

Message concernant la modification de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR)

du 31 mars 1999

Madame la Présidente,
Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs,

Nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation, par le présent message, le projet de révision de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR).

Par la même occasion, nous vous proposons de classer les interventions parlementaires suivantes:

1988	P	87.963	Loi sur la circulation routière (N 18. 3. 88, Basler)
1989	P	89.564	Loi sur la circulation routière. Compétences (N 6. 10. 89, Hubacher)
1990	P	89.803	Accidents de la circulation. Prévention (N 23. 3. 90, Baggi)
1990	P	90.321	Sécurité du trafic (N 22. 6. 90, Jaeger)
1991	P	89.724	Permis de conduire à points (N 11. 3. 91, Ledergerber)
1992	P	91.3369	Comportement des usagers de la route (N 20. 3. 92, [Schüle-]Nabholz)
1992	P	92.3399	Loi sur la circulation routière. Retrait de permis prolongé en cas de mise en danger répétée de la sécurité routière (E 10. 12. 92, Bühler Robert)
1993	M	92.3102	Contrôles systématiques à l'éthylomètre (N 9. 10. 92, Gonseth; S 17. 6. 93)
1993	P	92.3446	Retrait du permis de conduire. Simplification et amélioration de la procédure (N 19. 3. 93, Wiederkehr)
1994	P	94.3170	Loi sur la circulation routière. Sévérité pour récidives (N 17. 6. 94, Commission des transports et des télécommunications CN 93.073)
1994	P	93.3595	Information relative à la circulation (E 5. 10. 94, Huber)
1994	P	93.3108	Priorité aux abords des passages pour piétons (N 7. 10. 94, Wiederkehr)
1996	M	95.3037	Importation de véhicules automobiles. Assouplissement des prescriptions (N 6. 10. 95, David; E 21. 3. 96)
1996	M	95.3400	Exécution de la loi sur la circulation routière (E 12. 12. 95, Loretan; N 13. 6. 96)

1996 P 96.3488 Loi sur la circulation routière. Modification de l'art. 104,
al. 5
(N 13. 12. 96, Commission des affaires juridiques CN)

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames
et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

31 mars 1999

Au nom du Conseil fédéral suisse:

La présidente de la Confédération, Ruth Dreifuss

Le chancelier de la Confédération, François Couchepin

40314

Condensé

Le projet de révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR; RS 741.01) comprend un paquet de mesures visant à accroître la sécurité routière. Bien que la situation dans ce domaine se soit améliorée ces dernières années sur les routes suisses, il n'en demeure pas moins nécessaire de poursuivre les efforts entrepris jusqu'à présent. Trop de personnes perdent encore la vie ou sont victimes de graves lésions lors d'un accident de la circulation. Aussi les mesures proposées dans la présente révision s'attaquent-elles essentiellement au facteur risque humain:

1. *Il s'agit d'améliorer la formation à la conduite automobile, en vue d'aider à l'avenir les groupes les plus accidentogènes à s'intégrer plus sûrement dans la circulation routière. On prévoit aussi d'inviter les conducteurs à adopter un comportement plus respectueux des règles de la circulation et, partant, de diminuer les risques d'accident en sanctionnant par des mesures plus sévères – pouvant aller jusqu'à l'annulation du permis de conduire – ceux et celles qui compromettent la sécurité de la route par des infractions.*

L'introduction de la formation en deux phases obligera tous les nouveaux conducteurs à se perfectionner après l'examen de conduite. Au cours de cette deuxième phase de formation, il s'agira notamment de les sensibiliser davantage aux problèmes du trafic. Ce n'est qu'au terme d'une période probatoire de trois ans que le nouveau conducteur obtiendra définitivement son permis de conduire, celui-ci n'étant d'abord délivré qu'à l'essai.

2. *Il faudra pouvoir appliquer des mesures plus efficaces aux personnes incapables de conduire parce qu'elles sont sous l'emprise de l'alcool, de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques. Pour mieux dépister les conducteurs en état d'ébriété, il devra être possible d'effectuer des contrôles de l'air expiré même en l'absence d'indice d'alcoolémie apparent. Des méthodes uniformes seront introduites dans tous le pays pour contrôler les personnes soupçonnées d'être sous l'influence de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques. Le Conseil fédéral pourra déterminer dans quelles circonstances – nature des substances absorbées et leur concentration dans le sang – une personne est, en tout cas, réputée incapable de conduire (fixation d'une valeur limite). S'agissant des sanctions, la conduite sous l'influence de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques sera traitée de la même manière que la conduite en état d'ébriété avec un taux d'alcoolémie qualifié.*

3. *Les conducteurs qui, au cours d'une période déterminée, auront compromis à plusieurs reprises la sécurité routière en commettant des infractions aux règles de la circulation seront sanctionnés plus sévèrement. S'agissant des mesures administratives devant les frapper, on fixera des «tarifs» minimaux, uniformes dans toute la Suisse; en cas de récidive, ces mesures seront progressivement renforcées et pourront aller jusqu'au retrait du permis de conduire d'une durée indéterminée (renforcement en cascade).*

Ce projet contient en outre diverses dispositions visant à adapter notre législation au droit de la Communauté européenne (CE):

- *Lorsqu'une réception par type aura été délivrée par une autorité étrangère pour un véhicule sur la base de prescriptions équivalentes aux nôtres, le Conseil fédéral pourra renoncer à la réception par type suisse. Il devra cependant*

veiller à ce que les autorités fédérales et cantonales obtiennent les données relatives au véhicule, nécessaires à l'accomplissement de leurs tâches publiques. A cet effet, le Conseil fédéral continuera de saisir de manière centralisée (à l'Office fédéral des routes [OFROU]) les données concernant les types de véhicules – même lorsqu'il s'agira de véhicules au bénéfice d'une réception générale CE – afin de pouvoir les mettre à la disposition des autorités cantonales et fédérales (accès en ligne) au moyen du système informatisé TARGA. Contrairement au projet mis en consultation, cette innovation n'entraînera aucun frais supplémentaires pour les cantons et la branche automobile.

- En cas de changement de domicile d'un canton ou d'un pays à l'autre, le Conseil fédéral pourra renoncer à échanger le permis de conduire. Il tiendra un registre des permis de conduire étendu à l'ensemble de la Suisse pour permettre à l'autorité du nouveau lieu de domicile de disposer des informations nécessaires et pour faciliter le contrôle des retraits de permis.

D'autres exigences particulières ont également été retenues dans ce projet de révision à savoir: transfert des cantons à la Confédération de la compétence de prescrire des réglementations locales du trafic sur les routes nationales de 1^{re} et de 2^e classe, transfert au Tribunal fédéral ou à une commission de recours de la compétence juridictionnelle du Conseil fédéral en matière de restrictions locales du trafic, suppression de la compétence des cantons de publier la liste des détenteurs de véhicules, suppression de la Commission permanente de la circulation routière et, enfin, création des bases légales permettant de coordonner l'information routière.

Message

1 Partie générale

11 Point de la situation

Ces dernières années, les routes suisses sont devenues plus sûres. Pour la première fois en 1997, le nombre de décès dus aux accidents a été moins élevé qu'il y a 50 ans. Cependant, le nombre des accidents ayant fait des victimes (blessés et tués) a augmenté: en 1997 la police a enregistré 22 076 accidents de cette nature (1996: 21 578; +1,0 %). Sur les 27 873 personnes victimes d'accidents, 587 ont été tuées (1996: 616; -4,7 %) et 27 286 blessées (1996: 26 539; +2,8 %). Cela signifie, en moyenne pondérée dans le temps, qu'en 1997 une personne a été blessée toutes les 20 minutes et une personne tuée toutes les quinze heures environ. (Source: Accidents de la circulation routière en Suisse en 1997, Office fédéral de la statistique [OFS]).

En comparaison internationale (durant l'année 1996), la Suisse est au milieu du classement (Sources: International Road Traffic and Accident Database [OCDE]); SET; OFS; bpa):

Tués par million d'habitants		Tués par milliard de véhicules-kilomètres ¹	
Islande	37	Islande	5,2
Norvège	58	Grande-Bretagne	8,2
Suède	61	Norvège	8,6
Grande-Bretagne	64	Finlande	9,5
Pays-Bas	76	Pays-Bas	10,7
Finlande	79	Suisse	12,1
Suisse	87	Irlande	13,1
Danemark	98	Danemark	13,6 ²
Allemagne	107	Allemagne	14,4
Italie	123	Autriche	15,3
Irlande	124	Belgique	16,7
Autriche	127	France	17,0
Belgique	134		
Espagne	140		
France	147		
Japon	93	USA	10,6
Australie	108	Australie	12,1 ³
USA	158	Japon	15,9

¹ Les véhicules-kilomètres se fondent sur diverses procédures d'estimation
² 1994
³ 1995

Le risque de perdre la vie dans un accident de la route est encore sensiblement plus élevé que le risque de décès naturel le plus faible. Pour atteindre le but que s'est fixé le groupe d'experts «Sécurité routière» du Département fédéral de justice et police

(DFJP), il faudrait que le nombre des personnes tuées descende à 350 environ par année («Sécurité routière – Stratégies et mesures pour les années 90», Berne 1993).

Divers facteurs ont contribué à réduire le nombre des victimes d'accidents ayant perdu la vie en Suisse, en particulier les mesures techniques destinées à améliorer la sécurité passive (obligation de porter la ceinture et le casque, coussins gonflables, habitacles renforcés et autres améliorations dans la construction des véhicules) ainsi que les progrès réalisés dans le domaine du sauvetage et de la médecine. Aujourd'hui, il faut surtout agir au niveau des risques inhérents aux facteurs humains. Ce sont là précisément les points forts du présent projet de révision. Des mesures préventives et répressives envers les conducteurs de véhicules automobiles devraient contribuer notablement à améliorer la sécurité routière.

La présente révision prévoit également de poursuivre les adaptations au droit international et européen, qui ont en fait débuté avec Swisslex. Ces adaptations s'avèrent d'autant plus nécessaires que, dans l'intervalle, de nombreuses innovations sont intervenues dans la CE.

En outre, il convient de mettre en oeuvre toute une série de modifications qui résultent soit d'interventions parlementaires, soit de demandes présentées dans le cadre des plans de mesures établis par les cantons en vue d'assurer une meilleure protection de l'air. Enfin, le projet permettra de combler certaines lacunes qui sont apparues au niveau de l'application de la loi ainsi que d'apporter des solutions à des problèmes nouveaux.

La LCR du 19 décembre 1958 a été modifiée à de nombreuses reprises. La dernière grande révision partielle remonte au 6 octobre 1989. A l'époque, le titre de la loi et 18 articles traitant de différents domaines de la circulation routière avaient été modifiés. Les trois dernières révisions en date (du 18.6.1993, 23.6.1995 et 19.12.1997) se sont toutes déroulées dans le cadre de l'harmonisation avec le droit européen. La dernière (modification de l'art. 9) a été extraite du présent paquet de mesures et avancée parce qu'elle était urgente.

12 Objectifs principaux de la révision

121 Amélioration de la sécurité routière

La présente révision a pour objectif premier d'accroître la sécurité routière en agissant sur le comportement de l'individu par une meilleure formation et par le renforcement des contrôles et des sanctions. Ces mesures seront appliquées notamment aux personnes qui roulent avec un véhicule depuis peu de temps, à celles dont la capacité de conduire est affectée par l'influence de l'alcool, de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques, ou à celles qui commettent de manière réitérée des infractions compromettant la sécurité routière.

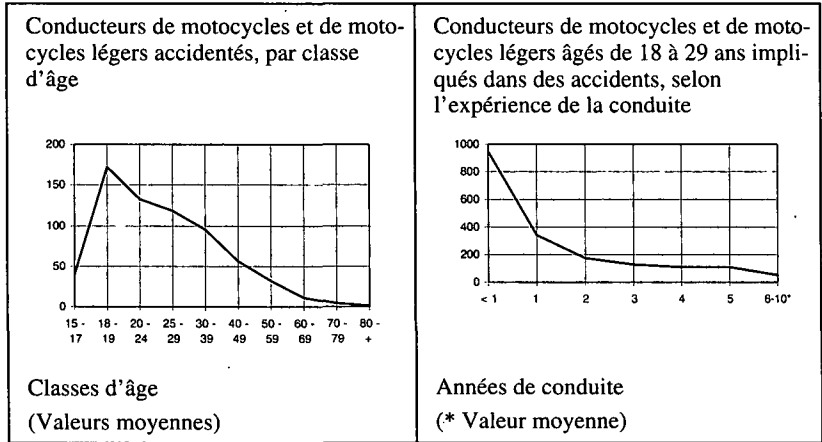
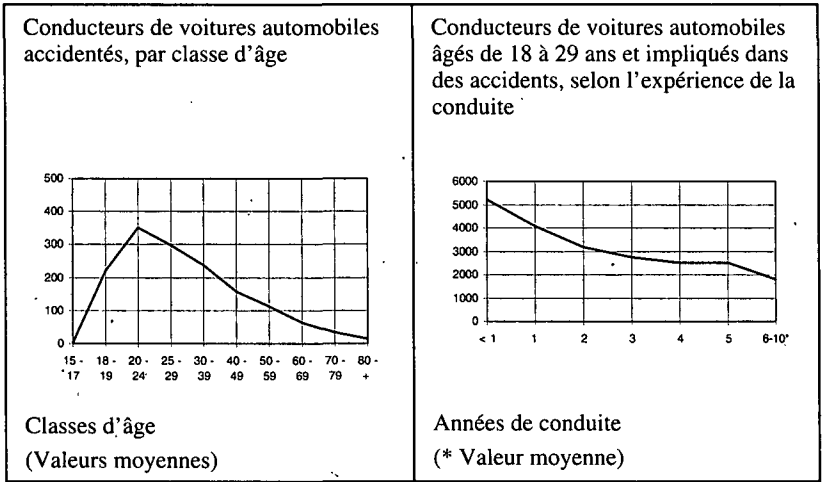
121.1 Formation à la conduite

Une meilleure formation à la conduite améliore la sécurité routière de manière durable. L'introduction des cours de sensibilisation aux problèmes du trafic, obligatoires depuis le 1^{er} janvier 1993, était une première mesure destinée à faciliter l'insertion des élèves conducteurs dans le trafic motorisé. Aujourd'hui, la formation à la conduite est considérée comme achevée avec l'examen et l'obtention du permis de

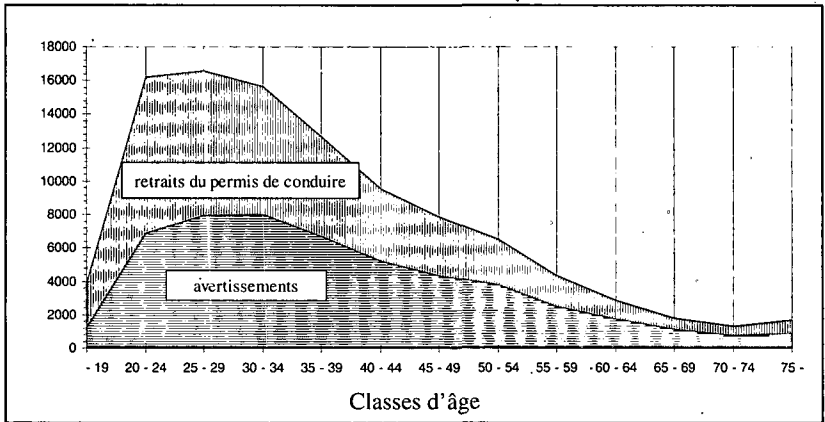
conduire. Une formation plus approfondie ou complémentaire n'intervient que sur une base volontaire ou dans le cadre de cours d'éducation routière ordonnés à l'encontre de conducteurs ayant compromis la sécurité routière. C'est pourquoi, s'agissant de certaines catégories de personnes, il y a encore beaucoup à faire pour parvenir à une conduite exempte d'accidents. Les statistiques ci-après en témoignent:

Statistique des accidents en 1997

(Accidents de la circulation routière en Suisse en 1997, OFS 1998, tableaux 2.15 et 2.20; Diagramme: OFROU)



Les causes d'accidents les plus fréquentes sont les suivantes: vitesse inadaptée, consommation d'alcool, non-respect de la priorité et fautes lors de dépassements.



S'agissant des avertissements, les motifs les plus fréquents sont le dépassement de la vitesse maximale autorisée, le non-respect de la priorité – généralement en relation avec un accident – ainsi que l'inattention à l'origine d'un accident.

Les causes principales du retrait du permis sont le dépassement de la vitesse autorisée, la consommation d'alcool et l'inattention à l'origine d'un accident.

La statistique des accidents montre que les conducteurs de voitures de tourisme âgés de 20 à 24 ans ainsi que les motocyclistes qui possèdent le permis de conduire depuis peu de temps et qui n'ont dès lors pas beaucoup d'expérience sont le plus fréquemment impliqués dans des accidents. La statistique ADMAS laisse apparaître que le groupe d'âge situé entre 20 et 29 ans est celui qui viole le plus fréquemment les règles de la circulation et compromet ainsi la sécurité routière.

La comparaison des deux statistiques permet de constater que les conducteurs âgés de 20 à 24 ans ne commettent pas plus d'infractions compromettant la sécurité routière que ceux de 25 à 29 ans, mais qu'ils sont, en revanche, plus fréquemment impliqués dans des accidents de la circulation. Cela est probablement dû au fait qu'ils sont moins en mesure de reconnaître et de gérer les dangers que les conducteurs plus âgés. Leur sens du trafic n'est pas encore suffisamment bien développé. Des attitudes erronées ou une maturité insuffisante prédominent chez ces jeunes conducteurs. Consciemment ou non, ils prennent trop de risques.

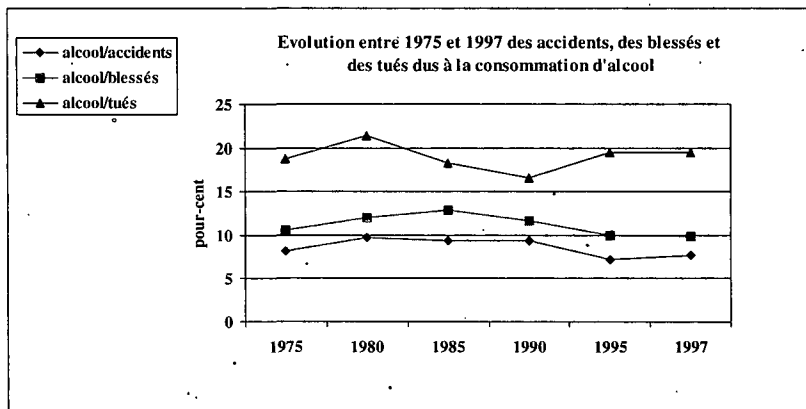
Pour qu'ils apprennent à réagir de manière appropriée dans des situations critiques et à éviter des accidents ou du moins à en atténuer les conséquences, il est important que tous les nouveaux conducteurs puissent suivre une formation complémentaire, indépendamment du fait qu'ils ont violé ou non des règles de la circulation. Cette formation aura lieu sous la forme d'un cours obligatoire, qui devra se dérouler un certain temps après l'examen couronnant la formation à la conduite. Elle devra déployer un effet durable et permettre aux conducteurs, non seulement pendant les premières années qui suivent l'obtention du permis de conduire, mais aussi par la suite, de moins se singulariser dans le trafic et de réduire leur implication dans les accidents de la route.

En outre, des mesures sévères devraient dissuader le nouveau conducteur qui s'installe au volant d'un véhicule d'adopter des attitudes et des agissements dangereux au cours des premières années de conduite. C'est pourquoi le permis de conduire ne lui sera accordé, dans un premier temps, qu'à titre probatoire. S'il se fait remarquer de façon négative dans la circulation, il devra s'attendre à des mesures spécifiques qui pourront aller jusqu'à l'annulation de l'autorisation de conduire.

121.2 Conduite sous l'influence d'alcool, de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques

121.21 Conduite en état d'ébriété

La conduite en état d'ébriété reste l'une des causes principales des accidents mortels. Depuis 1995, on estime que l'influence de l'alcool est probablement la cause d'un cinquième environ de ce type d'accidents. Dans 10 % des cas de personnes blessées dans la circulation routière, l'alcool joue un rôle déterminant; il représente 8 % du nombre total des accidents. En chiffres absolus, cela représente pour l'année 1997: 6093 accidents dus à l'alcool, au cours desquels 2686 personnes ont été blessées et 114 tuées (Accidents de la circulation routière en Suisse en 1997, OFS 1998; tableau 3.8: Accidents avec influence possible de l'alcool, de drogues ou de médicaments).



