéresse particulièrement au thème de l'« école et la circulation routière » depuis 2006, coordonne et soutienne la réalisation de l'éducation routière à tous les niveaux scolaires. Pour générer une valeur ajoutée, le FSR devra conclure des accords sur les prestations avec les cantons. Seuls pourront prétendre aux moyens du FSR les cantons dans lesquels l'éducation routière est également dispensée au niveau d'enseignement supérieur ou qui ont l'intention de l'y introduire.

⁶⁸ RS 741.81

⁶⁹ Interpellation Schmid-Sutter Carlo (04.3474) du 29.9.2004 et interpellation Fehr Jacqueline (04.3478) du 30.9.2004 ; cours d'éducation routière
http://www.parlament.ch/F/Suche/Pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20043474 ;
http://www.parlament.ch/F/Suche/Pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20043478

6.4 Mise en forme des règles de la circulation routière

(Via sicura, mesure 419)

Cette mesure est élaborée dans le cadre du projet de simplification des règles de la circulation VERVE (*Vereinfachung der Verkehrsregeln*). L'ordonnance sur les règles de la circulation routière⁷⁰ et l'ordonnance sur la signalisation routière⁷¹ y occupent une place prioritaire. Il n'est pas encore possible actuellement de déterminer si un travail législatif sera nécessaire au niveau de la loi.

6.5 Allègements pour la constatation de l'incapacité de conduire

(Via sicura, mesure 512)

Cette mesure a été prise, car la science paraissait sur le point de réaliser une percée en mettant au point un appareil capable d'établir l'incapacité de conduire rapidement, de manière fiable et indépendamment de la cause (alcool, drogues, fatigue, stress, etc.). Ces espoirs se sont avérés vains pour l'heure, si bien que cette mesure ne pourra pas être poursuivie activement.

6.6 Accélération et uniformisation des procédures de sanction

(Via sicura, mesure 413)

Pour que les mesures répressives prévues en matière de circulation routière (peine privative de liberté ou peine pécuniaire, amende et retrait du permis de conduire) puissent déployer l'effet visé, elles devraient être exécutées autant que possible immédiatement après que soient connus les faits qui les fondent. Or, la pratique judiciaire montre que le délai entre le moment où une infraction routière est commise et l'exécution des mesures qui en découlent ne correspond souvent pas, de loin, au principe de célérité en matière de procédure pénale. Cette situation entrave l'application équitable des dispositions afférentes. De plus, elle entraîne une disproportionnalité : il est inadéquat d'exécuter une mesure dans toute son étendue au terme d'une procédure excessivement longue.

Les raisons des retards en question sont multiples. L'une d'elles réside dans les différences entre les autorités chargées de l'application du droit relativement aux compétences à raison de la matière et aux compétences à raison du lieu. Celui qui viole une règle de la circulation routière est jugé pénalement dans le canton où l'infraction a été commise, tandis que l'appréciation des mesures ressortit en revanche au service de la circulation routière du canton de domicile. De ce simple fait, des retards de procédure sont déjà programmés. Dans deux cantons seulement (Schaffhouse et Obwald), les décisions pénales et celles concernant les mesures administratives sont rendues par la même autorité, à la condition toutefois que le canton de l'infraction et celui de domicile coïncident. D'autres problèmes découlent du déroulement des procédures des diverses autorités, notamment de problèmes de coordination entre les autorités. Il arrive ainsi fréquemment que l'autorité en charge des mesures n'ait connaissance que beaucoup trop tard d'un verdict pénal (entré en force) ou qu'une expertise toxicologique ou de médecine de la circulation portant sur l'aptitude à la conduite d'un