En 1997, les autorités administratives ont retiré 14 827 permis pour conduite en état d'ébriété. Cela correspond à un tiers environ des retraits du permis de conduire et c'est la deuxième cause de retrait la plus fréquente (statistique ADMAS de 1997, OFROU).

Selon les recherches les plus récentes (cf. le résumé du prof. Thomas Sigrist dans «Aktuellen Juristischen Praxis» 9/96, p. 1112 ss), les effets de la consommation d'alcool sur la capacité de conduire ont des conséquences sur les fonctions dites «automatiques» et sur les fonctions dites «contrôlées». Sur un trajet connu, le conducteur – notamment celui qui possède une longue expérience de la conduite automobile – utilise dans une large mesure le volant, les pédales et les autres commandes de manière tout à fait automatique. Aussi longtemps qu'il roule sans qu'aucun événement particulier ne se présente, il ne se passera en général rien durant cette course

sous l'influence de l'alcool. En revanche, la situation devient critique dès qu'un événement imprévisible surgit, p. ex. lorsqu'un véhicule circulant en sens inverse se trouve sur la même voie de circulation ou lorsqu'un autre usager de la route ne se comporte pas correctement. Dans de tels cas et notamment sur des tronçons méconnus, comportant de nombreux virages, les commandes doivent être utilisées de manière «contrôlée». La vitesse et la conduite du véhicule doivent sans cesse être adaptées aux conditions de la route, cela au prix de grands efforts.

Les automatismes, comme le démontrent certaines études, sont peu influencés par l'alcool, sauf lorsque le taux d'alcoolémie atteint un niveau élevé (à partir de 1 ‰ environ). En revanche, l'usage contrôlé des commandes est particulièrement sensible à l'influence de l'alcool; il est prouvé qu'il est déjà perturbé avec une faible concentration d'alcool dans le sang (à partir de 0,4 à 0,5 ‰), donc à un niveau où les défaillances motrices ne se manifestent pas encore.

L'apparition d'un dérèglement dans le déroulement des fonctions dites contrôlées va de pair avec une limitation des réserves de capacité auxquelles le conducteur doit sans cesse recourir lorsqu'il se trouve dans une situation délicate et imprévue en plein trafic routier; il n'est alors plus en mesure de conduire convenablement son véhicule et de réagir comme il se doit. A cela s'ajoute une modification de l'ensemble de sa personnalité, que provoque déjà une faible concentration d'alcool (levée des inhibitions, altération de l'esprit critique, de la réflexion et de la prudence). Parallèlement, le sentiment subjectif d'efficacité se trouve renforcé, alors même que la capacité objective des performances est réduite. Tout cela exerce une action particulièrement négative sur la prudence dont il faut savoir faire preuve dans le trafic motorisé et incite à adopter un style de conduite dangereux pour la sécurité routière.

Selon la réglementation actuelle (art. 55 LCR), seuls les conducteurs et les personnes impliqués dans un accident sont soumis à un examen approprié lorsque des indices (parole hésitante, odeur d'alcool dans l'haleine, conduite en zigzag, etc.) permettent de conclure qu'ils sont en état d'ébriété. Il est souvent impossible d'apporter la preuve de l'influence de l'alcool lorsque l'ivresse de la personne concernée n'est pas très prononcée, autrement dit quand elle se situe «seulement» dans la zone légale critique. Les buveurs invétérés, dont il est démontré qu'ils sont à l'origine du plus grand nombre d'accidents, parviennent à cacher extérieurement tout indice d'ébriété même avec un taux d'alcoolémie très élevé (parfois plus de 3 ‰) et ne sont pas découverts par la police.

Pour améliorer le dépistage et réduire en conséquence le nombre des déplacements sous l'influence de l'alcool, il faut d'une part augmenter la densité des contrôles qui relèvent de la compétence des cantons et d'autre part donner à la police les moyens de contrôler systématiquement l'air expiré. Par conséquent, la police doit pouvoir ordonner de tels contrôles (éthylomètre), sans que des indices objectifs préalables – notamment des signes extérieurs – ne fassent suspecter un état d'ébriété. Une telle mesure se justifie d'autant mieux qu'aucune atteinte n'est portée à l'intégrité corporelle, comme c'est le cas pour la prise de sang. Pour les conducteurs qui n'ont rien à se reprocher, un contrôle de l'air expiré ne constitue pas non plus un acte inacceptable, dès lors qu'il est effectué très rapidement au moyen d'un appareil mobile. Cette mesure a en outre un effet de prévention générale, étant donné que chaque conducteur doit à tout instant s'attendre à ce qu'un test à l'éthylomètre lui soit imposé.

Une des conditions les plus importantes sera ainsi donnée pour amener le taux limite d'alcoolémie à 0,5 ‰. Le Conseil fédéral envisage d'introduire cette nouvelle limite

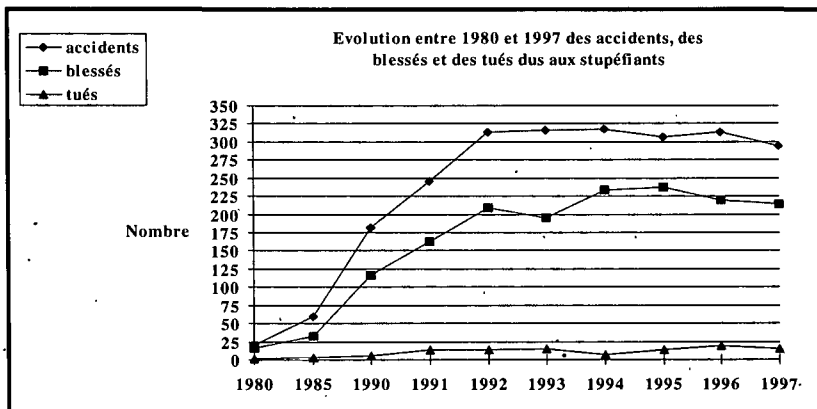
parallèlement à l'entrée en vigueur de la présente révision de la loi. Les milieux consultés en 1998 ont plébiscité le taux de 0,5 ‰, pour autant que l'on introduise en même temps, dans le cadre de la révision de la LCR, le test de l'air expiré sans indice d'ébriété ainsi que des sanctions moins sévères pour les personnes dont le taux d'alcoolémie varie entre 0,50 et 0,79 ‰.

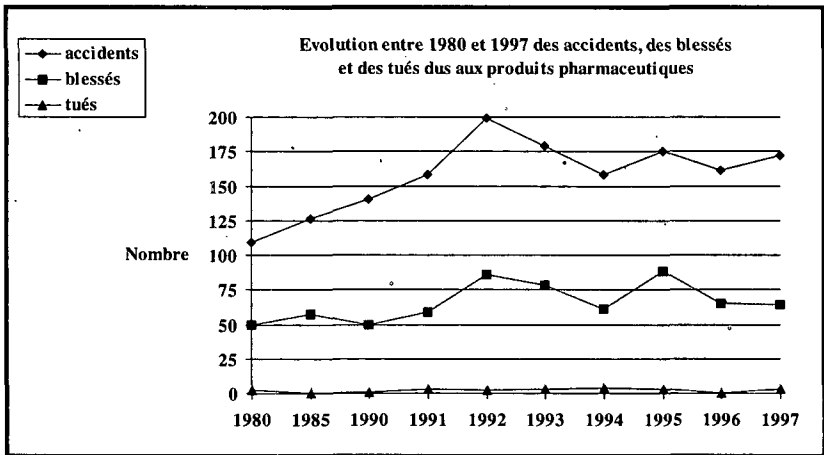
121.22 Conduite sous l'influence de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques

Comme la consommation de stupéfiants et de produits pharmaceutiques pouvant réduire la capacité de conduire est largement répandue et que probablement les personnes concernées ne font pas toujours la différence entre la consommation de drogue et la conduite d'un véhicule, on peut admettre que les cas non recensés de conduite sous l'influence de stupéfiants sont élevés. Cette hypothèse se fonde sur les constatations suivantes:

Selon les données de l'Institut suisse de prophylaxie de l'alcoolisme et autres toxicomanies (ISPA), quelque 30 000 personnes consomment régulièrement des opiacés et de la cocaïne. En outre, on peut considérer qu'une femme sur cinq et qu'un homme sur trois, âgés de 21 à 25 ans, a déjà goûté au cannabis. Selon la statistique de l'Institut de médecine légale de l'Université de Zurich, qui couvre le territoire de douze cantons, les analyses chimico-toxicologiques de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques ont révélé une augmentation de 258 % chez les conducteurs de véhicules entre 1987 et 1992. Des enquêtes réalisées par les Instituts de médecine légale de Berne, de Genève et de Saint-Gall ont permis de constater, chez les personnes qui se sont singularisées dans le trafic, en plus de l'alcool, essentiellement la présence de substances qui exercent une influence néfaste sur l'aptitude à conduire: le cannabis, les opiacés (héroïne, morphine, méthadone, etc.), la cocaïne et les benzodiazépines (somnifères et tranquillisants).

Par rapport à l'alcool, l'importance de l'influence des stupéfiants et des produits pharmaceutiques est minime dans la statistique des accidents. Cette dernière (Accidents de la circulation routière en Suisse en 1997, OFS 1998; tableau 3.8) indique la tendance suivante:





Aujourd'hui, le droit fédéral ne prévoit pas d'enquête pour les conducteurs de véhicules soupçonnés d'être sous l'influence de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques. Une enquête ne peut être ordonnée que sur la base de la procédure cantonale. Cette situation est insatisfaisante parce qu'il est pratiquement exclu d'appliquer une méthode uniforme dans l'ensemble de la Suisse, en raison des différentes procédures cantonales. Il existe en outre des différences dans l'appréciation de l'incapacité de conduire en raison de l'influence d'alcool, respectivement de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques. Actuellement, la conduite en état d'ébriété (à partir de 0,8 ‰) est toujours traitée comme un délit alors que la conduite sous l'influence de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques n'est sanctionnée qu'au titre de contravention, dans la mesure où la violation de la règle de circulation n'est pas grave. Les personnes dont l'incapacité de conduire est due à des stupéfiants ou des produits pharmaceutiques devraient toutefois être traitées de la même façon que celles qui ont consommé de l'alcool et qui, compte tenu de la limite actuelle, sont considérées comme incapables de conduire en vertu de la loi.

Pour toutes ces raisons, nous vous proposons les améliorations suivantes:

- L'introduction d'une procédure uniforme dans toute la Suisse, grâce à une base légale fédérale qui permettra de prélever du sang et de l'urine dès que des indices d'incapacité de conduire apparaîtront, sans qu'ils ne soient dus ou exclusivement dus à la consommation d'alcool.
- La fixation, par le Conseil fédéral, des substances ou des produits pharmaceutiques qu'une personne devra avoir absorbés (stupéfiants ou produits pharmaceutiques) ainsi que leur degré de concentration dans le sang (fixation de valeurs limites) pour qu'elle puisse être considérée dans tous les cas comme incapable de conduire.
- L'application de la même sanction que pour la conduite en état d'ébriété avec un taux d'alcoolémie qualifié.

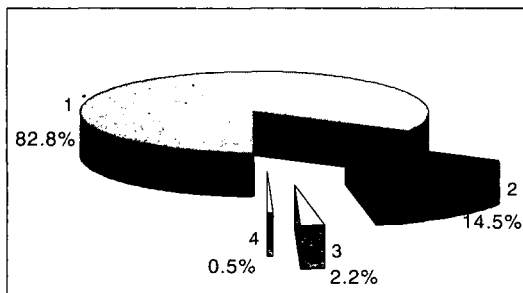
La statistique des mesures administratives montre qu'une minorité de conducteurs se font régulièrement remarquer par la police en commettant des infractions qui compromettent la sécurité routière. Or dans la pratique, la réglementation actuelle est insuffisante pour retirer de la circulation définitivement ou pour une période prolongée les personnes qui enfreignent sans cesse des règles élémentaires et qui mettent en jeu la vie d'autres usagers de la route. Celui qui commet de manière réitérée des infractions compromettant la sécurité routière doit aujourd'hui s'attendre à des mesures variant fortement d'un canton à l'autre. En effet, le cadre donnant actuellement la possibilité d'ordonner des mesures administratives (avertissement, retrait du permis de conduire, cours d'éducation routière à titre de formation complémentaire) est très large et laisse donc aux autorités administratives cantonales un vaste champ d'appréciation.

Aussi est-il proposé:

- d'introduire des mesures minimales qui ne pourront être réduites par les autorités cantonales; comme il s'agira de mesures minimales, les autorités disposeront d'une marge de manoeuvre suffisante pour tenir compte, dans les cas d'espèce, notamment de la mise en danger, de la faute, des besoins professionnels de conduire et, pour autant que cela ne soit pas déjà inclus dans le «tarif» légal, de la réputation de l'intéressé en tant que conducteur de véhicules automobiles;
- d'intervenir à l'avenir avec plus de sévérité à l'encontre de la minorité de récidivistes particulièrement dangereux. Ceux-ci risqueront d'encourir des mesures minimales plus rigoureuses pour chaque cas de récidive (mesures dites en cascade); cette aggravation progressive partira de la nouvelle infraction (grave, moyennement grave ou légère) et dépendra du nombre et de la gravité des infractions déjà commises et ayant donné lieu à des mesures administratives.

Grâce à ces innovations, la pratique en matière de mesures administratives sera mieux uniformisée sur le plan suisse. Relevons par ailleurs que la majorité des conducteurs – qui ne récidivent pas après avoir commis une première infraction – ne sera pas touchée par le renforcement de ces mesures. C'est ce que montre l'exemple suivant:

Sur 74 959 conducteurs qui, en 1994, ont fait pour la première fois l'objet d'une mesure administrative (avertissement, retrait du permis de conduire), le pourcentage de ceux qui ont récidivé au cours des trois ans ayant suivi leur infraction est le suivant:



(1)	62 080	(82,8%)	pas d'autre infraction;
(2)	10 868	(14,5%)	une autre infraction;
(3)	1 664	(2,2%)	deux autres infractions;
(4)	347	(0,5%)	trois autres infractions ou plus.

Plusieurs parlementaires ont demandé que l'introduction du système du permis à points soit examinée. Il convient de noter à cet égard que grâce aux modifications que nous proposons et présentons ci-dessus, il sera possible de tirer parti des avantages de ce système (procédure ciblée contre les récidivistes) sans en reprendre les inconvénients (caractère schématisé sans considération du cas d'espèce, coûts supplémentaires pour l'annonce et l'enregistrement).

122 Adaptations au droit européen

122.1 Réception par type

Tous les véhicules automobiles, remorques, composants de véhicules, objets d'équipement et dispositifs de protection fabriqués en série qui doivent être mis sur le marché suisse sont soumis à l'expertise des types, respectivement à la réception par type, c'est-à-dire qu'un échantillon de la série est contrôlé et qu'on détermine s'il est conforme aux prescriptions. Ce contrôle permet de s'assurer que seuls seront mis dans le commerce des véhicules fiables du point de vue de la circulation ainsi que de leur fonctionnement, et qui satisfont intégralement et durablement aux normes techniques et environnementales. L'OFROU délivre la réception par type, à savoir l'attestation officielle selon laquelle un type est conforme aux exigences techniques requises en la matière et se prête à l'usage auquel il est destiné.

En automne 1994, la Commission des cartels indiquait, dans son rapport relatif à la concurrence sur le marché automobile (voitures de tourisme), que les prescriptions techniques et les dispositions applicables à l'expertise des types constituaient une entrave à la concurrence transfrontalière sur le marché de l'automobile, qu'elles poussaient le niveau des prix vers le haut et, de ce fait, portaient atteinte à l'économie. C'est pourquoi elle avait recommandé au Conseil fédéral d'harmoniser les prescriptions techniques et la procédure de l'expertise des types avec celle de nos principaux partenaires commerciaux (Publications de la Commission suisse des cartels et du préposé à la surveillance des prix [CCPS] 3/1994, p. 112 ss).

Par arrêté du 19 juin 1995, le Conseil fédéral a largement aligné les prescriptions techniques des véhicules sur le droit de la CE. Il a par ailleurs sensiblement simplifié la procédure d'octroi des réceptions par type afin de libéraliser l'importation et le

commerce des véhicules et de démanteler les entraves techniques au commerce. Depuis l'entrée en vigueur, le 1^{er} octobre 1995, de la nouvelle ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers (ORT; RS 741.511), il n'est plus nécessaire de soumettre en Suisse chaque type au contrôle technique («expertise des types»). Les réceptions par type étrangères peuvent remplacer les expertises techniques lorsque les prescriptions étrangères sur lesquelles se base la réception sont équivalentes aux prescriptions suisses.

Du point de vue de la Commission des cartels, il faudrait que la Suisse fasse un pas supplémentaire en acceptant intégralement les réceptions par type de la CE, respectivement des Etats membres de la CE, ainsi que de quelques autres pays. Les véhicules admis dans la CE et dans certains autres pays devraient être ainsi admis à la circulation directement par les services des automobiles cantonaux (CCPS 3/1994, p. 114). Dans le même sens, la motion du Conseiller national David, déposée le 1^{er} février 1995 et transmise au Parlement (95.3037), demande au Conseil fédéral de soumettre au Parlement la modification indispensable de l'art. 12 LCR et éventuellement d'autres dispositions du droit de la circulation routière afin que la réception par type suisse ne soit plus exigée lorsque des véhicules possèdent une réception étrangère équivalente.

Le Conseil fédéral a mis en consultation un projet allant dans ce sens. Cependant, 21 cantons l'ont rejeté ou ont lié leur accord à la condition que les données portant sur la réception par type continuent à être fournies par la Confédération. Les importateurs de véhicules et la branche automobile directement concernés ont manifesté les mêmes préoccupations au cours de cette procédure de consultation. Ils ont fait valoir que sans la participation de l'office fédéral, l'immatriculation des véhicules ne serait plus garantie de manière uniforme sur tout le territoire suisse; ils sont d'avis que la procédure d'immatriculation pour les nouveaux véhicules prendrait plus de temps, qu'elle serait plus coûteuse, plus compliquée et qu'elle s'avérerait, en fin de compte, moins favorable pour le client, car chaque canton exigerait divers documents supplémentaires.

Le fait que la Confédération renonce à saisir les données aurait effectivement pour conséquence que celles qui sont contenues dans la réception étrangère devraient être enregistrées par l'autorité cantonale d'admission au moment d'immatriculer le véhicule. Cela signifierait que la charge de travail, dans ce domaine, serait transférée de la Confédération aux cantons. Mais il faudrait alors que chaque canton dispose de spécialistes connaissant bien les documents de réceptions étrangères, qui ne sont pas toujours faciles à traiter. En outre, il se pourra que certaines données fassent également défaut. Les renseignements sur les consommations de carburant, qui sont nécessaires à l'application des mesures de réduction de la consommation des voitures de tourisme nouvellement immatriculées en Suisse, manquent par exemple dans les certificats de conformité de la CE et parfois aussi dans les réceptions par type nationales de pays étrangers.

Au vu du résultat de la procédure de consultation, le mandat parlementaire ne peut être rempli que si l'autorisation accordée au Conseil fédéral de renoncer à la délivrance d'une réception par type pour des véhicules automobiles est liée à une condition supplémentaire, à savoir le maintien de la saisie centralisée des données sur les véhicules ainsi que leur mise à la disposition des cantons (p. ex. pour l'immatriculation, l'imposition) et de la Confédération (p. ex. pour la surveillance du marché, l'abaissement de la consommation de carburant, les statistiques). Cette condition

sine qua non a été demandée par quasiment tous les cantons ainsi que par la Commission permanente de la circulation routière.

122.2 Permis de conduire et registre des autorisations de conduire

Dans les pays de la CE, le droit régissant le permis de conduire a été uniformisé par la directive n° 91/439 du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au permis de conduire. Il prévoit notamment de renoncer à l'échange du permis lors de changements de domicile. Le 17 septembre 1996 est en outre entrée en vigueur la directive 96/47/CE, du 23 juillet 1996, modifiant la directive susmentionnée en autorisant aussi bien l'introduction du permis de conduire au format d'une carte de crédit que sa limitation dans le temps. Par la présente révision, le permis de conduire suisse deviendra donc eurocompatible. Les modifications proposées apporteront des avantages tant aux citoyens qu'aux autorités. C'est ainsi que l'obligation d'échanger le permis de conduire, après un transfert de domicile dans un autre canton, est ressentie comme une tracasserie et un travail inutile en une période de mobilité individuelle et de possibilité d'accès aux moyens électroniques. Cette obligation peut être remplacée par l'obligation d'annoncer le transfert de son domicile; la saisie des données dans le nouveau canton de domicile peut se faire au moyen d'un raccordement en ligne à un registre centralisé et informatisé des autorisations de conduire. En vue de la conclusion d'accords internationaux avec la CE ou avec certains Etats membres, nous proposons que cette possibilité soit également prévue lorsque le domicile sera transféré au-delà des frontières nationales.

Au demeurant, le registre des autorisations de conduire, qui couvre l'ensemble de la Suisse, constitue aussi pour la police un instrument utile pour les contrôles du trafic et il facilite la lutte contre la conduite sans permis de conduire ou malgré le retrait de celui-ci.

13 Résultats de la procédure préliminaire

Le projet de révision mis en consultation par le Conseil fédéral était assorti de propositions de réglementation émanant d'organismes intercantonaux, dans deux domaines particuliers: la première avait été faite par la Conférence sur les mesures administratives en matière de circulation routière (CMA) et concernait le renforcement des sanctions infligées aux conducteurs qui, par des infractions, ont compromis la sécurité de la route. La seconde concernait la formation en deux phases et provenait de la Commission intercantonale de la circulation routière (IKSt).

Dans le cadre de la procédure de consultation, les organismes et associations suivantes ont été invités à donner leur avis du 17 avril au 30 août 1996: le Tribunal fédéral, les cantons, les partis politiques, les associations faitières de l'économie, les services cantonaux, les associations d'usagers de la routes, les associations de deux-roues, l'industrie des transports, la branche automobile, les associations de moniteurs de conduite, ainsi que d'autres associations professionnelles; etc. Une majorité s'est déclarée en principe favorable au projet. Une récapitulation des résultats a été publiée le 27 avril 1998. Les souhaits, objections, propositions de modifications et d'adaptations complémentaires émis au cours de cette consultation ont été pris en

considération dans toute la mesure du possible dans le projet de révision. Au besoin, nous reviendrons sur les avis exprimés dans les explications des modifications.

Les principales modifications matérielles du projet mis en consultation sont les suivantes:

- Une valeur limite zéro ne sera pas introduite de manière générale pour la conduite sous l'influence de stupéfiants, mais uniquement pour certaines substances qui réduisent la capacité de conduire (stupéfiants ou produits pharmaceutiques). Le Conseil fédéral établira la liste en fonction des connaissances médicales les plus récentes.
- La saisie centralisée et la mise à disposition des données sur les véhicules dont les cantons et la Confédération ont besoin sera maintenue, même si l'on renonce partiellement à l'avenir à délivrer une réception par type suisse.
- La rétrocession de la compétence d'ordonner des réglementations locales du trafic sur les routes nationales de 1^{re} et de 2^e classe, des cantons à la Confédération, ne se fera pas au niveau du département, mais de l'office: c'est en effet à l'OFROU qu'il incombera d'ordonner ces réglementations. La compétence juridictionnelle dans ce domaine sera retirée au Conseil fédéral pour être transférée en dernière instance au Tribunal fédéral, la Commission de recours du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) étant pour sa part l'instance inférieure.

Sur la base de la procédure de consultation effectuée du 9 avril au 17 juillet 1998 en vue d'abaisser le taux d'alcoolémie exprimé en pour mille, le présent projet propose ceci:

- Les sanctions prévues pour conduite en état d'ébriété sont modulés en fonction de l'importance du taux d'alcoolémie.

Les modifications ci-après, dont la portée politique n'est pas importante, ont été introduites ultérieurement dans le projet de révision, sans qu'il y ait eu de procédure de consultation préalable:

- Le Conseil fédéral sera autorisé à déléguer la réglementation de détails à l'OFROU.
- L'obligation d'instituer une Commission permanente de la circulation routière est abrogée.
- Le DETEC sera autorisé à procéder aux modifications des annexes énoncées dans l'Accord européen relatif au transport des marchandises dangereuses par route.

Ces modifications seront au besoin commentées dans la partie spéciale.

En revanche, nous n'avons pas retenu la proposition présentée par quelques cantons lors de la procédure de consultation qui visait à interdire, par une nouvelle disposition légale, la diffusion d'informations sur les contrôles de la circulation (p. ex. par des radios locales ou nationales, par le numéro de téléphone 157 ...). En effet, une telle disposition pourrait s'avérer inefficace dès lors que l'on ne pourrait empêcher des émetteurs étrangers pouvant être captés à l'intérieur du pays de diffuser ces informations.

14 Classement des interventions parlementaires

L'acceptation de la présente modification de la loi permettra de classer les interventions parlementaires suivantes:

Postulats transmis par le Conseil national:

Le postulat *Basler* (87.963), transmis le 18 mars 1988, entend simplifier et accélérer la réglementation des recours lors de limitations ou de réglementations du trafic des véhicules automobiles et des cycles.

Le postulat *Hubacher* (89.564), transmis le 6 octobre 1989, prévoit de déléguer aux cantons la compétence définitive concernant les restrictions locales du trafic.

Le postulat *Baggi* (89.803), transmis le 23 mars 1990, demande que des mesures soient prises à l'encontre des nouveaux conducteurs en vue d'abaisser le risque d'accident qu'ils font encourir.

Le postulat *Jaeger* (90.321), transmis le 22 juin 1990, demande que soient examinées des mesures telles que le permis de conduire à l'essai, le système à points et l'abaissement du taux d'alcoolémie.

Le postulat *Ledergerber* (89.724), transmis le 11 mars 1991, entend introduire un système à points pour les conducteurs de véhicules.

Le postulat (*Schüle*-)*Nabholz* (91.3369), transmis le 20 mars 1992, demande que des mesures soient prises pour lutter contre l'inobservation croissante des règles de la circulation.

Le postulat *Wiederkehr* (92.3446), transmis le 19 juin 1993, exige, lors d'infractions commises en matière de circulation routière, un tarif minimal pour les sanctions, tarif qui sera rendu plus sévère en fonction des inscriptions dans le registre des mesures administratives relatives à la circulation routière (ADMAS).

Le postulat *CTT-CN* (94.3170), transmis le 17 juin 1994, demande que des mesures plus sévères soient prises envers les récidivistes et, en outre, qu'une distinction plus ciblée soit faite entre une délinquance unique et une délinquance répétée dans la circulation.

Le postulat *Wiederkehr* (93.3108), transmis le 7 octobre 1994, exige au minimum un avertissement en cas d'inobservation du droit de priorité aux passages pour piétons et envisage la possibilité d'appliquer des sanctions plus sévères en cas de récidive.

Le postulat *CAJ-CN* (96.3488), transmis le 13 décembre 1996, vise à abroger l'autorisation accordée aux cantons de publier la liste des détenteurs de véhicules.

Postulats transmis par le Conseil des Etats:

Selon le postulat *Bühler Robert* (92.3399), transmis le 10 décembre 1992, il conviendrait de proroger la durée minimale de retrait du permis de conduire lors d'une violation grave des règles de la circulation routière ainsi qu'en cas de refus de se soumettre à un test sanguin; de plus, il faudrait prévoir un renforcement en cascade si de nouvelles infractions sont commises dans un certain délai.

Le postulat *Huber* (93.3595), transmis le 5 octobre 1994, demande une meilleure information routière pour signaler les embouteillages, les déviations et les obstacles à la circulation.

Motions transmises:

La motion *Gonseth* (92.3102), approuvée le 9 octobre 1992 par le Conseil national et le 17 juin 1993 par le Conseil des Etats, demande que l'on renonce à l'indice d'ébriété comme condition à l'exécution de contrôles à l'éthylomètre.

La motion *David* (95.3037), transmise le 6 octobre 1995 par le Conseil national et le 21 mars 1996 par le Conseil des Etats, demande que chaque personne puisse impor-

ter en Suisse des véhicules avec un certificat de conformité de la CE ou une réception étrangère équivalente et qu'elle en obtienne l'admission à la circulation sans réception par type suisse.

La motion *Loretan* (95.3400), approuvée le 12 décembre 1995 par le Conseil des Etats et le 13 juin 1996 par le Conseil national, souhaite supprimer le permis de conduire fédéral, faire admettre tous les véhicules fédéraux à la circulation par les cantons, à l'exception des véhicules militaires, ainsi que confier exclusivement aux cantons le contrôle des véhicules qu'ils ont immatriculés.

2 Partie spéciale: Commentaires des dispositions du projet

21 Loi fédérale sur la circulation routière (LCR)

Art. 2 Compétence de la Confédération

Dans le nouvel *al. 3^{bis}*, nous proposons de transférer des cantons à la Confédération la compétence d'ordonner des réglementations du trafic (notamment des limitations de vitesse) sur les routes nationales de 1^{re} et de 2^e classe ainsi que de transférer la compétence juridictionnelle en la matière du Conseil fédéral au Tribunal fédéral, respectivement à la Commission de recours du DETEC en sa qualité d'instance judiciaire inférieure. Pour des raisons de systématique, ces attributions figureront désormais à l'art. 2, al. 3^{bis} (jusqu'à présent à l'art. 32, al. 3 et 4, 2^e phrase, LCR).

S'agissant de la compétence dans le domaine des réglementations du trafic sur les routes nationales de 1^{re} et de 2^e classe, la situation légale telle qu'elle prévalait avant la modification de la LCR du 22 mars 1991, sera rétablie. Cependant, comme dans le cadre de la réorganisation de l'administration fédérale les tâches relatives à la circulation routière ont passé le 1^{er} janvier 1998 du DFJP au DETEC, c'est à ce département que reviendra la compétence en la matière.

La réglementation actuelle n'a pas donné satisfaction. En effet, les avantages escomptés par le transfert de compétences aux cantons – une plus grande efficacité due à la meilleure connaissance qu'ils ont des conditions locales – n'ont pas prévalu sur les inconvénients, à savoir la diversité des voies de recours cantonales et le manque d'uniformité dans les limitations de vitesse qui n'a pas pu être évité malgré la possibilité de veto du DFJP.

Voilà pourquoi, depuis l'entrée en vigueur le 15 mars 1992 de la réglementation actuelle, le Conseil fédéral a dû traiter toute une série d'interventions parlementaires qui critiquaient la nouvelle répartition des compétences. Dans sa motion 92.3041 du 21 février 1992 déjà, la Commission du Conseil national de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie demandait que seule la Confédération soit habilitée à fixer des limitations de vitesse sur les routes nationales. Cette motion a été classée le 18 mars 1994, après que le Conseil fédéral eut établi qu'un retour à l'ancien droit devrait, le cas échéant, être examiné. Tant en relation avec l'initiative parlementaire Plattner (92.403) du 2 mars 1992, retirée ultérieurement, qu'avec l'initiative cantonale du canton de Thurgovie (92.310), le Conseil fédéral s'est déclaré prêt à discuter d'un retour au statu quo antérieur à 1992, qui redonnerait à la Confédération la compétence de réglementer la vitesse. L'interpellation Jenni (95.3177: Vitesse 80 sur les routes nationales) du 24 mars 1995 est la dernière en date à ce sujet.

Au cours de la procédure de consultation relative à la présente révision, la plupart des milieux consultés se sont prononcés en faveur du retour de ces compétences à la Confédération. En revanche, sept cantons ont manifesté leur opposition à ce transfert ainsi que le Parti radical-démocratique suisse (PRD), le Parti libéral suisse (PLS) et le Parti socialiste suisse (PSS) et, parmi les autres organisations, notamment l'Association transport et environnement (ATE). Dans le projet mis en consultation, il était toutefois prévu de restituer ces prérogatives au département fédéral compétent en matière de circulation routière. Comme il ne s'agit pas de décisions essentiellement politiques ni de grande portée, l'OFROU devrait décider en première instance. Cela est conforme aux principes de la loi fédérale du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA; RS 172.010), ainsi qu'à la future loi fédérale sur la coordination et la simplification de la procédure d'approbation des plans et, finalement, à la nouvelle voie de droit prévue en la matière.

A l'avenir, conformément à l'al. 3^{bis} et à l'art. 3, al. 4, LCR, la même autorité, à savoir le Tribunal fédéral, connaîtra, en dernière instance, des recours dirigés contre des réglementations du trafic, qu'elles soient ordonnées sur des routes nationales ou sur d'autres routes. Le projet de révision mis en consultation ne prévoyait pas encore de modifier la compétence juridictionnelle actuelle, s'agissant des réglementations locales du trafic sur les routes nationales de 1^{re} et 2^e classe, car selon la Commission d'experts chargée de la révision totale de l'organisation judiciaire, la voie de recours au Tribunal fédéral devait dans tous les cas – donc également pour les décisions émanant d'instances fédérales – préalablement passer par une instance judiciaire inférieure. Or, une telle instance n'était pas prévue au DFJP pour ces réglementations. Toutefois, dès lors que les tâches relatives à la circulation routière ont été transférées au DETEC et qu'il est prévu de créer – dans le cadre du projet de loi sur la coordination et la simplification des procédures d'approbation des plans (FF 1998 2221, notam. 2234 ss) – une Commission de recours au sein de ce département, il s'avère que celle-ci pourra agir en qualité d'instance judiciaire inférieure pour statuer sur les décisions de l'OFROU. Conformément à l'art. 98, let. e et à l'art. 100, let. l – qui devra encore être modifié – de la loi fédérale d'organisation judiciaire (OJ; RS 173.110), les décisions de ladite commission pourront être déférées au Tribunal fédéral par la voie du recours de droit administratif.

Cette modification, qui tient compte de la nouvelle réglementation prévue dans le cadre de la révision totale de l'organisation judiciaire, allège aussi bien le Conseil fédéral que le département et le Tribunal fédéral, et elle répond aux préoccupations que le Tribunal fédéral a exprimées:

Art. 3 Compétences des cantons et des communes

A l'al. 4, nous vous proposons de transférer, du Conseil fédéral au Tribunal fédéral, la compétence juridictionnelle concernant les réglementations locales du trafic.

Selon les dispositions en vigueur, il appartient au Conseil fédéral de connaître les recours dirigés contre des décisions cantonales de dernière instance concernant des restrictions de circulation dites fonctionnelles. Par ailleurs, selon l'art. 106, al. 2, de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR; RS 741.21), le Conseil fédéral doit statuer sur les recours contre des décisions cantonales de dernière instance concernant des signalisations et des marques au sens de l'art. 106, al. 1, OSR.

Dans son message du 18 mars 1991 concernant la dernière révision partielle de l'OJ, le Conseil fédéral avait déjà fait part de son intention de procéder à une révision

totale, tout en indiquant que divers postulats et motions seraient traités à cette occasion (FF 1991 II 461 ss). Par la suite, le DFJP a institué, en vue de cette révision totale, une commission d'experts qui a proposé, dans son rapport final de juin 1997 au DFJP, que soit abrogées pratiquement toutes les compétences du Conseil fédéral en matière juridictionnelle, à quelques exceptions près (rapport final, p. 13 et 42 ss).

En fait, il incombera au législateur de déterminer, dans le cadre de cette révision totale, les instances qui devront finalement assumer les compétences juridictionnelles actuelles du Conseil fédéral. Toutefois, dans la perspective d'un démantèlement plus complet de ces fonctions juridictionnelles, la présente révision de la LCR permet, sans grand déploiement de moyens législatifs, de décharger le Conseil fédéral – l'urgence de cette tâche n'étant plus à démontrer – et de transférer au Tribunal fédéral – du moins provisoirement – les recours relevant du domaine de la LCR. Ainsi il sera possible de réduire largement les tâches du Conseil fédéral en matière de recours. Par contre le surcroît de travail pour le Tribunal fédéral paraît supportable, d'autant qu'il ne sera plus nécessaire d'aplanir, par des échanges de vues parfois complexes entre le Conseil fédéral et le Tribunal fédéral, les difficultés qui existent actuellement pour délimiter les cas relevant de l'art. 3, al. 3 (interdiction totale de circuler) et 4 LCR (restrictions dites fonctionnelles de circulation), car le Tribunal fédéral aura la compétence de traiter ces affaires dans un cas comme dans l'autre. Le transfert au Tribunal fédéral de la compétence de traiter les recours aura pour conséquence que l'instance cantonale de recours, selon l'art. 98a OJ, sera indépendante de l'administration (p. ex. d'un tribunal administratif).

La modification proposée n'a pas ou peu été contestée lors de la procédure de consultation; quant au Tribunal fédéral, il rejette le transfert de la compétence juridictionnelle en arguant du surcroît de travail qui en résultera pour lui, et de la révision totale de l'organisation judiciaire en cours.

Art. 10 Permis

L'al. 3 doit être abrogé, supprimant ainsi la prescription contraignante selon laquelle (à l'exception du permis d'élève conducteur) les permis doivent avoir une validité illimitée. C'est au Conseil fédéral qu'il appartiendra de réglementer la durée de leur validité, ce qui lui permettra d'introduire une limitation générale – actuellement possible dans la CE – par exemple lors de la reprise dans notre législation de la réglementation CE sur les permis de conduire. A cet égard, l'actuel art. 25, al. 2, let. d, LCR, suffit comme base légale. Il n'est plus nécessaire, aujourd'hui, de mentionner expressément que les permis sont valables dans toute la Suisse, d'autant moins que depuis l'adhésion de notre pays à la Convention internationale du 8 novembre 1968 sur la circulation routière (Convention de Vienne; RS 0.741.10), les permis doivent être également reconnus dans l'ensemble des Etats contractants. Finalement, les principes généraux du droit administratif donnent la possibilité de limiter la durée des permis pour des raisons particulières, d'en restreindre la validité ou de subordonner leur délivrance à des conditions spéciales.

Art. 12 Réception par type

Le remplacement du terme «expertise des types», utilisé jusqu'à ce jour, par «réception par type» aux al. 1 et 2 ainsi qu'à l'art. 13 n'implique aucune modification de fond, mais uniquement une adaptation à la terminologie actuelle.

S'agissant de la réception par type obligatoire, l'al. 1, let. c, ne fait plus de distinction entre les dispositifs de protection pour les utilisateurs de véhicules automobiles et ceux des utilisateurs d'autres véhicules (p. ex. des cycles ou des remorques destinées au transport de personnes).

L'al. 2 s'applique aussi aux véhicules et aux objets qui ont une réception par type étrangère et qui, de ce fait, ne sont plus soumis à la réception par type suisse.

L'al. 3 contient les innovations les plus importantes: le Conseil fédéral sera habilité, à deux conditions, à renoncer à la réception par type suisse pour les véhicules automobiles et leurs remorques.

La première condition énoncée à la let. a reflète l'idée d'harmonisation. Il existe une réception par type étrangère délivrée selon des prescriptions d'équipement et d'expertise équivalentes aux nôtres. Cette nouvelle réglementation s'appliquera à tous les genres de véhicules et elle ne sera pas limitée aux réceptions par type délivrées dans les Etats membres de la CE sur la base de prescriptions uniformisées. En réalité, le champ d'application devrait encore être limité, pendant un certain temps, aux réceptions générales CE délivrées aux genres de véhicules suivants: voitures de tourisme (classe M₁, jusqu'à neuf places assises), tracteurs agricoles ainsi que véhicules automobiles à deux ou trois roues. Cette limitation est encore nécessaire puisque les exigences techniques applicables aux véhicules routiers ne sont pas encore uniformisées sur le plan mondial et que les réglementations communautaires en vigueur en Suisse ne sont intégralement harmonisées que pour les genres de véhicules mentionnés ci-dessus.

La deuxième condition, fixée à la let. b, vise à conserver la saisie centralisée des données sur les véhicules. Il s'agit, en l'occurrence, des données nécessaires à la Confédération et aux cantons pour établir les permis de circulation, immatriculer les véhicules et les expertiser, percevoir les redevances, publier, comme prévu, dans le cadre de la politique de l'environnement et des économies d'énergie, les valeurs relatives aux gaz d'échappement, au niveau sonore et à la consommation de carburant, enfin de données utiles à des fins statistiques. Il est donc impératif qu'elles soient enregistrées avant que les véhicules ne puissent être annoncés au canton pour leur immatriculation.

Le contenu de l'actuel al. 4 se trouve désormais à l'al. 3, let. b et à l'art. 104d (nouveau) LCR. Quant à la compétence attribuée au Conseil fédéral de réglementer la procédure de réception par type, elle passe de l'al. 3 à l'al. 4. Cette délégation législative sera dorénavant élargie à la saisie des données en cas de renonciation à la réception par type et au contrôle ultérieur que cette renonciation rendra plus nécessaire.