⁷⁰ OCR ; RS 741.11

⁷¹ OSR ; RS 741.21

chauffeur ne lui soit transmise qu'avec un grand retard, alors qu'il est indispensable pour la sécurité routière que l'autorité chargée des mesures puisse agir immédiatement en cas d'inaptitude à la conduite. Enfin, il arrive que des voies de droit ouvertes, tant en procédure pénale qu'en procédure administrative, entravent le déroulement rapide de la procédure, notamment parce que les autorités administratives doivent généralement attendre l'entrée en force du jugement pénal avant d'arrêter une mesure. Si l'on considère que les voies de recours peuvent conduire la procédure pénale elle-même jusqu'au Tribunal fédéral, on conçoit aisément que plusieurs années puissent s'écouler entre le moment de l'infraction et l'exécution de la mesure prononcée, qui peut à son tour faire l'objet d'un recours jusque devant le Tribunal fédéral.

L'idéal serait de créer des tribunaux de la circulation, compétents pour traiter tous les aspects des infractions aux règles de la circulation routière ou des accidents. Cette solution aurait pour avantage que les diverses procédures seraient coordonnées et plus rapidement traitées. Les doublons disparaîtraient.

Cependant, il faut surmonter des obstacles considérables. Le canton compétent sera-t-il celui où l'infraction a été commise ou celui où le contrevenant est domicilié ? Quelle sera l'incidence de la procédure pénale fédérale⁷² ou de la procédure civile fédérale actuellement en gestation ?

Jusqu'à l'adoption ou l'introduction des codes de procédure fédéraux, il est dépourvu de sens de présenter des propositions concrètes en matière de circulation routière. Dans le cadre de la présente consultation, nous souhaitons toutefois clarifier la question de savoir si d'autres travaux doivent être entrepris en vue de constituer des tribunaux de la circulation ou si la situation actuelle doit être maintenue (cf. questionnaire, question 32).

6.7 Localisation des appels d'urgence lancés par téléphone mobile

(Via sicura, mesure 114)

En cas d'appel d'urgence au moyen d'un téléphone mobile, le lieu de l'accident doit être identifié plus rapidement à l'aide des méthodes de localisation automatique. L'Office fédéral de la communication a déjà pris des mesures dans ce sens⁷³. Les services de secours peuvent déjà repérer l'emplacement des téléphones mobiles, mais la précision est encore trop faible pour assurer un sauvetage efficace et rapide.

6.8 Soutien psychologique en cas d'incident

(Via sicura, mesure 124)

Il s'agit de créer, là où elles font encore défaut, des organisations à même d'assurer un soutien psychologique ou psychiatrique aux usagers de la route et au personnel des services d'intervention après un événement particulier, un incident majeur ou une catastrophe.

⁷² FF 2006 1057

⁷³ <http://www.bakom.admin.ch/dokumentation/medieninformationen/00471/index.html?lang=de&msg-id=7411>

6.9 Assurance qualité en matière de secours

(Via sicura, mesure 199)

Nous proposons de développer la formation et le perfectionnement du personnel technique intervenant en cas d'urgence médicale, et d'institutionnaliser l'assurance qualité des centrales d'appel et des services de secours.

6.10 Restriction aux modifications des roues des véhicules

(Via sicura, mesure 205)

Cette mesure vise à restreindre les possibilités de modifier les roues des véhicules ultérieurement. Seules sont encore autorisées les dimensions des roues et des pneumatiques indiquées par le constructeur.

6.11 Amélioration de la visibilité de tous les véhicules

(Via sicura, mesure 209)

Par décision du 16 janvier 2008⁷⁴, le Conseil fédéral a fixé dans l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV⁷⁵) que les véhicules dont la vitesse maximale est limitée à 45 km/h doivent être signalés par une plaque d'identification arrière. Les camions neufs et leurs remorques doivent être munis de bandes rétroréfléchissantes visibles de l'arrière et de côté.

6.12 Intensification de l'engagement international en faveur de la sécurité des véhicules ; Approfondissement des contacts internationaux

(Via sicura, mesures 211 et 212)

L'OFROU s'est déjà engagé activement au sein des groupes de travail de la CEE / ONU (ONU à Genève, Commission économique pour l'Europe) et d'autres organes internationaux en vue d'élever les standards généraux de sécurité en matière de technique des véhicules. En vue de préparer et de mettre en œuvre les travaux sur le plan international, il a constitué un groupe de travail pour la sécurité des véhicules sur le plan national.