Dans l'ORT (RS 741.511), le Conseil fédéral a désigné les organes chargés de la réception et de l'expertise et en a réglé la procédure, y compris les émoluments. La procédure relative à la saisie des données et à leur mise à disposition devra être réglée dans le cadre de cette ordonnance. Il est prévu que les données continuent d'être saisies de manière centralisée et qu'elles soient mises à la disposition des autorités concernées. Le registre des types de véhicules (TARGA; cf. art. 104d [nouveau] LCR), déjà en service à l'OFROU, devrait être utilisé à cette fin. Par ailleurs, ce n'est pas la loi mais l'ordonnance qui indiquera, p. ex., qui est responsable de la fourniture des données. Comme c'est le cas actuellement dans la procédure de réception par type, il s'agira avant tout des importateurs. Si toutefois une autre solution devait s'amorcer ultérieurement dans la CE, il faudrait que le Conseil fédéral puisse réagir avec souplesse et modifier la procédure de lui-même.

La saisie centralisée des données évitera une charge supplémentaire aux autorités cantonales d'immatriculation. La préparation des données et leur mise à disposition par la Confédération offrira en outre aux cantons la possibilité de continuer de déléguer aux importateurs le contrôle individuel des véhicules, avant leur immatriculation (contrôle garage [art. 32 de l'ordonnance du 19. 6. 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, OETV; RS 741.41]). Comme les résultats de la procédure de consultation le confirment, la saisie des données par la Confédération est aussi dans l'intérêt des importateurs. C'est pourquoi il se justifiera de mettre à leur charge – comme c'est le cas aujourd'hui – les frais découlant de cette prestation de service. Le Conseil fédéral fixera les émoluments administratifs en tenant compte du principe de la couverture des frais et de l'équivalence.

La compétence régissant la réglementation du contrôle ultérieur est étroitement liée à celle de la réception par type. Par contrôle ultérieur, on entend le contrôle qui est effectué par la suite au sens de la loi fédérale du 6 octobre 1995 sur les entraves techniques au commerce (LETC; RS 946.51). Les principes qui régissent les modalités de ce contrôle sont fixés aux art. 19 et 20 LETC. La mise à disposition, l'organisation, l'exécution et aussi le financement relèvent toutefois de la législation sectorielle (message concernant la LETC; FF 1995 II 489). Pour désigner l'organe compétent, l'art. 19, al. 1, LETC, renvoie expressément aux dispositions légales pertinentes. C'est pour ces raisons qu'une modification correspondante dans la LCR se justifie.

Art. 14 Permis d'élève conducteur et permis de conduire

L'al. 2, *let. b et c*, doit uniquement être adapté à la terminologie actuelle. C'est ainsi que les exigences physiques et mentales auxquelles les conducteurs de véhicules automobiles doivent satisfaire pour être en mesure de conduire avec sûreté un véhicule dans la circulation routière sont définies par le terme «aptitude à conduire» (Fahreignung) dans toutes les disciplines scientifiques concernées (en particulier la médecine, la psychologie et la jurisprudence). Cette aptitude, condition sine qua non de la conduite d'un véhicule, doit en principe être permanente. Le Conseil fédéral devrait garder la compétence d'édicter des prescriptions de détail relatives à ces exigences (cf. art. 25, al. 3, *let. a*, LCR), afin de pouvoir les adapter aux connaissances scientifiques les plus récentes. Selon la *let. c*, toutes les personnes qui souffrent d'une forme de dépendance les rendant inaptes à la conduite doivent être exclues – comme c'est le cas actuellement – du trafic motorisé. La nouveauté réside dans le fait que l'on ne distingue plus entre le penchant pour la boisson et d'autres formes de dépendance. C'est à la médecine et à la psychologie de dire, cas par cas, quelles sont les dépendances qui excluent l'aptitude à la conduite.

Si l'al. 2 sert avant tout à accroître la sécurité routière, le nouvel *al. 2^{bis} a*, quant à lui, un but répressif; c'est ainsi que toutes les personnes qui auront circulé sans autorisation ne devraient plus obtenir de permis d'élève conducteur ni de permis de conduire pendant six mois au moins, à compter du jour où l'infraction a été commise ou, si la personne concernée n'a pas encore atteint l'âge minimal requis, à partir du moment où elle l'atteint. La durée du délai d'attente devrait être fixée en fonction des circonstances. Elle devrait notamment être augmentée si l'infraction a été commise de manière répétée ou si des règles de la circulation ont été enfreintes lors de la course interdite, compromettant ainsi la sécurité routière. Ne sont toutefois pas touchées par cette disposition les personnes qui, possèdent certes un permis de conduire valable, mais pas pour le genre de véhicule correspondant ni celles qui, malgré

un retrait du permis, ont roulé avec un véhicule automobile. Ces cas seront réglés dans les nouveaux art. 16b, al. 1, let. c et 16c, al. 1, let. f, LCR.

Art. 15 Formation des conducteurs de véhicules automobiles

Le complément apporté à l'*al. 5* devrait donner au Conseil fédéral la compétence d'introduire une seconde phase de formation à l'intention des conducteurs de véhicules automobiles. Cette mesure, acceptée par la majorité des milieux consultés, devra être concrétisée par voie d'ordonnance, en collaboration avec les associations et organisations intéressées. Il ne faudra pas simplement rafraîchir la matière de la première phase de formation, mais transmettre des connaissances complémentaires permettant de mieux reconnaître et de mieux prévenir les dangers, et d'acquiescer une conduite respectueuse de l'environnement. Pour que ce projet aboutisse, il est nécessaire que les personnes en formation adoptent déjà durant la première phase un mode de conduite sûr, qui tienne compte des exigences de l'environnement et qui permette d'anticiper les événements, facultés qu'elles devront démontrer lors de l'examen de conduite. C'est pourquoi, dans le cadre des modifications des textes légaux (ordonnances, instructions, directives, etc.) qui découlent de la présente révision de la loi, le Conseil fédéral mettra en discussion des propositions allant dans ce sens. La seconde phase de formation ne devrait pas avoir lieu immédiatement après l'obtention du permis de conduire à l'essai, mais au plus tôt six à douze mois après sa délivrance, c'est-à-dire lorsque le conducteur, seul responsable au volant de son véhicule, aura fait ses premières expériences, toutefois avant qu'il n'ait déjà acquis de façon durable de mauvaises habitudes, qui ne pourraient plus être corrigées. Il est essentiel que la formation complémentaire demeure, après la période probatoire encore, la ligne directrice et la base d'un comportement routier correct, prudent et respectueux de l'environnement.

Art. 15a (nouveau) Permis de conduire à l'essai

Cet article, qui a largement été plébiscité lors de la procédure de consultation, introduit le permis de conduire à l'essai en sus de la formation complémentaire obligatoire (cf. art. 15, al. 5, 2^e phrase, LCR). S'agissant de l'égalité de traitement des nouveaux conducteurs étrangers qui s'établissent en Suisse, telle qu'elle a été réclamée dans quelques prises de position, le Conseil fédéral en tiendra compte par voie d'ordonnance, se fondant en cela sur l'art. 25, al. 2, let. b, LCR.

Seront touchées par la nouvelle réglementation les personnes qui obtiennent pour la première fois l'autorisation de conduire un motorcycle ou une voiture automobile (*al. 1*). Il faudra encore déterminer, lors d'une procédure de consultation sur la modification de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC; RS 741.51), lesquelles des catégories de permis de conduire seront concernées.

Selon l'*al. 2*, la validité du permis de conduire à l'essai sera limitée à trois ans. Cette durée a été largement approuvée lors de la procédure de consultation. Le projet de révision prévoyait que si l'intéressé compromettrait la sécurité de la route par une infraction aux règles de la circulation et faisait l'objet d'un retrait de son permis à l'essai, la durée de la période probatoire serait prolongée et qu'il serait astreint à suivre un cours d'éducation routière. La majorité des milieux consultés s'est prononcée en faveur d'une prolongation d'un an de la période probatoire, mais elle a rejeté par contre l'idée du cours d'éducation routière, craignant que la matière enseignée

soit identique à celle des cours de perfectionnement dispensés dans le cadre de la deuxième phase de la formation obligatoire, ce qui serait inefficace.

Si le retrait prend fin après l'échéance de la validité du permis de conduire à l'essai, la prolongation commencera à la date de sa restitution. Ainsi la personne concernée devra faire ses preuves encore pendant une année au moins après avoir commis une première infraction ayant entraîné le retrait du permis.

Si le nouveau conducteur s'est bien comporté pendant la période probatoire et qu'il a suivi tous les cours de perfectionnement prévus par le Conseil fédéral, le permis de conduire définitif lui sera alors délivré (*al. 3*).

Si une deuxième infraction entraînant le retrait du permis de conduire est commise pendant la période probatoire, l'autorisation de conduire échoira, vu le résultat négatif, et le permis définitif ne se sera pas délivré (*al. 4*). Les milieux consultés ont nettement rejeté l'idée d'une prolongation supplémentaire de la période probatoire. La personne concernée pourra obtenir un nouveau permis d'élève conducteur au plus tôt une année après avoir commis l'infraction. Un délai d'attente aussi long est nécessaire notamment pour éclaircir la question de son aptitude à conduire. Un nouveau permis d'élève conducteur ne pourra être délivré qu'au vu d'une expertise effectuée par un psychologue du trafic attestant que la personne concernée est apte à conduire (*al. 5*). L'autorité pourra demander d'autres examens, p. ex. lorsque des indices d'une dépendance excluant l'aptitude à conduire auront été décelés. La personne qui conduira un véhicule automobile alors qu'un délai d'attente lui a été imposé devra patienter pendant une année supplémentaire. Si elle repasse l'examen de conduite avec succès, elle recevra un nouveau permis de conduire à l'essai et la période probatoire recommencera depuis le début (*al. 6*).

Art. 16 Retrait des permis

La révision du droit régissant les mesures administratives vise à sanctionner de manière plus uniforme et plus rigoureuse les infractions graves et répétées aux prescriptions sur la circulation routière servant à renforcer la sécurité et, partant, à épargner des vies humaines et des blessés. En effet, il est notoire qu'en parallèle à une bonne formation (de base et complémentaire), le retrait du permis de conduire constitue l'une des mesures les plus efficaces pour inciter les usagers de la route à circuler de manière sûre et en faisant preuve d'égards envers autrui. Le renforcement des mesures administratives n'aura aucune conséquence pour les personnes qui observent les prescriptions importantes du droit routier. Quant aux infractions aux règles de la circulation par lesquelles la sécurité de la route n'est pas compromise ou qui ne sont dues qu'à une faute légère, elles donneront lieu tout au plus à un avertissement. Conformément aux vœux de la majorité des milieux consultés, nous avons élaboré un nouveau projet, plus simple que celui qui avait été envoyé en consultation et moins sévère s'agissant des délais de récidive et des mesures minimales. Mais la présente proposition prévoit toujours un renforcement substantiel par rapport à la réglementation en vigueur et elle répond aux désirs exprimés notamment dans les postulats suivants, transmis par le Parlement: 94.3170 CTT-CN: LCR. Sévérité pour récidives; 92.3446 Wiederkehr: retrait du permis de conduire. Simplification et amélioration de la procédure; 92.3399 Bühler Robert: LCR. Retrait de permis prolongé en cas de mise en danger répétée de la sécurité routière.

L'*al. 2* devrait traduire plus clairement dans la loi la jurisprudence actuelle du Tribunal fédéral, selon laquelle le permis de conduire doit être retiré obligatoirement au conducteur qui a commis une infraction grave ou moyennement grave, ou des in-

fractions de peu de gravité mais réitérées aux prescriptions sur la circulation routière. Dès lors qu'elle est incompréhensible pour des profanes à cause de sa double prescription potestative – qu'il faut comprendre comme «un retrait facultatif obligatoire» – la formulation actuelle a été abandonnée. Selon l'*al. 3*, la durée de retrait sera fonction, comme jusqu'à présent, des circonstances du cas d'espèce, à savoir, notamment, de la mise en danger du trafic, de la gravité de la faute, des antécédents de l'intéressé en tant que conducteur, ainsi que de la nécessité professionnelle de conduire un véhicule automobile. Contrairement à la jurisprudence que le Tribunal fédéral a établie par l'ATF 120 Ib 504, il ne sera plus permis de réduire la durée minimale prescrite, car cela ferait échec à l'application uniforme visée par la révision.

L'*al. 4* qui prévoit que le permis de circulation pourra être retiré, notamment lorsque les impôts ou les taxes de circulation n'auront pas été payés, a été étendu. C'est ainsi qu'il sera possible de refuser de délivrer un permis de circulation, par exemple aussi longtemps que le détenteur de plusieurs véhicules n'aura pas acquitté les impôts ou les taxes de circulation qu'il doit payer pour chacun de ses véhicules.

Art. 16a (nouveau) Retrait du permis de conduire ou avertissement après une infraction légère

Les infractions légères sont des violations des règles de la circulation (art. 26 à 53 LCR; ordonnance du 13. 11. 1962 sur les règles de la circulation routière, OCR; RS 741.11) qui ne mettent que légèrement en danger la sécurité d'autrui et pour lesquelles seule une faute bénigne peut être imputée au conducteur (*al. 1*). Selon la jurisprudence actuelle du Tribunal fédéral, sont considérées comme telles, par exemple les excès de vitesse qui se situent légèrement au dessus du niveau des infractions énumérées à l'annexe 1 de l'ordonnance du 4 mars 1996 sur les amendes d'ordre (OAO; RS 741.031), à savoir un dépassement de la vitesse maximale autorisée de 16 à 20 km/h dans les localités, de 21 à 25 km/h à l'extérieur des localités et sur les semi-autoroutes, et de 26 à 30 km/h sur les autoroutes, pour autant que ne s'y ajoute aucune circonstance aggravante, telle que la proximité de bâtiments scolaires, des conditions météorologiques défavorables, etc. La personne fautive fera l'objet d'un avertissement si aucune mesure administrative n'a dû être prononcée au cours des deux années précédentes (*al. 3*). Selon la nouvelle conception, le conducteur qui commet une deuxième infraction légère en l'espace de deux ans ne pourra plus recevoir de nouvel avertissement, mais se verra obligatoirement retirer son permis de conduire pour une durée minimale d'un mois. Cette modification correspondra à la pratique en vigueur dans de nombreux cantons. En revanche, la personne qui ne se singularisera pas par son comportement au cours des deux années qui suivront un retrait de permis ou un avertissement, sera à nouveau traitée, en cas de nouvelle infraction, comme un contrevenant primaire.

L'*al. 4* part de l'idée qu'il ne serait pas justifié, en cas d'infraction particulièrement légère, de prononcer la même mesure qu'en cas d'infraction légère. C'est pourquoi il précise que les autorités administratives devront renoncer, en l'espèce, à toute mesure.

Art. 16b (nouveau) Retrait du permis de conduire après une infraction moyennement grave

L'al. 1 définit les infractions moyennement graves. Il les répartit en trois catégories:

La *let. a* concerne la violation de règles de la circulation par laquelle le conducteur crée un danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Cet élément constitutif de l'infraction est conçu en tant qu'élément dit de regroupement. Le présent article ne sera pas applicable aux infractions qui tombent sous le coup des art. 16a (nouveau), al. 1, ou 16c (nouveau), al. 1; *let. a*, LCR. Dès lors, l'infraction sera toujours considérée comme moyennement grave lorsque tous les éléments constitutifs qui permettraient de la privilégier comme légère ou au contraire de la qualifier de grave ne seront pas réunis.

La *let. b* tient compte du résultat de la consultation relative à l'abaissement du taux limite d'alcoolémie. La majorité des milieux consultés a en effet exigé des sanctions moins sévères que celles qui étaient proposées, pour les taux compris entre 0,50 et 0,79 ‰. C'est pourquoi le Conseil fédéral suggère maintenant de traiter la conduite en état d'ébriété comme une infraction moyennement grave. La qualification d'infraction grave dépend du degré d'importance du taux d'alcoolémie (cf. à ce sujet le commentaire de l'art. 16c, al. 1, *let. b*). Cette option se justifie à la lumière de l'exemple suivant: lorsque la concentration d'alcool dans le sang s'élève à 0,5 ‰, la probabilité de causer un accident est nettement plus faible qu'à 0,8 ‰ et plus (Source: Borkenstein, R.F., The role of the drinking driver in traffic accidents [The Grand Rapids Study] dans: «Blutalkohol», Vol. 11 [1974], p. 1 ss). En revanche, il ne saurait être question de privilégier cette infraction en la considérant comme légère, dès lors qu'à 0,5 ‰ p. ex., le risque d'accident est tout de même deux fois plus élevé que si l'on conduit sans alcool dans le sang.

La *let. c* concerne des personnes qui conduiraient des véhicules appartenant à des catégories ne correspondant pas au permis qu'elles possèdent. Il s'agit de distinguer ce cas de ceux qui sont visés à l'art. 14, al. 2^{bis} (nouveau), LCR, lequel concerne des personnes ne possédant aucun permis de conduire et à l'art. 16c (nouveau), al. 1, *let. f*, LCR, lequel s'applique à celles qui conduisent des véhicules automobiles malgré le retrait du permis. Exemple: le titulaire du permis de conduire de la catégorie B (voitures de tourisme) conduit un camion (catégorie C). Actuellement, seule une sanction pénale peut être prononcée dans ce cas (art. 95, ch. 1, LCR), mais pas un retrait du permis de conduire. Les réponses à la procédure de consultation ont révélé qu'il convient de combler cette lacune. On peut considérer que ce genre d'infraction est moyennement grave puisque le conducteur est en principe apte à conduire mais qu'il n'a pas reçu de formation spécifique sur le véhicule en question ni passé l'examen approprié.

L'al. 2 régleme les durées minimales des retraits de permis. La *let. a* correspond au droit en vigueur, qui fixe la durée minimale du retrait à un mois en cas de première infraction. Cette disposition est toujours applicable lorsque le conducteur n'a aucun antécédent ou que ceux-ci ne sont entachés que d'infractions bénignes. C'est ainsi, p. ex., qu'un avertissement prononcé antérieurement ou qu'un retrait du permis de conduire ordonné pour cause d'infractions légères et répétées, n'ont aucune incidence sur la durée minimale du retrait.

En revanche, il est impératif de fixer une durée de retrait plus longue dans les cas visés aux *let. b* à *f*. Il s'agit là de l'une des innovations apportées au système des mesures administratives, car il n'existait pas, jusqu'à ce jour, de durées minimales pour les infractions moyennement graves, même en cas de récidive. Dès lors,

s'agissant des infractions moyennement graves, les durées minimales de retrait doivent être plus longues si, au cours des deux années précédant l'infraction, l'intéressé a déjà fait l'objet, au moins une fois, d'un retrait de son permis de conduire pour une infraction qui n'était pas légère.

La procédure de consultation a révélé que les durées minimales de retrait qui avaient été initialement proposées devaient être réduites. Aussi proposons-nous les mesures suivantes:

Let. b: la personne à qui le permis de conduire a déjà été retiré une fois au cours des deux années précédentes, en raison d'une infraction grave ou moyennement grave, devra à nouveau le déposer pendant quatre mois au minimum. C'est à cette mesure que devrait s'attendre, p. ex., la personne qui dépasse d'au moins 21 km/h la vitesse maximale autorisée dans les localités, si le permis de conduire lui a déjà été retiré une fois pour une infraction similaire.

Let. c: la durée minimale du retrait s'élèvera à neuf mois si le permis de conduire a déjà été retiré à deux reprises au cours du délai d'épreuve de deux ans, en raison de deux infractions moyennement graves ou pour une infraction moyennement grave et une infraction grave.

Let. d: la durée minimale du retrait sera de quinze mois lorsque les deux infractions précédentes étaient graves. On pourra ainsi sanctionner de manière appropriée les récidivistes qui contreviendront, de façon répétée et dangereuse, aux règles de la circulation routière.

Ces dispositions ne concernent pas la grande majorité des automobilistes ou des motocyclistes, mais seulement une minorité qui, peut-être pas délibérément, mais à tout le moins par une négligence coupable, viole régulièrement des règles élémentaires de la circulation, au risque de tuer ou de blesser d'autres usagers de la route ou de causer d'importants dégâts matériels (cf. le graphique au ch. 121.3).

Let. e: de l'avis de la plupart des milieux consultés, le permis doit être retiré pour une durée indéterminée, mais au minimum pour deux ans, à la personne qui n'adaptera pas sa manière de conduire malgré trois retraits d'amonestation prononcés en l'espace de dix ans; en raison d'infractions qualifiées pour le moins de moyennement graves, et qui commettra une nouvelle infraction de ce genre. On ne renoncera à ce retrait de sécurité que si, au cours de ces dix années, la personne en cause n'a commis aucune infraction compromettant la sécurité routière dans les cinq ans suivant l'expiration d'un retrait de permis, prouvant ainsi qu'elle est capable de conduire de manière irréprochable pendant une période prolongée. Le retrait du permis pour une durée indéterminée, signifiera que l'on refuse légalement de reconnaître l'aptitude à conduire de la personne en cause. Selon le nouveau texte de l'art. 17, al. 3, LCR, la restitution du permis de conduire dépendra de la preuve que le défaut d'aptitude à la conduite a disparu.

Let. f: La personne qui recouvrera son permis de conduire après un retrait au sens de la let. e n'aura le droit d'enfreindre aucune règle élémentaire de la circulation pendant cinq ans: toute nouvelle infraction moyennement grave ou grave commise durant cette période se soldera par un retrait pratiquement définitif, dès lors que l'autorité compétente ne pourra reconsidérer la mesure en question qu'au bout de dix ans au plus tôt (cf. l'art. 23, al. 3, LCR proposé), la restitution du permis étant alors subordonnée à deux conditions, à savoir à la preuve de l'aptitude à conduire et à la réussite d'un nouvel examen de conduite.

Art. 16c (nouveau) Retrait du permis de conduire après une infraction grave

L'al. 1 qualifie de graves les infractions suivantes:

La *let. a* désigne les personnes qui, par une violation grave des règles de la circulation routière, créent un sérieux danger pour la sécurité d'autrui ou en prennent le risque. Bien que, sur le fond, cette disposition ne subisse aucune modification par rapport à l'art. 16, al. 3, let. a, LCR, il faut en adapter le libellé à celui de l'art. 90, ch. 2, LCR. Comme c'est le cas actuellement, l'application de cet art. 16, al. 3, let. a, est subordonnée à la double gravité de la faute commise et de la mise en danger objective. Si la faute est grave et la mise en danger bénigne ou, inversement, si la faute est légère et la mise en danger grave, il s'agira d'une infraction moyennement grave (art. 16b [nouveau] LCR). Lors de la consultation, d'aucuns auraient souhaité que l'on se fonde uniquement sur la mise en danger objective, sans tenir compte de la faute commise. Mais la majorité a refusé que l'on abandonne le principe juridique de la faute pour ne retenir que la seule mise en danger.

La *let. b* concerne la conduite en état d'ébriété avec un taux d'alcoolémie qualifié. Se fondant sur l'art. 55, al. 6, let. a, le Conseil fédéral a l'intention de fixer à 0,80 ‰ le seuil à partir duquel le taux d'alcoolémie doit être considéré comme qualifié. Il est ainsi possible de maintenir la qualification actuelle d'un taux d'alcoolémie de 0,80 ‰ au minimum et il sera tenu compte des résultats de la consultation sur l'abaissement du taux d'alcoolémie. Cette disposition ne s'applique que si l'intéressé présente une concentration d'alcool de 0,80 ‰ ou plus dans le sang, dès lors que, selon l'art. 16b (nouveau), al. 1, let. b, LCR, la conduite avec un taux inférieur à 0,80 ‰ devrait être traitée comme une infraction moyennement grave.

Selon la *let. c*, en revanche, le fait de conduire lorsque l'on n'en a pas les capacités (cf. nouvelle définition à l'art. 31, al. 2, LCR) est maintenant par principe toujours qualifié d'infraction grave. Cette disposition satisfait l'exigence de la plupart des milieux consultés, qui réclamaient que l'on traite la conduite sous l'influence de produits stupéfiants de manière identique à la conduite en état d'ébriété. Toutefois, il convient de créer, dans certains cas de conduite en état d'ébriété, un élément constitutif privilégié. Cela se justifie, car l'instauration du taux limite d'alcoolémie à 0,50 ‰ abaisse le seuil de «punissabilité». Quant à la personne qui conduit sous l'influence de stupéfiants, elle ne saurait faire l'objet d'un examen si aucun indice ne révèle son état (cf. le nouveau texte de l'art. 55, al. 2, LCR), d'où l'impossibilité pratique de dépister les faibles niveaux d'incapacité de conduire. Par ailleurs, relevons que de nombreux conducteurs qui ont circulé sous l'empire de stupéfiants se voient de toute manière retirer le permis de conduire pour une durée indéterminée parce qu'elles ont un problème de dépendance pour des raisons médicales (toxicomanie) ou psychologiques (incapacité de séparer la conduite d'un véhicule de la consommation de stupéfiants) (art. 16d [nouveau], al. 1, LCR).

La *let. d* correspond à l'art. 16, al. 3, let. g, LCR en vigueur. Mais dorénavant, elle englobera aussi le fait de s'opposer ou de se dérober à des contrôles de l'air expiré ou à d'autres examens préliminaires réglementés par le Conseil fédéral. Cette disposition est importante si l'on veut que l'utilisation de l'éthylomètre, sans indice d'ébriété, s'impose.

La *let. e* correspond à l'art. 16, al. 3, let. c actuelle, LCR, tandis que la *let. f*, mentionne désormais expressément la conduite malgré le retrait du permis, sans qu'aucune modification n'ait été apportée quant au fond. En revanche, les let. d (soustraction d'un véhicule automobile dans le dessein d'en faire usage) et f (utilisation d'un véhicule automobile pour commettre un crime ou, à plusieurs repri-

ses, des délits intentionnels) qui se trouvent dans le texte actuel ont été supprimées, car ces infractions n'ont aucun lien avec la sécurité routière. Dans sa réponse à deux interventions parlementaires (97.3615 motion Teuscher: Retrait du permis de conduire aux personnes ne s'acquittant pas du paiement d'une pension alimentaire; 95.3529 postulat Zwygart: Conséquences pour les contribuables retardataires), le Conseil fédéral a rejeté la possibilité de sanctionner par un retrait du permis de conduire les infractions telles que la violation par négligence des obligations d'entretien ou des obligations fiscales. Toutes ces infractions devraient exclusivement faire l'objet d'une sanction pénale, à moins que la sécurité routière n'ait été compromise.

L'al. 2 est conçu selon le même principe que l'al. 2 de l'art. 16b (nouveau), LCR: il réglemente les durées minimales du retrait de permis. Contrairement à ce qui est le cas pour les infractions moyennement graves, il est justifié ici de prévoir une durée du délai d'épreuve plus longue, à savoir cinq ans; en effet, la personne qui viole gravement les règles de la circulation routière doit faire ses preuves durant une période relativement longue en restant sous la menace d'un retrait de longue durée. Ce délai de récidive correspond d'ailleurs à celui de l'art. 17, al. 1, let. d, actuellement en vigueur, mais qui ne s'applique toutefois qu'à la conduite en état d'ébriété.

Selon la *let. a*, toutes les infractions graves devraient désormais donner lieu à un retrait de trois mois au minimum. Cela se justifie parce qu'elles impliquent, pour le moins, une négligence grave, une mise en danger abstraite accrue ou un autre comportement répréhensible. Pour les intéressés, une telle durée de retrait est certes rigoureuse, mais le Conseil fédéral entend ainsi marquer, dans un souci de prévention générale, sa volonté de lutter contre les infractions graves – commises généralement intentionnellement.

Si le permis de conduire a déjà été retiré une fois au cours des cinq années précédentes, la durée minimale du retrait sera fixée aussi en fonction de la gravité de la première infraction. S'il s'est agi d'une infraction moyennement grave, le permis de conduire sera retiré, selon la *let. b* pour une durée de six mois au minimum (cela correspond, du point de vue de la systématique, à l'art. 17, al. 1, let. c, LCR actuellement en vigueur). En cas d'infraction grave, la durée du retrait selon la *let. c* s'élèvera à douze mois au minimum (cela correspond à l'actuel art. 17, al. 1, let. d, LCR). Pour certaines infractions, il en résultera une aggravation logique des sanctions puisqu'il s'agit de traiter de la même manière toutes les infractions graves (cf. 92.3399 postulat Bühler Robert; LCR. Retrait de permis prolongé en cas de mise en danger répétée de la sécurité routière).

Let. d: pour les infractions graves, le Conseil fédéral entend également instaurer une longue période d'observation, d'une durée de dix ans. La personne qui ne modifiera pas son comportement et qui commettra une nouvelle infraction grave malgré deux retraits d'admonestation en raison d'infractions graves, ou trois retraits en raison d'infractions moyennement graves, devrait être jugée inapte à conduire de par la loi, compte tenu du danger qu'elle représente pour les autres usagers de la route. Le permis de conduire devra être retiré à de telles personnes pour une durée indéterminée, mais au minimum pour deux ans (s'agissant des exceptions; cf. les commentaires à l'art. 16b [nouveau], al. 2, let. e, LCR).

A l'instar de l'art. 16b (nouveau), al. 2, let. f, LCR, la *let. e* représente la dernière étape du système dit des mesures «en cascade»: les personnes auxquelles il a fallu retirer le permis de conduire conformément à la *let. d* seront soumises à un délai d'épreuve supplémentaire d'une durée de cinq ans, ce qui, en cas de récidive, conduira pratiquement à un retrait définitif du permis de conduire.

L'al. 3 règle la procédure en cas de conduite d'un véhicule automobile sous le coup d'un retrait du permis pour une durée déterminée. Lorsqu'une personne s'est vu retirer son permis, p. ex. pour une durée de trois mois en raison d'une infraction grave, et qu'elle conduit malgré tout durant cette période, elle doit faire l'objet d'un nouveau retrait pour une durée minimale de douze mois. Ce nouveau retrait ne s'ajoute pas à celui en cours, mais le remplace, de sorte que les deux mesures ne doivent pas être entièrement exécutées. Cet avantage concédé à la personne concernée est toutefois relativisé par le simple fait qu'elle est menacée plus rapidement d'un retrait définitif en cas de nouvelles infractions, étant donné qu'elle a déjà franchi une étape supplémentaire selon le système dit des mesures «en cascade». Conjointement à la modification proposée à l'art. 95 LCR, cette réglementation sévère est une condition essentielle à l'application efficace des retraits du permis de conduire.

Lorsqu'une personne conduit alors qu'elle est sous le coup d'un retrait prononcé à titre de sécurité pour une durée indéterminée, il n'est pas possible de remplacer ce retrait par un retrait d'admonestation d'une durée limitée puisque le retrait de sécurité dure en principe jusqu'à ce que l'intéressé soit de nouveau apte à conduire. C'est pourquoi, dans un tel cas, il est possible uniquement de retarder la restitution conditionnelle du permis. Il s'agira alors de fixer un délai d'attente correspondant à la durée minimale du retrait prévue pour l'infraction commise (al. 4).

Art. 16d (nouveau) Retrait du permis de conduire pour cause d'inaptitude à la conduite

Reflétant l'idée exprimée par le nouveau texte de l'art. 14, al. 2, LCR, cet article sert de base au retrait de sécurité prononcé pour cause d'inaptitude à la conduite. Selon l'al. 1, let. a, le permis de conduire doit être retiré lorsque la personne n'a pas ou plus les capacités physiques ni mentales nécessaires pour conduire avec sûreté des véhicules automobiles. Sont visés, en l'espèce, tous les motifs médicaux et psychiques entrant en considération. Selon la let. b, il y aura lieu de retirer le permis de conduire à toutes les personnes qui souffrent d'une forme de dépendance les rendant inaptes à la conduite, telle que l'alcoolisme, la toxicomanie et la consommation de produits pharmaceutiques. Quant à la let. c, elle réglemente, comme jusqu'à présent, l'inaptitude caractérielle. Dans le contexte de l'inaptitude à la conduite, il faut aussi très souvent s'interroger sur la manière de traiter la personne qui, du point de vue médical, n'est pas (encore) dépendante, mais qui risque de le devenir. Un retrait au sens de la let. b n'entre pas en ligne de compte. Il s'agit toutefois de déterminer, par une expertise psychologique, si le permis de conduire doit lui être retiré en se fondant sur la let. a (la personne n'est pas en mesure, pour des motifs psychiques, de choisir entre boire et conduire) ou la let. c (en raison d'un défaut de caractère, p. ex., la personne ne veut pas choisir entre boire et conduire).

Dorénavant, il ne faudrait plus imposer des délais d'attente schématiques en corrélation avec des retraits de sécurité pour cause d'inaptitude à la conduite. Il faudra cependant éviter que des auteurs d'infraction ne cherchent à obtenir un retrait de sécurité au lieu d'un retrait d'admonestation d'une durée relativement longue afin de pouvoir récupérer leur permis de conduire plus rapidement. Lorsque l'autorité aura ordonné une expertise et que l'intéressé sera inapte à la conduite, la durée du retrait de sécurité devra être au moins aussi longue que celle d'un retrait d'admonestation prononcé pour la même infraction (al. 2). Quant à l'al. 3, il correspond à l'art. 17,

al. 2, LCR, en vigueur. Cette disposition devrait être maintenue en tant qu'élément dit de regroupement.

Art. 17 Restitution des permis de conduire

Quelques innovations ont été apportées aux prescriptions régissant la restitution des permis de conduire. L'al. 1 vise à inscrire dans la loi une pratique que des cantons ont déjà introduite avec succès. Selon cette disposition, la personne concernée peut, de sa propre initiative, réduire la durée du retrait de son permis de conduire à la condition qu'elle participe à l'un des cours d'éducation routière reconnus par l'autorité. Le «bonus» maximal s'élève à trois mois, mais il ne saurait être question de descendre au-dessous de la durée minimale de retrait. Certes, il faut s'attendre à ce que bien des personnes ne fréquentent ces cours d'éducation routière que dans le but d'obtenir une réduction de la durée de leur retrait. Néanmoins, les expériences faites jusqu'à ce jour démontrent que même ces personnes-là contribuent à la sécurité routière, dès lors qu'elles sont confrontées, bon gré mal gré, avec la problématique de leur comportement.

Même les personnes auxquelles le permis de conduire a été retiré pour une année au moins (la durée de retrait minimale la plus élevée étant de quinze mois) ont une chance de le récupérer plus tôt. Aux termes de l'al. 2, elles doivent fournir la preuve que la sanction a atteint son but. En l'espèce, il peut s'agir de la fréquentation d'un cours d'éducation routière, d'un traitement psychothérapeutique, d'une abstinence contrôlée de toute consommation d'alcool ou de stupéfiants, etc. Pour bénéficier d'une restitution anticipée, il faut toutefois que la durée minimale du retrait ainsi que les deux tiers de la durée prescrite soient écoulés.

Comme nous l'avons déjà exposé, la personne qui fait l'objet d'un retrait de sécurité doit seulement prouver qu'elle est de nouveau apte à conduire (al. 3). La requête ne sera toutefois déclarée recevable qu'à l'échéance des délais d'attente éventuellement prévus par la loi (cf. p. ex. art. 16b [nouveau], al. 2, let. a, et 16c [nouveau], al. 2, let. d, LCR) ou imposés par une décision (cf. art. 16c [nouveau], al. 4, et 16d [nouveau], al. 2, LCR).

Les permis de conduire retirés «définitivement» ne pourront être restitués qu'en application de l'art. 23, al. 3, LCR, c'est-à-dire, selon la version proposée, au plus tôt dans un délai de dix ans (al. 4).

Il va sans dire que le permis sera à nouveau retiré si les conditions posées n'ont pas été respectées ou si la personne a trompé la confiance mise en elle (al. 5). L'autorité administrative devra décider de la durée d'un tel retrait et s'il y a lieu de fournir de nouvelles preuves quant à l'aptitude à conduire de la personne en cause.

Art. 19 et 21 Cyclistes et voituriers

La modification consiste à ne plus avoir besoin de renvoyer les contrevenants à la norme de l'art. 292 du code pénal (CP; RS 311.0), étant donné que ces dispositions se trouvent maintenant dans la LCR elle-même (cf. art. 95, ch. 3 et 4 [nouveau], LCR). A cela s'ajoute que non seulement la conduite d'un cycle doit être interdite aux enfants n'ayant pas l'âge de la scolarité obligatoire, mais aussi celle d'un véhicule à traction animale (art. 19, al. 1, LCR).

Art. 22 Autorité compétente

Tant les réponses à la procédure de consultation concernant la présente révision de la LCR que la révision totale de la partie générale du CP ont clairement montré que les autorités administratives devaient conserver leurs compétences en matière de retrait du permis de conduire. C'est pourquoi l'al. 1, 1^{re} phrase, reste inchangé. L'innovation proposée vise à accorder au Conseil fédéral la compétence d'abroger l'obligation d'échanger le permis de conduire en cas de transfert de domicile (al. 1, 2^e phrase). S'agissant du permis de circulation, en revanche, il n'est pas possible de renoncer à cette obligation, dès lors que le détenteur du véhicule doit aussi échanger les plaques de contrôle, lorsqu'il transfère son domicile dans un autre canton. Actuellement, l'al. 1 donne aussi à la Confédération la compétence de délivrer et de retirer des permis établis pour les véhicules de la Confédération et leurs conducteurs. Nous fondant sur la motion Loretan (95.3400 Exécution de la loi sur la circulation routière), nous proposons de ne laisser au Conseil fédéral qu'une seule compétence: celle de prévoir des permis fédéraux pour les véhicules militaires et leurs conducteurs. Ces modifications ne touchent pas l'exonération des véhicules de la Confédération de l'imposition cantonale (art. 105, al. 4, LCR).

Art. 23 Mesures administratives: procédure et durée de validité

Il s'agit de modifier l'al. 3 – qui est déjà mentionné au nouvel art. 17, al. 4, LCR – pour que le retrait «définitif» s'étende non plus sur une période de cinq ans, mais de dix ans au minimum. Cette longue durée se justifie, car les personnes qui font l'objet d'un tel retrait sont toujours des récidivistes récalcitrants et incorrigibles.

Art. 25 Dispositions complémentaires sur l'admission des véhicules et de leurs conducteurs

Introduite en 1990 seulement à l'al. 3^{bis}, la compétence du Conseil fédéral de prescrire une formation complémentaire peut être abrogée en raison de la nouvelle réglementation régissant la formation, prévue à l'art. 15a (nouveau) LCR, et ce, pour satisfaire à la systématique de la loi.

Art. 31 Maîtrise du véhicule

L'al. 2 concerne – comme c'est le cas aujourd'hui – l'incapacité de conduire, mais il en donne une autre définition qui est la suivante: toute personne qui, lors d'un déplacement avec un véhicule automobile, n'a pas les capacités physiques ni psychiques nécessaires pour conduire celui-ci avec sûreté est réputée incapable de conduire. Parmi les causes d'incapacité, il convient de mentionner expressis verbis également l'influence de stupéfiants et de produits pharmaceutiques, de manière à bien démontrer que la conduite sous l'influence de ces substances devrait être traitée comme la conduite en état d'ébriété.

Art. 32 Vitesse

Comme pour des raisons de systématique de la loi la compétence d'arrêter des mesures concernant la réglementation du trafic (cf. al. 3 actuel) et la compétence juridictionnelle (cf. al. 4 actuel) sont dorénavant réglées à l'art. 2, al. 3^{bis}, LCR, l'obligation de procéder à une expertise, telle qu'elle est aujourd'hui prévue à l'al. 4, figurera à l'avenir à l'al. 3. L'al. 4 peut donc être abrogé.

Art. 55 Constat de l'incapacité de conduire

Il est interdit de conduire des véhicules routiers lorsque l'on n'est pas en état de le faire (art. 31, al. 2, LCR). L'art. 55 réglemente les mesures à prendre pour constater l'incapacité de conduire.

L'al. 1 confèrera dorénavant à la police le droit d'effectuer des contrôles systématiques de l'air expiré, c'est-à-dire des contrôles à l'éthylomètre sans qu'il y ait d'indice d'ébriété, comme le demande la motion Gonthier transmise par le Parlement (92.3102 Contrôles systématiques à l'éthylomètre [alcool au volant]). Selon cette disposition, tout conducteur devra s'attendre à subir n'importe quand un contrôle permettant de déceler une éventuelle consommation d'alcool. Lors de la procédure de consultation, certains ont objecté que le devoir de collaborer au contrôle de l'air expiré violait le principe de procédure pénale «*nemo tenetur*», principe selon lequel l'on ne saurait exiger de quiconque qu'il s'accuse lui-même. Ces craintes peuvent être dissipées. La modification proposée est en effet conforme à la constitution fédérale, d'une part parce que l'atteinte aux droits fondamentaux (le contrôle de l'air expiré) n'est pas grave (dans l'ATF 112 Ia 164, le Tribunal fédéral a même refusé de qualifier le prélèvement sanguin d'atteinte grave à l'intégrité corporelle) et d'autre part parce que le répérage des usagers de la route sous l'influence de l'alcool présente un intérêt public considérable et digne de protection. Cette atteinte est absolument indispensable pour repérer les usagers de la route en état d'ébriété, dès lors qu'il n'existe aucune autre méthode (pour plus de développements sur cette question: Niklaus Oberholzer, dans: Aktuelle Juristische Praxis, 7/93, p. 806 ss).