6.13 Introduction d'une gestion de la qualité pour les examens de conduite

(Via sicura, mesure 503)

En vertu de l'art. 25, al. 3, let. b, LCR, le Conseil fédéral est autorisé à introduire un système de gestion de la qualité pour les examens de conduite. Pour ce faire, il se basera sur le système de gestion de la qualité des contrôles des véhicules. En vertu de l'art. 33, al. 8, OETV, les contrôles subséquents doivent se faire conformément au système d'assurance qualité fixé conjointement par les cantons.

6.14 Formation de spécialistes de la sécurité routière dans le domaine de l'ingénierie

(Via sicura, mesure 311)

Il s'agit de créer et de proposer des filières de formation à la sécurité routière en

⁷⁴ RO 2008 355

⁷⁵ RS 741.41

matière d'infrastructures de transport et de leur exploitation.

6.15 Moyen permettant de contrôler la distance de sécurité

(Via sicura, mesure 416)

Il n'est pas nécessaire de modifier la loi, étant donné qu'en vertu de l'art. 9 OCCR⁷⁶, l'OFROU est autorisé à édicter des aides à l'exécution destinées au contrôle de la distance de sécurité. Ces travaux n'ont pas encore commencé.

6.16 Charte de la sécurité routière ; label de la sécurité routière

(Via sicura, mesures 601 et 602)

Ces tâches peuvent être exécutées au niveau fédéral par le Bureau suisse de prévention des accidents (bpa) ou le FSR.

6.17 Etude d'impact sur la sécurité routière des dossiers fédéraux

(Via sicura, mesure 604)

Cette tâche fait déjà partie du cahier des charges de l'OFROU.

6.18 Création d'une Commission nationale de la sécurité routière

(Via sicura, mesure 609)

Il existe déjà suffisamment d'organes nationaux. La création d'une telle commission peut être confiée au conseil d'experts du FSR, auquel font partie toutes les organisations actives sur le plan national en matière de sécurité routière.

6.19 Pilotage de la politique de sécurité routière et optimisation de la répartition des ressources

(Via sicura, mesures 611 et 616)

Cette tâche est exécutée par le FSR dans le cadre des accords sur les prestations passés avec les cantons.

6.20 Renforcement des aspects de la sécurité routière dans la recherche

(Via sicura, mesure 606)

La sécurité routière doit faire l'objet d'une recherche plus intensive et plus ciblée. Les travaux de recherche traitant d'aspects non encore étudiés ou nouveaux de la sécurité routière doivent jouir d'une priorité élevée.

6.21 Mise en place d'une banque de données de la recherche scientifique sur la sécurité routière

(Via sicura, mesure 605)

Les informations et les résultats de la recherche en matière de circulation routière (sur les plans national et international) doivent être réunis dans une banque de données et mis à disposition sous une forme simplifiant leur utilisation, de manière à ce que les lacunes soient plus facilement décelées et que les acteurs de la recherche puissent travailler en réseau. Le FSR pourra coordonner et financer cette tâche en coopération avec le Bureau de prévention des accidents (bpa), l'Association Suisse d'Assurance (ASA) et d'autres services et organisations intéressés.

⁷⁶ RS 741.013 ; RO 2007 2081 ; <http://www.admin.ch/ch/f/as/2007/2081.pdf>

6.22 Encouragement de projets pilotes

(Via sicura, mesure 210)

La Confédération encourage et soutient les projets pilotes qui fournissent d'importants enseignements quant aux mesures prises et qui donnent des impulsions pour d'autres activités favorables à la sécurité routière, par exemple dans le domaine de la télématique. Cette tâche peut être confiée au FSR ou à la Commission de la recherche en matière de routes.