Le contrôle de l'air expiré devrait conserver son caractère de test préliminaire et non pas remplacer la prise de sang comme moyen de preuve utilisable en procédure judiciaire. Cela s'explique du fait que la qualité des mesures des taux d'alcoolémie dans le sang est de nos jours très élevée, qualité que le contrôle de l'air expiré ne saurait garantir, pour des raisons les plus diverses. De plus, en l'état actuel des connaissances, pour prouver qu'un conducteur a circulé sous l'influence de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques, il est indispensable de procéder à une prise de sang.

Outre le contrôle de l'air expiré, l'al. 2 permettra d'effectuer d'autres examens préliminaires qui devront toutefois encore faire l'objet d'une réglementation du Conseil fédéral. Dans ce contexte, on pourrait envisager des contrôles de l'urine, de la salive, voire de la sueur en vue de détecter une consommation de produits pharmaceutiques ou de stupéfiants. Pour procéder à des examens préliminaires de ce genre, il faudrait toutefois s'en tenir à la présomption initiale; il serait en effet disproportionné de soumettre tout un chacun à de tels examens sans qu'il existe des indices d'une incapacité de conduire due à la consommation de produits pharmaceutiques ou de stupéfiants.

L'al. 3 crée sur le plan fédéral la base légale permettant d'effectuer une prise de sang lorsqu'une personne est soupçonnée d'incapacité de conduire parce qu'elle a consommé des stupéfiants ou des produits pharmaceutiques. Puisqu'on ne peut procéder au contrôle de l'air expiré sans le consentement de l'intéressé, il est indispensable de fournir à l'autorité les moyens d'exercer des mesures de contrainte. Aussi faut-il soumettre à une prise de sang la personne qui s'oppose ou se dérobe à un contrôle de l'air expiré ou qui fait en sorte que cette mesure ne puisse atteindre son but. Si cette dernière souffre de maladies des voies respiratoires, il n'est souvent pas possible d'effectuer un contrôle de l'air expiré, ce que l'on ne saurait lui reprocher. Ces personnes ne devraient être soumises à une prise de sang que si elles présentent des signes d'ébriété, comme c'est encore la règle.

L'al. 4 précise que l'on peut aussi effectuer la prise de sang sous la contrainte si la personne suspecte n'est pas consentante. Pareil procédé ne se justifie cependant que pour des raisons importantes: par exemple si le suspect paraît responsable ou responsable d'un accident grave (avec des morts ou des blessés graves) ou d'une grave mise en danger de la sécurité routière et, notamment, si elle a pris la fuite; de même lorsque deux personnes impliquées dans une collision sont soupçonnées d'avoir consommé de l'alcool et que l'une d'elles refuse la prise de sang, alors que l'autre s'y est soumise (inégalité importante des moyens de preuve). En l'absence de raisons suffisamment importantes, la menace de la sanction (emprisonnement ou amende; cf. art. 91a [nouveau] LCR) et la menace du retrait du permis de conduire (même durée minimale qu'en cas de conduite en état d'ébriété; art. 16c [nouveau], al. 1, let. d, LCR) suffisent.

Il appartiendra au législateur cantonal de désigner les organes compétents pour ordonner les mesures en question (al. 5), comme c'est déjà le cas aujourd'hui.

L'al. 6 délègue une série de compétences au Conseil fédéral. La *let. a* le charge, comme c'est le cas actuellement, de fixer le taux d'alcoolémie à partir duquel les conducteurs sont réputés être dans l'incapacité de conduire, au sens de la loi. Les résultats de la procédure de consultation organisée en 1998 ayant dégagé une nette majorité favorable à l'abaissement du taux limite d'alcoolémie de 0,80 à 0,50 ‰, le Conseil fédéral envisage d'instaurer la nouvelle règle parallèlement à l'entrée en vigueur de la présente révision. Selon les art. 16 et 91, il y aura lieu de sanctionner la conduite en état d'ébriété de manière différenciée en fonction du niveau plus ou moins élevé du taux d'alcoolémie. C'est pourquoi le Conseil fédéral devra obtenir en outre la compétence de fixer le taux d'alcoolémie réputé qualifié et qui, à ce titre, devra être considéré comme une infraction grave selon le droit administratif et comme un délit selon le droit pénal. En l'état actuel des connaissances scientifiques et au vu des résultats de la consultation précitée, il fixera cette limite à 0,80 ‰. La délégation de compétence au Conseil fédéral s'impose pour lui permettre de tenir compte avec la souplesse nécessaire des nouvelles connaissances éventuelles. La *let. b* donnera au Conseil fédéral la possibilité de fixer, pour les stupéfiants et les produits pharmaceutiques, des valeurs limites à partir desquelles leur concentration dans le sang sera telle que la personne concernée sera toujours réputée incapable de conduire au sens de la présente loi. La liste des substances sera établie en étroite collaboration avec les milieux scientifiques. Pour certaines d'entre elles, il sera aussi envisageable d'introduire une limite zéro. Autrement dit, il suffira de prouver que la substance psychoactive se trouvait dans le sang au moment de la course pour prononcer une condamnation. En l'espèce, on pense en premier lieu aux «drogues dures», telles que l'héroïne et la cocaïne. On pourrait aussi envisager d'interdire totalement d'autres groupes de substances ainsi que des combinaisons de divers agents actifs. A l'heure actuelle, personne ne conteste que, consommé avec de l'alcool (même en faible quantité), le cannabis anihile la capacité de conduire, alors que tel n'est pas nécessairement le cas lorsqu'une personne conduit alors qu'elle est légèrement sous l'influence du cannabis ou de l'alcool. La *let. c* attribue au Conseil fédéral la compétence de régler les modalités du contrôle de l'air expiré, des autres examens préliminaires ainsi que, s'agissant des prélèvements sanguins, de l'analyse des échantillons et de l'examen médical complémentaire de la capacité de conduire. Au surplus, il doit pouvoir prescrire que les échantillons de sang, de cheveux, d'ongles, etc. prélevés pourront être analysés en vue de déterminer, chez l'intéressé, l'existence d'une forme de dépendance ou d'une maladie diminuant son aptitude à conduire. Ces investigations ne prouvent pas encore l'inaptitude à la conduite; elles

fournissent toutefois des indices permettant de soumettre la personne concernée à un examen médical. Dans les cas d'espèce, le médecin établira son diagnostic en se fondant, p. ex., sur la classification internationale des troubles psychiques (ICD-10).

Art. 57c (nouveau) Informations routières

Cette nouvelle disposition vise à tenir compte de l'importance croissante des informations routières (IR). Une meilleure IR coordonnée dans l'ensemble de la Suisse, permet d'organiser le trafic de manière plus efficace et plus sûre, tout en ménageant davantage l'environnement. Ainsi, p. ex., l'IR contribue à réduire le phénomène indésirable des bouchons et leurs conséquences négatives (telles que les collisions par l'arrière, la consommation inutile de carburant et les atteintes supplémentaires à l'environnement).

Les «Directives Info trafic» en Suisse approuvées par la Conférence des commandants des polices cantonales de Suisse (CCPCS) en 1984 établissaient de manière informelle l'organisation, la structure, la coordination et la répartition des tâches dévolues aux divers acteurs (tels que la police, les associations d'usagers de la route, la radio). L'évolution technique fulgurante du domaine de l'IR, les nouvelles conditions cadres ainsi que les insuffisances de l'IR clairement mises en évidence ces dernières années exigeaient que l'on mette en place une nouvelle organisation. Dans la réponse qu'il a donnée le 13 février 1994 au postulat Huber, relatif à l'information des usagers de la route, le Conseil fédéral a d'ailleurs reconnu la nécessité de disposer d'une meilleure IR, tant sur le plan national que sur le plan international. La CCPCS a élaboré un projet «IR 2000» avec le concours de représentants de la Confédération, des médias et des associations d'usagers de la route. Ce projet proposait de créer un centre de coordination national destiné à recueillir les informations routières. Entrée en service au début de juin 1996, la Centrale nationale inforoute (CNI), à Genève, diffuse depuis lors dans l'ensemble du pays des bulletins d'information sur les conditions de la circulation routière. Il s'agit en l'occurrence d'une oeuvre commune des associations d'usagers de la route, de la Société suisse de radio et de télévision (SSR) et des organes cantonaux de police.

L'al. 1 règle les compétences ainsi que le contenu et les destinataires des informations routières. *L'al. 2* autorise les cantons à accomplir leurs tâches d'IR grâce à une judicieuse collaboration avec des tiers, dans un esprit de partenariat, permettant ainsi de réaliser des formes de collaboration et de financement associant l'économie privée et l'économie mixte (public private partnership; des milieux privés investissent dans des activités publiques et peuvent ensuite bénéficier des retombées économiques). Les cantons sont tributaires de projets et d'initiatives de ce genre pour mettre en place un système d'IR moderne. A cet égard, il convient de tenir compte des facteurs technologiques, économiques et sociaux. *L'al. 3* charge la Confédération de fournir aux cantons des conseils spécifiques et un soutien logistique dans l'accomplissement de leurs tâches d'IR, dans la mesure où l'exige la coordination des systèmes d'IR, de plus en plus importante aux niveaux intercantonal et international. La CNI et, le cas échéant, même des tiers devraient ainsi bénéficier d'un soutien accru pour l'accomplissement des tâches d'IR qui leur sont confiées en vue d'assurer un service public à l'échelle nationale.

La majorité des milieux consultés s'est prononcée en faveur de l'introduction, dans le droit fédéral, d'une norme réglementant les droits et les obligations de la Confédération et des cantons en matière d'IR ainsi que la délégation des tâches d'information à des organisations privées. Diverses autorités cantonales et organisations ont toute-

fois demandé que la Confédération soit responsable de l'IR aux niveaux intercantonal et international et qu'elle fournisse aux cantons un soutien non seulement logistique, mais également financier.

Emanation de la souveraineté cantonale sur les routes, qui est inscrite dans la constitution, l'IR est une tâche d'exécution confiée aux cantons. La Confédération représentera les intérêts de la Suisse au sein des organisations internationales et veillera à ce que leurs résolutions soient communiquées aux organes de police ainsi qu'aux comités techniques spécialisés. Compte tenu de cette répartition des compétences ainsi que de la situation précaire des finances fédérales, la Confédération ne pourra pas fournir au CNI de soutien financier.

Art. 91 Conducteurs se trouvant dans l'incapacité de conduire

Il est prévu de sanctionner la conduite en état d'ébriété en la considérant comme une contravention ou un délit, en fonction de degré d'importance du taux d'alcoolémie (*al. 1*). La personne se trouvant dans l'incapacité de conduire pour d'autres raisons et qui circule néanmoins avec un véhicule sur la voie publique devra être punie de l'emprisonnement ou de l'amende (*al. 2*). Les conducteurs de véhicules sans moteur ou à moteur, mais de faible puissance, ne seront toutefois punis, dans chaque cas, que des arrêts ou de l'amende (*al. 3*).

Art. 91a (nouveau) Opposition ou dérobade aux mesures visant à déterminer l'incapacité de conduire

Jusqu'à maintenant, l'opposition et la dérobade à une prise de sang étaient régies par l'art. 91, al. 3, LCR. Mais en raison de la différenciation qui est faite, s'agissant de la conduite en état d'ébriété, il est indispensable d'établir une nouvelle réglementation pour cette infraction, étant donné que l'art. 91, al. 3, tel qu'il est actuellement formulé, («sera passible des mêmes peines celui qui, intentionnellement, se sera opposé [...] à une prise de sang [...]»), se rapporte à la fois à l'al. 1 et à l'al. 2 de l'art. 91. En cas de refus de la prise de sang, on ne sait pas précisément si c'est un délit ou une contravention qui a été dissimulé. C'est pourquoi le Conseil fédéral est d'avis que le refus de la prise de sang par le conducteur d'un véhicule automobile doit toujours être sanctionné en tant que délit. En revanche, le même refus de la part du conducteur d'un véhicule sans moteur ou à moteur mais de faible puissance sera réprimé en tant que contravention, comme c'est le cas aujourd'hui.

Art. 94 Vol d'usage

Le *ch. 4* a simplement été adapté à la révision du CP, du 17 juin 1994 (RO 1994 2290), adaptation qui a été omise par inadvertance.

Art. 95 Circuler sans permis de conduire ou malgré un retrait

Le *titre marginal* doit également faire référence au délit le plus grave mentionné dans cet article, à savoir la conduite d'un véhicule automobile malgré le retrait du permis de conduire. Jusqu'à ce jour, l'auteur de cette infraction devait obligatoirement être puni des arrêts pour dix jours au moins et de l'amendé (*ch. 2*). Toutefois cette infraction qualifiée ne dissuade pas de nombreux conducteurs de circuler au volant d'un véhicule automobile quand bien même leur permis leur est retiré. C'est pourquoi il faut renforcer la disposition pénale de manière que l'infraction visée soit

désormais considérée comme un délit (emprisonnement ou amende). Quant aux *ch. 3 et 4*, ils remplacent la norme pénale figurant aux art. 19, al. 2, et 21 LCR, dans sa version actuelle.

Art. 100 Conditions de la répression

A l'art. 16a (*nouveau*), al. 4, LCR, les autorités administratives sont tenues de renoncer à toute mesure administrative en cas d'infraction particulièrement légère. Ce principe est introduit, par analogie, au *ch. 1, 2^e phrase*, pour les sanctions pénales.

Art. 104 Avis

Après l'entrée en vigueur de la nouvelle ordonnance sur les amendes d'ordre (RS 741.031), le 1^{er} septembre 1996, on a tenté de recenser les effets de l'augmentation des amendes sur le comportement des usagers de la route. Cela n'a malheureusement été que partiellement possible en raison de l'absence de statistiques uniformes et suffisamment détaillées. C'est pourquoi cette disposition créée à l'*al. 3* la base légale permettant d'établir une statistique fédérale des amendes d'ordre, sous la responsabilité de l'OFS. Une telle base obligera les organes de police cantonaux à communiquer les amendes d'ordre qu'ils infligent.

Selon l'*al. 5, 1^{re} phrase*, les cantons ont l'obligation de communiquer les noms des détenteurs de véhicules et de leurs assureurs, pour autant qu'un intérêt suffisant le justifie. Il en sera de même à l'avenir. En revanche, la *2^e phrase*, qui autorise les cantons à publier la liste des détenteurs de véhicules, sera supprimée.

Toute personne qui souhaitait connaître les noms et l'adresse d'un détenteur de véhicule devait, autrefois, s'adresser directement aux services cantonaux des automobiles ou consulter le registre des détenteurs de véhicules, vendu sous forme de livre par les cantons. Comme cette forme de publication ne permettait pas aux services des automobiles de diminuer suffisamment leurs coûts, ils ont conclu un contrat avec les PTT, leur laissant le soin de fournir les renseignements nécessaires depuis le milieu de l'année 1994 à la fin de 1997. Ainsi, sur la base du numéro de plaque, chacun pouvait en principe s'enquérir – sans devoir fournir la preuve d'un intérêt particulier – à tout moment, dans l'ensemble de la Suisse, de l'identité d'un détenteur de véhicule en appelant le numéro de téléphone 111 ainsi que, par l'intermédiaire du vidéotex, utiliser ces données au détriment de la personne en question et les intégrer dans d'autres banques de données. Ainsi les risques d'abus et d'atteintes à la sphère privée se sont accrus. Le nom et l'adresse du détenteur de véhicule sont des données personnelles au sens de l'art. 3, let. a de la loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données (LPD; RS 235.1). Il n'est pas permis de les traiter et de les communiquer à des fins n'ayant aucun rapport avec la législation routière (devoir d'affectation aux seules utilisations prévues). En fait, la publication de la liste des détenteurs de véhicules n'est pas nécessaire pour atteindre les objectifs de la LCR. Depuis le début de 1998, le service de renseignements téléphonique couvrant l'ensemble de la Suisse a été supprimé, mais la possibilité existe toujours que les données en question soient diffusées par de vastes canaux d'information (p. ex. par CD-ROM ou Internet).

La possibilité qu'ont les détenteurs de véhicules de pouvoir empêcher la communication et la publication de leur identité se fonde sur les prescriptions cantonales qui régissent la protection des données. Ces prescriptions règlent de manière très diverses s'il est permis – et dans quelles conditions – de faire usage d'un éventuel droit

d'opposition. Certains cantons refusent systématiquement de bloquer les données ou posent des exigences élevées. D'autres cantons ne lient l'exercice de ce droit à aucune condition quelconque. La LPD n'est applicable que s'il n'existe pas de loi cantonale sur la protection des données, ce qui n'est pratiquement plus le cas.

Une majorité des participants à la procédure de consultation, notamment 22 cantons et des associations d'usagers de la route (ACS, TCS, ATE), ont rejeté le projet visant à abroger l'autorisation des cantons de publier le registre des détenteurs de véhicules. Cette attitude, ils la justifient notamment par un accroissement considérable du volume de travail pour les services cantonaux des automobiles et par le fait que la réglementation actuelle appelle à la responsabilité des conducteurs; de plus, il n'existerait aucune indication prouvant qu'il y a abus en l'espèce. Au terme d'un bref débat, le Conseil national a rejeté le 9 octobre 1998 une initiative parlementaire Ruf (97.443) qui poursuivait le même objectif.

Cependant, il convient de donner davantage de poids aux arguments de la protection des données et de la personnalité. A l'avenir, les autorités cantonales ne devraient être habilitées à communiquer le nom et l'adresse de détenteurs de véhicules, que dans des cas spécifiques et uniquement en fournissant la preuve d'un intérêt particulier.

Art. 104b Registre des mesures administratives

L'instauration du permis de conduire à l'essai s'accompagne de nouvelles mesures qu'il s'agit d'inscrire au registre des mesures administratives. En l'occurrence, il s'agira de la prolongation de la période probatoire (art. 15a [nouveau], al. 2, LCR) et de l'échéance du permis de conduire à l'essai (art. 15a [nouveau], al. 4, LCR). La let. k (FF 1997 IV 1187) devient la let. m.

Art. 104c (nouveau) Registre des autorisations de conduire

De nos jours, chaque canton tient un registre des permis de conduire. Ces registres mentionnent les catégories de véhicules pouvant être conduits, les données relatives aux examens médicaux périodiques, les conditions spéciales, etc., qui sont nécessaires pour contrôler si les personnes concernées sont autorisées à conduire et qui sont saisies lors de chaque changement de domicile d'un canton à l'autre. Ces travaux administratifs superflus seraient supprimés si, au moment de saisir les données pour la première fois, on les introduisait dans un système informatisé accessible à tous les cantons. Par rapport à la solution cantonale, la gestion du système au niveau fédéral présente des avantages indéniables quant à la création des bases légales (le concordat est nettement plus compliqué) et elle dégage des synergies avec un autre système informatisé de la Confédération, l'ADMAS. Lors de la procédure de consultation, tous les cantons à l'exception d'un seul ont accueilli favorablement la création d'un registre central des autorisations de conduire (FABER).

Ce système de données permettra aussi de tenir compte des vœux légitimes des polices de la circulation. Pour les retraits de permis, la police a besoin de connaître rapidement (sans devoir interroger l'autorité d'admission du canton de domicile de la personne contrôlée) et en tout temps (même en dehors des heures de bureau) si le conducteur a le droit de conduire ou non au moment où il est contrôlé. De nos jours, les contrôles sur la voie publique présentent des difficultés accrues, notamment lorsqu'il s'agit de titulaires d'un permis de conduire en provenance d'un autre canton.

L'al. 1 donne à l'OFROU – qui gère déjà le registre des mesures administratives (ADMAS) et le registre informatisé des types de véhicules (TARGA) – la compétence d'instaurer un registre informatisé des autorisations de conduire (FABER). Pour l'organiser, on se fondera sur le registre ADMAS existant et utilisera notamment les mêmes données personnelles de base.

Selon l'al. 2, on ne pourra utiliser le registre que pour délivrer les permis d'élève conducteur, de conduire et de moniteur de conduite, pour contrôler les autorisations de conduire civiles et militaires et en établir la statistique. Déjà de nos jours, les autorités cantonales et les autorités militaires utilisent des registres similaires pour accomplir les tâches qui leur incombent.

L'al. 3 décrit le contenu du registre. Celui-ci devra faire état de toutes les autorisations de conduire délivrées par des autorités suisses. Quant aux données relatives aux permis de conduire étrangers des personnes domiciliées en Suisse, elles devraient être saisies (y compris les restrictions éventuelles de validité) dans FABER dès qu'une interdiction de faire usage d'un tel permis en Suisse aura été prononcée à l'encontre de leur titulaire. Pour autant que l'on renonce à l'avenir à l'obligation faite aux titulaires de (certains) permis de conduire étrangers d'échanger leur document (art. 106, al. 7, let. a, LCR), le contenu de ces permis sera enregistré au moment où leur titulaire prendra domicile en Suisse (obligation de s'annoncer).

L'al. 4 établit les autorités habilitées à gérer les données personnelles. Outre l'OFROU, qui tient le registre, ce sont les autorités de la Confédération qui sont chargées de délivrer et de retirer les permis (après l'abolition du permis de conduire fédéral, il ne s'agit plus que du DDPS pour les permis de conduire militaires) et celles des cantons (services des automobiles, services des mesures administratives, etc.). Sont également visés les organes de police qui ont la compétence de saisir des permis sur-le-champ (cf. art. 54, al. 2 à 4, LCR). Dès lors que la saisie du permis aura les mêmes effets qu'un retrait jusqu'à ce que l'autorité administrative ait arrêté sa décision, les organes de police devraient obtenir la possibilité d'introduire une mention suspensive. Il est toutefois exclu d'élargir l'éventail des travaux de gestion autorisés.

Selon l'al. 5, les polices de la circulation et les organes douaniers obtiennent le droit de consulter le registre par voie électronique, mais uniquement les données nécessaires à la vérification de l'autorisation de conduire. La diffusion des données pour ces tâches devrait s'opérer en recourant si possible aux applications existantes, telles que RIPOL (registre informatisé de recherches). Dans le cadre des procédures les amenant à juger des infractions de la circulation routière, les autorités chargées des poursuites pénales et les autorités judiciaires obtiendront le droit de consulter toutes les données.

L'al. 6 oblige le Conseil fédéral à fixer les modalités, notamment la responsabilité du traitement des données, la liste des données à saisir et le délai de leur conservation, la procédure de communication des données, leur rectification, l'organisation et l'exploitation du système informatisé, la collaboration avec les autorités concernées ainsi que la sécurité des données. S'y ajoutent les droits de procédure qu'ont les intéressés, notamment celui de consulter les données qui les concernent. Par ailleurs, selon les cas, le Conseil fédéral devra aussi pouvoir déterminer à qui il est permis de communiquer des données.

Les registres actuels de données ont toujours compris la Principauté de Liechtenstein. L'al. 7 vise donc à accorder au Conseil fédéral le droit de permettre aux auto-

rités de la Principauté, qui accomplissent les tâches énoncées aux al. 4 et 5, de participer à la gestion et à l'exploitation du registre.

Art. 104d (nouveau) Registre des types de véhicules

Ce nouvel article ne crée aucun nouveau registre, mais réglemente, au niveau de la loi, la gestion et l'utilisation du registre TARGA. Actuellement et conformément à l'art. 11 ORT (RS 741.511), ce registre est géré par l'autorité chargée de la réception par type, à savoir l'OFROU. Les réponses recueillies lors de la procédure de consultation au sujet de l'art. 12 LCR ayant révélé l'importance considérable de TARGA pour l'admission des véhicules, et le nouvel art. 12 LCR n'ayant guère de chance de trouver grâce au niveau politique sans la saisie et la mise à disposition des données, il paraît indiqué d'inscrire dans la loi ce registre informatisé concernant la circulation.

L'al. 2 énumère les buts de ce registre: aider les autorités fédérales et cantonales à accomplir des tâches légales déterminées. Le terme de «contrôle des véhicules» auquel se rapporte la *let. b* doit s'entendre au sens large: il s'agit du contrôle individuel des véhicules en vue de leur immatriculation (art. 13, al. 1, LCR; art. 29 ss, OETV) ou lors d'un contrôle de la circulation (art. 13, al. 3, LCR) ou en tant que contrôle périodique (art. 13, al. 4, LCR; art. 33 OETV), ainsi que du contrôle ultérieur au sens du complément apporté à l'art. 12, al. 4, LCR. La *let. c* englobe toutes les données de base nécessaires à la politique des transports, de l'environnement et de l'énergie, par exemple les relevés statistiques ou la surveillance in situ. La *let. d* permettra notamment d'aider les cantons à calculer leurs impôts sur les véhicules à moteur selon des critères propres à la politique énergétique ou environnementale.

Le contenu de TARGA est défini à l'al. 3. Outre les nom et adresse des personnes titulaires d'une réception par type suisse et de celles qui bénéficient de la représentation en Suisse, lorsqu'il existe une réception étrangère par type (*let. c*), les données qui caractérisent ce registre seront, sans exception des données techniques relatives aux types de véhicules (*let. a et b*). C'est pourquoi leur traitement n'est pas régi par la loi fédérale sur la protection des données (RS 235.1).

Telle qu'elle est réglementée à l'al. 4, la consultation par voie électronique facilite considérablement le travail des cantons et des services chargés des contrôles officiels des véhicules, puisqu'elle leur permet d'appeler directement à l'écran les données nécessaires à leurs activités. Pour accomplir leurs tâches (contrôler la sécurité de fonctionnement et la conformité des véhicules aux prescriptions, lors des contrôles sur route), il est important que la police et les organes douaniers aient si possible accès 24 heures sur 24 à ces données.

L'al. 5 habilite le Conseil fédéral à régler les modalités du traitement des données. Jusqu'à maintenant, ce mandat figurait partiellement à l'art. 12, al. 4, LCR (cf. également les commentaires aux art. 12, al. 3, *let. b*, et 4, LCR).

L'al. 6 garantit la possibilité d'échanger des données, selon des conditions déterminées, dans le cadre de la collaboration avec la Principauté de Liechtenstein.

Art. 106 Exécution de la loi

L'al. 1, 2^e et 3^e phrases, crée la base légale permettant au Conseil fédéral de déléguer des compétences législatives à l'OFROU. La compétence du Conseil fédéral d'autoriser ses départements à régler les détails techniques, qui est actuellement régie par l'al. 1, 2^e phrase, a été introduite lors de la révision de la LCR du 6 octobre

1989, entrée en vigueur le 1^{er} février 1991. La nouvelle loi fédérale sur la réforme du gouvernement et de l'administration, du 21 mars 1997 (LOGA; RS 172.010), selon laquelle le Conseil fédéral peut – en tenant compte de leur portée – transférer aux départements la compétence d'édicter des actes législatifs (art. 48) permet de renoncer à l'actuelle délégation dans la LCR. A l'avenir aussi, on prendra pour critère l'importance de la matière à régler pour attribuer la compétence d'édicter des ordonnances au niveau du département. La réglementation spéciale énoncée dans la LCR n'est donc plus nécessaire. En revanche, l'art. 48 LOGA impose une base légale dans une loi au sens formel pour transférer une compétence législative à un office fédéral. Les progrès techniques incessants et la vie trépidante de notre époque exigent que l'on contrôle et adapte en permanence les détails du droit de la circulation routière, détails qu'il n'est pas nécessaire de soumettre à l'appréciation politique du Conseil fédéral, en raison de leur portée de moindre importance. Dans de nombreuses ordonnances d'application de la LCR, le Conseil fédéral a transféré au département compétent (autrefois au DFJP, actuellement au DETEC) le soin d'édicter des instructions et de régler les modalités d'application des ordonnances. La pratique a toutefois démontré depuis longtemps qu'il serait judicieux et adapté aux circonstances de permettre à l'office compétent en la matière de régler lui-même les détails et de prévoir des dérogations de caractère général et abstrait en vue d'alléger certaines dispositions d'exécution (*lex mitior*), à condition que le but visé dans la LCR ou dans une ordonnance d'application soit toujours respecté. Ce genre de sous-délégation permettra à la direction du département de se consacrer aux affaires qui ont une portée politique.

L'al. 4, 2^e et 3^e phrases, est abrogé; le Conseil fédéral ne sera donc plus tenu de nommer une Commission permanente de la circulation routière devant donner son avis sur des questions générales relatives au trafic et à l'application de la loi. L'importance de ladite commission n'a cessé de diminuer: depuis 1973, en effet, elle n'a tenu que six séances, parfois à plusieurs années d'intervalles, qui se bornaient généralement à informer les membres du contenu des projets de révision de la loi et des ordonnances. Les membres de la commission ont ainsi largement perdu la possibilité de se forger une opinion et de délibérer. La commission a non seulement diminué d'importance, mais elle a encore subi une réduction d'effectif (de 49 membres à l'origine, elle est passée à 19 actuellement). De nos jours, la procédure de consultation ordinaire suffit largement pour élaborer de nouvelles règles de la circulation et mesures d'exécution. Au surplus, l'éventail des associations, organisations et partis invités à la consultation est beaucoup plus large que le nombre des avis représentés au sein de la commission. Les intérêts parfois fort divergents sont ainsi mieux représentés, les décisions peuvent s'appuyer sur une base plus étendue et cela permet d'éviter des doublons. Par ailleurs, l'art. 104 de la constitution fédérale, de même que l'art. 106, al. 4, 1^{re} phrase, LCR, peuvent toujours servir de base pour convoquer des experts ou une commission ad hoc. Bien que les milieux intéressés n'aient pas été consultés sur la question de la suppression de la commission, cette opération et les économies qui en résultent ont toutefois un lien direct avec les objectifs déclarés de la réforme du Gouvernement et de l'administration, réforme qui vise, notamment, à faire l'inventaire des tâches et à abandonner celles qui ne sont plus nécessaires. Aussi nous paraît-il justifié d'intégrer à la présente révision la suppression de la Commission permanente de la circulation routière.

Selon l'al. 7, 2^e phrase, let. a, le Conseil fédéral obtiendra la compétence de renoncer à l'échange du permis de conduire en cas de transfert du domicile au-delà des frontières nationales. La CE a déjà instauré ce principe pour ses Etats membres, en

adoptant la directive n° 91/439 du Conseil, du 29 juillet 1991, sur le permis de conduire. La participation éventuelle à ce système, dont les titulaires de permis de conduire étrangers ne bénéficieraient évidemment que si la réciprocité était garantie, doit être réglée par la voie d'un accord international. Quant à la *let. b*, elle correspond au texte en vigueur.

L'*al. 9, 2^e phrase*, confère au DETEC la compétence de reprendre les modifications de réglementations techniques contenues dans des accords internationaux portant sur la construction et l'équipement des véhicules, ainsi que sur l'équipement des usagers de véhicules. Ces dernières années, le Conseil fédéral a dû approuver tous les deux ans des modifications aux annexes de l'Accord européen, du 30 septembre 1957, relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR; RS 0.741.621). Ces modifications ne requièrent toutefois pas d'appréciation politique particulière du Conseil fédéral. A l'occasion de la révision de la LCR du 6 octobre 1989 déjà, le législateur avait reconnu que cette matière très technique n'avait qu'une faible importance politique, puisqu'il autorisait le département, à l'art. 106, al. 1, LCR, à régler les détails techniques, notamment dans le domaine de la signalisation routière, et de la construction et de l'équipement des véhicules routiers (cf. message du Conseil fédéral, du 27 août 1986, concernant la modification de la LCR; FF 1986 III 197). Depuis lors, les modifications des annexes de l'ordonnance du 17 avril 1985 relatives au transport des marchandises dangereuses par route (SDR; RS 741.621) ont été approuvées par le département. Pour pouvoir poursuivre cette pratique dans l'esprit de la loi, il nous paraît opportun de déclarer, à l'*al. 9, 3^e phrase*, que le département aura aussi la compétence de reprendre des modifications des annexes de l'ADR qui auront un caractère purement technique.

22 Loi fédérale d'organisation judiciaire (OJ)

Art. 100 Irrecevabilité du recours de droit administratif: selon les domaines juridiques

La compétence juridictionnelle en matière de réglementations locales du trafic devrait passer, en dernière instance, du Conseil fédéral au Tribunal fédéral (cf. les commentaires des art. 2, al. 3^{bis}, et 3, al. 4, LCR). Conformément à l'art. 100, *al. 1, let. l, ch. 1*, OJ actuellement en vigueur, le recours de droit administratif dans ce domaine n'est pas recevable. Aussi, compte tenu de la nouvelle voie de recours proposée dans la LCR, cette disposition doit-elle être supprimée.

23 Dispositions transitoires de la modification de la LCR

La Commission de recours du DETEC, que l'art. 2, al. 3^{bis}, désigne comme autorité de recours, n'est pas opérationnelle. A titre de solution transitoire, l'*al. 1* prévoit que les décisions de l'OFROU puissent faire directement l'objet d'un recours au Tribunal fédéral.

Selon l'*al. 2*, il est exclu de fixer une durée minimale de retrait plus élevée selon le nouveau droit, en se fondant sur des infractions qui, selon la nouvelle réglementation, n'entraînent plus un retrait du permis de conduire (vols d'usage et utilisation d'un véhicule automobile pour commettre un crime ou, à plusieurs reprises, des

délits intentionnels). Ces infractions seront retirées du registre des mesures administratives lorsque la présente révision entrera en vigueur.

Conformément à l'al. 3, lorsqu'en appliquant la nouvelle réglementation il y aura lieu de tenir compte de retraits du permis de conduire prononcés selon l'ancien droit, ceux-ci devront être considérés comme des retraits pour des infractions de moyenne gravité, car à ce jour, il n'est pas possible de différencier les infractions graves de celles qui ne le sont que moyennement. En revanche, on a considéré à juste titre que la conduite en état d'ébriété était une infraction grave, celle-ci étant actuellement déjà qualifiée et clairement saisie.

L'al. 4 précise qu'un nouveau retrait du permis de conduire en l'espace de cinq ans, après un retrait d'admonestation prononcé pour inaptitude caractérielle (art. 16, al. 3, let. e, LCR) sera un retrait de sécurité, respectivement selon l'art. 16b, al. 2, let. f, ou l'art. 16, al. 2, let. c. Cette mesure se justifie dès lors que ces personnes se sont déjà vu retirer plusieurs fois leur permis de conduire.

3 Conséquences

31 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel

311 Pour la Confédération

Plusieurs modifications proposées ont des conséquences sur les ressources humaines et financières de la Confédération:

- En relation avec la nouvelle réglementation régissant la conduite sous l'influence de stupéfiants et de produits pharmaceutiques, la Confédération (DETEC) devra désigner des instituts qui auront le droit de procéder aux analyses des stupéfiants et des produits pharmaceutiques selon les méthodes de la médecine légale. A cet effet, elle devra pouvoir compter sur les conseils d'une commission spécialisée. Aussi, l'actuelle Commission «alcoolémie» a-t-elle d'ores et déjà été remplacée par une commission élargie comprenant également des spécialistes des stupéfiants; le champ d'activité de cette commission sera plus étendu puisqu'elle sera chargée de traiter des questions d'incapacité de conduire non seulement pour cause de consommation d'alcool, mais aussi de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques. L'OFROU, compétent en la matière, sera à même d'accomplir ces travaux avec le personnel dont il dispose. Quant à la Commission élargie, elle ne requerra que peu de moyens financiers supplémentaires (environ 10 000 francs par année).
- Pour organiser et mettre en œuvre le nouveau système informatisé de gestion des données FABER, il faudra tabler sur un investissement unique d'environ 1 000 000 francs. Environ la moitié de ce montant n'aura pas d'incidence au niveau des dépenses, car les travaux d'analyse et de programmation de la nouvelle banque de données (coûts estimés à trois années-personnes compte tenu des modifications apportées au système ADMAS) seront effectués au sein de l'administration fédérale. Les coûts financiers et les travaux supplémentaires annuels liés à l'exploitation du système et à la gestion des données seront probablement compensés par l'automatisation du système ADMAS existant réalisée parallèlement, ce système étant géré par le même personnel.
- Renoncer en partie à délivrer la réception par type des véhicules ne réduira pas le volume de travail de l'OFROU. Qu'il délivre ou non une réception par type, il devra continuer de saisir dans le registre les données relatives aux véhicules

et de les mettre à la disposition des autorités fédérales et cantonales. Il n'est donc pas possible d'économiser des postes, du moins à court terme. Cette démarche ne serait possible que si l'on pouvait échanger au niveau européen et par voie électronique les données relatives aux réceptions par type et procéder ainsi à un échange entre les Etats membres de la CE et la Suisse. Cette double condition n'existe pas encore au sein de la CE, et aucun calendrier n'a encore été établi en vue de mener ce projet à bien.

En 1997, les recettes fédérales provenant de la délivrance de réceptions par type à des constructeurs ou des importateurs se sont élevées à 100 000 francs environ. Ces réceptions concernaient des voitures de tourisme, des motocycles et des tracteurs agricoles, c'est-à-dire des véhicules pour lesquels on envisage précisément de renoncer à la réception par type suisse. Cette source de revenus sera donc supprimée. On continuera toutefois à percevoir quelque 200 000 francs pour les travaux administratifs et environ 1,5 million de francs provenant des émoluments supplémentaires encaissés pour chaque véhicule immatriculé, sommé qui permettra de compenser les dépenses occasionnées par la saisie et la mise à disposition des données.

- Les transferts de compétences dans le domaine des réglementations locales du trafic permettront d'économiser un demi-poste au maximum au sein de l'OFROU. Bien que l'instruction des recours contre les décisions cantonales de dernière instance portant sur des réglementations fonctionnelles du trafic sera définitivement abandonnée, puisque c'est à la Commission des recours du DETEC, respectivement au Tribunal fédéral, et non plus au Conseil fédéral qu'il appartiendra de juger ces cas, le transfert des cantons à la Confédération, de la compétence d'ordonner des restrictions de circulation sur les routes nationales exigera plus de personnel.
- En renonçant à la Commission permanente de la circulation routière, la Confédération sera déchargée de la gestion du secrétariat, des élections et réélections des membres de la Commission, ainsi que de l'organisation et du déroulement des séances. Au total, l'économie réalisée correspondra à un peu moins d'un dixième de poste et à 3000 francs de jetons de présence par année.

312 Pour les cantons et les communes

- La nouvelle réglementation proposée en matière de formation des conducteurs aura des conséquences pour les cantons, dans la mesure où ils seront tenus de contrôler si les personnes concernées ont fréquenté les cours de formation complémentaire prescrits et où ils devront établir un deuxième permis de conduire, définitif celui-là, à l'échéance de la période probatoire. Ce supplément de charges entraînera une augmentation des émoluments perçus auprès des candidats au permis de conduire.

En outre, la formation des experts dans les nouvelles matières à enseigner (seuls des experts spécialement formés pourront les dispenser) pourra entraîner des dépenses supplémentaires pour les cantons.

- Eu égard à la nouvelle réglementation légale mise en place pour combattre la conduite sous l'influence de l'alcool, de stupéfiants et de produits pharmaceutiques, les cantons devront former et perfectionner, voire renforcer leurs corps de police.

Les laboratoires et instituts qui entendent effectuer des analyses, exploitables sous l'angle de la médecine légale, des stupéfiants et des produits pharmaceuti-

ques décelés dans le sang devront satisfaire aux exigences du Conseil fédéral ou du département compétent et participer à des contrôles externes de qualité. Ils pourront toutefois mettre leurs augmentations de coûts à la charge des personnes concernées, dans le cadre de la procédure pénale ou de la procédure de retrait du permis de conduire.

- Le fait d'abroger l'autorisation des cantons de publier le registre des détenteurs de véhicules pourrait, le cas échéant, leur occasionner un surcroît de travail et des coûts plus élevés. Cela dépend du nombre des demandes de renseignements qui devront être contrôlées individuellement quant à la preuve de la vraisemblance d'un intérêt.
- Lorsque le nouveau registre des permis de conduire FABER aura été instauré, les cantons seront tenus de transmettre les avis nécessaires à la Confédération. Ils devront tabler sur une dépense unique pour adapter leurs applications de traitement électronique des données. Ensuite, la suppression de l'obligation d'échanger le permis de conduire après chaque changement de domicile compensera largement le travail occasionné par les mutations d'adresses effectuées dans la banque de données.

32 Autres conséquences

321 Conséquences pour l'économie

- Le nouveau modèle de formation des conducteurs (formation en deux phases) offrira des avantages économiques aux personnes exerçant une activité dans ce domaine (possibilités de travail supplémentaires).
- En raison du recul de la consommation d'alcool dû à l'instauration des contrôles de l'air expiré sans indice et de la fixation prévue d'un taux limite d'alcoolémie inférieur, il faut s'attendre à des baisses du chiffre d'affaires surtout dans la branche de la restauration, mais également en ce qui concerne la production, la transformation et le commerce des boissons alcoolisées. En revanche, on devrait enregistrer une demande accrue de transports par taxi.
- Les effets de la renonciation à une réception par type suisse se manifesteront principalement dans le domaine des voitures de tourisme. Depuis le 1^{er} janvier 1996, la réception générale-CE, c'est-à-dire la réception par type qui lie tous les Etats de la CE, a force obligatoire au sein de la Communauté européenne pour toutes les voitures de tourisme neuves. Il n'est déjà plus délivré de réception par type ni perçu d'émoluments pour de tels véhicules.

322 Conséquences pour l'environnement

Le projet visant à obliger les nouveaux conducteurs à suivre une formation complémentaire, notamment pour qu'ils apprennent à ménager l'environnement (art. 15, al. 5, LCR) apporte une contribution aux mesures d'économie d'énergie, de lutte contre la pollution atmosphérique et de réduction des émissions sonores. Les cours dits d'Eco-Drive, déjà organisés à titre facultatif avec le soutien d'«Energie 2000», démontrent qu'il existe un potentiel non négligeable dans ce domaine. Une étude portant sur des nouveaux conducteurs formés en conséquence a révélé qu'ils pouvaient réduire de 10 à 20 %, en moyenne, leur consommation d'essence. Les mesures que le Centre de sécurité routière de Veltheim (VSZV) a effectuées sur un véhi-

cule équipé d'un catalyseur au moyen de l'installation mobile du Touring Club Suisse ont permis de constater qu'en adoptant le mode de conduite dit «écologique», on obtenait, selon les substances polluantes, une réduction pouvant aller jusqu'à 40 % du taux d'émission.

323 Conséquences dans le domaine de l'informatique

- En ce qui concerne le contenu du nouveau registre FABER, un projet a été élaboré par l'OFROU avec le concours de l'Association des services des automobiles (asa) et de l'Office fédéral de l'informatique (OFI). C'est à l'OFI qu'il incombera de développer les logiciels. Le groupe de travail «Informatique» de l'asa suivra le projet au cours de la phase de sa conception.

Entre les cantons et la banque de données centrale, les données seront transmises par un réseau électronique existant, sur la base d'une convention cadre (AUTODATA) qui a été conclue entre l'Office fédéral de la police (actuellement l'OFROU) et l'asa.

Sauf en ce qui concerne les extensions au niveau des disques, il sera possible d'installer la banque de données centrale à l'OFI sans devoir recourir à du matériel supplémentaire. On pourra utiliser certains modules existants du registre ADMAS, lesquels ont fait leurs preuves. De plus, il s'agira d'élaborer des programmes permettant d'assurer le dialogue pour effectuer les mutations, transmettre les informations et vérifier leur transfert dans la banque de données centrale, l'application ADMAS pouvant servir, le cas échéant, de modèle.

La phase de réalisation des conditions minimales dans le domaine de l'informatique sera achevée d'ici au 1^{er} janvier 2001.

L'introduction de FABER impliquera obligatoirement une adaptation du système ADMAS (au sujet des conséquences financières, cf. le ch. 31).

- S'agissant des données des véhicules, dont la Confédération et les cantons ont besoin, elles sont saisies et mises à disposition des utilisateurs au moyen du registre existant TARGA (art. 104*d* [nouveau]). Depuis le 1^{er} octobre 1995 déjà, plusieurs autorités et services ont été raccordés en ligne à ce système de données (conformément à l'art. 11 ORT; RS 741.511). L'échange et le traitement des données TARGA est également réglé dans la convention AUTODATA mentionnée ci-avant. Il faudra adapter cette convention et développer les applications informatiques des cantons.

4 Programme de la législation

Le projet a été annoncé dans le programme de la législation 1995-1999 (FF 1996 II 357).

Les modifications proposées relatives à la renonciation à la réception par type, à l'abrogation de l'obligation d'échanger les permis de conduire et à l'aspect desdits permis vise à une harmonisation avec les réglementations en vigueur dans la CE. Dans les autres domaines, il n'existe encore aucune directive de la CE. Aucune prescription du droit communautaire ou du Conseil de l'Europe ne s'oppose toutefois au projet.

Nos propositions de révision visent à modifier, à compléter et à préciser les prescriptions existantes; elles se fondent – comme ces dernières – sur les dispositions constitutionnelles citées dans le préambule de la LCR.

Le projet contient diverses délégations de compétence législative au Conseil fédéral. Celui-ci pourra édicter des ordonnances destinées à compléter ou à exécuter la loi dans les limites prévues par cette dernière. Le droit constitutionnel prévoit que le pouvoir de délégation sera limité à un objet précis; il n'est par conséquent pas illimité. Tel est le cas à l'art. 12, al. 3 et 4, art. 15, al. 5, art. 22, al. 1, art. 32, al. 3, art. 55, al. 6, art. 104c, al. 6 et 7, art. 104d, al. 5 et 6 ainsi qu'à l'art. 106, al. 1 et 7; le contenu, le but et l'envergure de ces dispositions sont par ailleurs suffisamment concrets. La compétence législative accordée au Conseil fédéral au niveau de l'ordonnance est conforme au principe qui prévoit la limitation du pouvoir de délégation à un champ de réglementation précis; il satisfait dès lors aux exigences constitutionnelles.

Loi fédérale sur la circulation routière (LCR)

Projet

Modification du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du 31 mars 1999¹,
arrête:

I

La loi fédérale sur la circulation routière² est modifiée comme suit:

Art. 2, al. 3^{bis} (nouveau)

^{3bis} L'Office fédéral des routes arrête les mesures concernant la réglementation locale du trafic sur les routes nationales de 1^{re} et de 2^e classe. Ces décisions peuvent faire l'objet d'un recours auprès de la Commission de recours du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication. Les communes ont qualité pour recourir lorsque des mesures touchant la circulation sont ordonnées sur leur territoire.

Art. 3, al. 4, 3^e et 4^e phrases

⁴ ... La décision cantonale de dernière instance concernant de telles mesures peut être portée devant le Tribunal fédéral par recours de droit administratif. Les communes ont qualité pour recourir lorsque des mesures touchant la circulation sont ordonnées sur leur territoire.

Art. 10, al. 3

Abrogé

Art. 12

Réception par
type

¹ Les véhicules automobiles et leurs remorques fabriqués en série requièrent une réception par type. Le Conseil fédéral peut également y soumettre:

- a. les parties intégrantes et les accessoires pour les véhicules automobiles et les cycles;

¹ FF 1999 4106
² RS 741.01

- b. les dispositifs destinés à d'autres véhicules, si la sécurité de la circulation l'exige;
- c. les dispositifs de protection destinés aux conducteurs ou passagers de véhicules.

² Les véhicules et les objets soumis à la réception par type ne peuvent être mis sur le marché que s'ils correspondent au modèle réceptionné.

³ Le Conseil fédéral peut renoncer à une réception par type suisse des véhicules automobiles et de leurs remorques:

- a. s'il existe une réception par type étrangère délivrée selon des prescriptions d'équipement et d'expertise équivalentes à celles qui sont en vigueur en Suisse; et
- b. si les données nécessaires à la Confédération et aux cantons sont disponibles.

⁴ Le Conseil fédéral désigne les services compétents pour effectuer l'expertise, le relevé des données, la réception par type et le contrôle ultérieur; il détermine la procédure à suivre et fixe les émoluments.

Art. 13, al. 2

² Le Conseil fédéral peut prévoir que les véhicules dont le type a été réceptionné seront dispensés du contrôle individuel.

Art. 14, al. 2, let. b et c, et al. 2^{bis} (nouveau)

² Le permis d'élève conducteur et le permis de conduire ne peuvent être délivrés aux candidats:

- b. qui n'ont pas les capacités physiques ni psychiques suffisantes pour conduire avec sûreté des véhicules automobiles;
- c. qui souffrent d'une forme de dépendance les rendant inaptes à la conduite;

^{2bis} Quiconque a conduit un véhicule automobile sans permis de conduire n'obtiendra ni permis d'élève conducteur ni permis de conduire pendant les six mois au minimum qui suivent cette infraction. S'il commet cette infraction avant d'avoir atteint l'âge minimum requis pour obtenir ce permis, le délai d'attente court à partir du moment où il l'a atteint.

Art. 15, al. 5, 2^e phrase (nouvelle)

⁵ ... Il peut en particulier obliger le titulaire du permis de conduire à l'essai (art. 15a) à suivre une formation complémentaire afin qu'il apprenne à mieux reconnaître et éviter les dangers sur la route, et à ménager l'environnement.

Art. 15a (nouveau)

Permis de conduire à l'essai

¹ Le permis de conduire obtenu pour la première fois pour un motocycle ou une voiture automobile est délivré à l'essai.

² La période probatoire est de trois ans. Elle sera prolongée d'un an si le titulaire du permis à l'essai commet une infraction entraînant son retrait. Si le retrait expire après la fin de cette période, la prolongation commence à compter de la date de restitution du permis de conduire.

³ A la fin de la période probatoire, le permis de conduire est délivré pour une durée illimitée s'il n'est pas échu et si son titulaire a suivi tous les cours de formation complémentaire prescrits par le Conseil fédéral.

⁴ Le permis de conduire à l'essai échoit lorsque son titulaire commet une seconde infraction entraînant un retrait.

⁵ Un nouveau permis d'élève conducteur pourra être délivré à la personne concernée au plus tôt une année après l'infraction commise et uniquement sur la base d'une expertise effectuée par un psychologue du trafic, attestant de son aptitude à conduire. Ce délai sera prolongé d'une année si la personne concernée a conduit pendant cette période un motocycle ou une voiture automobile.

⁶ Après avoir repassé avec succès l'examen de conduite, elle obtiendra un nouveau permis de conduire à l'essai.

Art. 16, al. 2 à 4

² Le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire sera retiré au conducteur qui a commis des infractions légères répétées ou une infraction moyennement grave ou grave aux prescriptions sur la circulation routière.

³ Les circonstances doivent être prises en considération pour fixer la durée du retrait du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire, notamment l'atteinte à la sécurité routière, la gravité de la faute, les antécédents en tant que conducteur ainsi que la nécessité professionnelle de conduire un véhicule automobile. La durée minimale du retrait ne peut toutefois être réduite.

⁴ Le permis de circulation peut être retiré pour une durée appropriée aux circonstances en cas d'usage abusif du permis ou des plaques de contrôle ou lorsque les impôts ou les taxes de circulation pour des véhicules du même détenteur n'ont pas été payés.

Art. 16a (nouveau)

Retrait du permis de conduire ou avertissement après une infraction légère

¹ Commet une infraction légère la personne qui, en violant des règles de la circulation, met légèrement en danger la sécurité d'autrui et à laquelle seule une faute bénigne peut être imputée.

² Après une infraction légère, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire sera retiré pour un mois au moins au conducteur auquel le permis a été retiré ou qui a fait l'objet d'une autre mesure administrative au cours des deux années précédentes.

³ La personne fautive fera l'objet d'un avertissement si, au cours des deux années précédentes, le permis de conduire ne lui a pas été retiré et qu'aucune autre mesure administrative n'a été prononcée.

⁴ En cas d'infraction particulièrement légère, on renoncera à toute mesure administrative.

Art. 16b (nouveau)

Retrait du permis de conduire après une infraction moyennement grave

¹ Commet une infraction moyennement grave la personne

- a. qui, en violant des règles de la circulation, crée un danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque;
- b. qui conduit un véhicule automobile en état d'ébriété (art. 55, al. 6, let. a);
- c. qui conduit un véhicule automobile sans permis valable pour la catégorie correspondante.

² Après une infraction moyennement grave, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire lui sera retiré:

- a. pour un mois au minimum;
- b. pour quatre mois au minimum si, au cours des deux années précédentes, le permis lui a été retiré une fois en raison d'une infraction grave ou moyennement grave;
- c. pour neuf mois au minimum si, au cours des deux années précédentes, le permis lui a été retiré à deux reprises en raison d'infractions qualifiées pour le moins de moyennement graves;
- d. pour quinze mois au minimum si, au cours des deux années précédentes, le permis lui a été retiré à deux reprises en raison d'infractions graves;
- e. pour une durée indéterminée, mais pour deux ans au minimum si, au cours des dix années précédentes, le permis lui a été retiré à trois reprises en raison d'infractions qualifiées pour le moins de moyennement graves; on renoncera à cette mesure si, dans les cinq ans suivant l'expiration d'un retrait, elle n'a commis aucune infraction donnant lieu à une mesure administrative;
- f. définitivement si, au cours des cinq années précédentes, le permis lui a été retiré en application de la let. e ou de l'art. 16c, al. 2, let. d.

Art. 16c (nouveau)

Retrait du permis
de conduire
après une
infraction grave

¹ Commet une infraction grave la personne:

- a. qui, en violant gravement des règles de la circulation, met sérieusement en danger la sécurité d'autrui ou en prend le risque;
- b. qui conduit un véhicule automobile avec un taux d'alcoolémie qualifié (art. 55, al. 6, let. a);
- c. qui est incapable de conduire parce qu'elle est sous l'influence de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques ou pour d'autres raisons, et qui conduit dans cet état un véhicule automobile;
- d. qui s'oppose ou se dérobe à un prélèvement de sang, à un contrôle de l'air expiré ou à un autre examen préliminaire réglementé par le Conseil fédéral, qui a été ordonné ou dont il fallait escompter qu'il le serait, qui s'oppose ou se dérobe intentionnellement à un examen médical complémentaire, ou encore qui fait en sorte que des mesures de ce genre ne puissent atteindre leur but;
- e. qui prend la fuite après avoir blessé ou tué une personne;
- f. qui conduit un véhicule automobile alors que le permis de conduire lui a été retiré.

² Après une infraction grave, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire lui sera retiré:

- a. pour trois mois au minimum;
- b. pour six mois au minimum si, au cours des cinq années précédentes, le permis lui a été retiré une fois en raison d'une infraction moyennement grave;
- c. pour douze mois au minimum si, au cours des cinq années précédentes, le permis lui a été retiré une fois en raison d'une infraction grave ou à deux reprises en raison d'infractions moyennement graves;
- d. pour une durée indéterminée, mais pour deux ans au minimum si, au cours des dix années précédentes, le permis lui a été retiré à deux reprises en raison d'infractions graves ou à trois reprises en raison d'infractions qualifiées pour le moins de moyennement graves; on renoncera à cette mesure si, dans les cinq ans suivant l'expiration d'un retrait, elle n'a commis aucune infraction donnant lieu à une mesure administrative;
- e. définitivement si, au cours des cinq années précédentes, le permis lui a été retiré en application de la let. d ou de l'art. 16b, al. 2, let. e.

³ Le retrait du permis en raison d'une infraction visée à l'al. 1, let. f, intervient à la place de la durée restante du retrait en cours.

⁴ Si la personne concernée a conduit un véhicule automobile alors que le permis de conduire lui a été retiré en vertu de l'art. 16d, un délai d'attente correspondant à la durée minimale prévue pour l'infraction sera prescrit.

Art. 16d (nouveau)

Retrait du permis de conduire pour cause d'inaptitude à la conduite

¹ Le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire sera retiré pour une durée indéterminée à une personne:

- a. dont les capacités physiques et psychiques ne lui permettent pas ou plus de conduire avec sûreté un véhicule automobile;
- b. qui souffre d'une forme de dépendance la rendant inapte à la conduite;
- c. qui, en raison de son comportement antérieur, ne peut garantir qu'à l'avenir elle observera les prescriptions et fera preuve d'égards envers autrui en conduisant un véhicule automobile.

² Si un retrait est prononcé en vertu de l'al. 1 à la place d'un retrait prononcé en vertu des art. 16a à 16c, il est assorti d'un délai d'attente qui va jusqu'à l'expiration de la durée minimale du retrait, prévue pour l'infraction commise.

³ Le permis sera retiré définitivement aux conducteurs incorrigibles.

Art. 17

Restitution des permis de conduire

¹ Le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire retiré pour une durée déterminée peut être restitué au plus tôt trois mois avant l'expiration de la durée prescrite du retrait si la personne concernée a suivi un des cours d'éducation routière reconnus par l'autorité. La durée minimale du retrait ne peut être réduite.

² Le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire retiré pour une année au moins peut être restitué à certaines conditions si le comportement de la personne concernée montre que la mesure administrative a atteint son but. Il faut toutefois que la durée minimale ainsi que les deux tiers de la durée prescrite de retrait soient écoulés.

³ Le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire retiré pour une durée indéterminée peut être restitué à certaines conditions après expiration d'un éventuel délai d'attente légal ou prescrit si la personne concernée peut prouver que son inaptitude à la conduite a disparu.

⁴ Le permis de conduire retiré définitivement ne peut être restitué qu'aux conditions citées à l'art. 23, al. 3.

⁵ Si la personne concernée n'observe pas les conditions imposées ou trompe d'une autre manière la confiance mise en elle, le permis lui sera retiré à nouveau.

Art. 19, al. 2

² Ne sont pas autorisées non plus à conduire un cycle les personnes qui n'en n'ont pas l'aptitude par suite d'une maladie ou d'une infirmité physique ou mentale ou qui souffrent d'une forme de dépendance qui les rend inaptes à la conduite. Au besoin, l'autorité leur interdira de conduire un cycle.

Art. 21

Voituriers

¹ Les enfants n'ayant pas l'âge de la scolarité obligatoire ne sont pas autorisés à conduire un véhicule à traction animale.

² Ne sont pas autorisées non plus à conduire un véhicule à traction animale les personnes qui n'en ont pas l'aptitude par suite d'une maladie ou d'une infirmité physique ou mentale ou qui souffrent d'une forme de dépendance qui les rend inaptes à la conduite. Au besoin, l'autorité leur interdira de conduire un tel véhicule.

Art. 22, al. 1

¹ Les permis sont délivrés et retirés par l'autorité administrative. Cette compétence appartient au canton de stationnement pour les permis de circulation et au canton de domicile pour les permis de conduire. Le Conseil fédéral peut abroger l'obligation d'échanger le permis de conduire en cas de changement de domicile et prévoir des permis fédéraux pour les véhicules militaires et leurs conducteurs.

Art. 23, al. 3

³ Lorsqu'une mesure frappant un conducteur dure depuis dix ans, l'autorité du canton de domicile prend une nouvelle décision sur requête de la personne en cause, qui doit alors rendre vraisemblable que la mesure en vigueur n'est plus justifiée. Si la personne en cause a changé de domicile, la mesure n'est levée qu'après consultation du canton qui l'a prise.

Art. 25, al. 3bis

Abrogé

Art. 31, al. 2

² Toute personne qui n'a pas les capacités physiques ni psychiques nécessaires pour conduire un véhicule parce qu'elle est sous l'influence de l'alcool, de stupéfiants, de produits pharmaceutiques ou pour d'autres raisons, est réputée incapable de conduire pendant cette période et doit s'en abstenir.

Art. 32, al. 3 et 4

³ L'autorité compétente ne peut abaisser ou augmenter la vitesse maximale fixée par le Conseil fédéral sur certains tronçons de route qu'après expertise; le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions.

⁴ *Abrogé*

Art. 55

Constat de
l'incapacité de
conduire

¹ Les conducteurs de véhicules, de même que les usagers de la route impliqués dans un accident, peuvent être soumis à un contrôle de l'air expiré.

² Si la personne concernée présente des indices laissant présumer une incapacité de conduire et que ces indices ne sont pas dus ou pas uniquement dus à l'influence de l'alcool, elle peut faire l'objet d'autres examens préliminaires, notamment d'un contrôle de l'urine et de la salive.

³ Une prise de sang sera ordonnée si:

- a. la personne concernée présente des indices laissant présumer une incapacité de conduire; ou
- b. si elle s'oppose ou se dérobe au contrôle de l'air expiré ou si elle fait en sorte que cette mesure ne puisse atteindre son but.

⁴ La prise de sang peut être effectuée, pour des raisons importantes, même si la personne suspectée n'est pas consentante. Tout autre moyen prouvant l'incapacité de conduire de la personne concernée est réservé.

⁵ Le droit cantonal désigne les organes chargés d'ordonner ces mesures.

⁶ Le Conseil fédéral:

- a. fixe le taux d'alcoolémie à partir duquel les conducteurs sont réputés être dans l'incapacité de conduire au sens de la présente loi (état d'ébriété), indépendamment de toute autre preuve et de tout degré de tolérance individuelle à l'alcool, et il définit le taux d'alcoolémie qualifié;
- b. peut, pour d'autres substances diminuant la capacité de conduire, fixer le taux de concentration dans le sang à partir duquel la personne concernée est réputée incapable de conduire au sens de la présente loi, indépendamment de toute autre preuve et de tout degré de tolérance individuelle;
- c. édicte des prescriptions sur les examens préliminaires (al. 2), sur la procédure à suivre pour effectuer le contrôle de l'air expiré et pour prélever du sang, sur l'analyse des échantillons prélevés et sur l'examen médical complémentaire de la personne soupçonnée d'être dans l'incapacité de conduire;

- d. peut prescrire que les échantillons de sang, de cheveux, d'ongles, etc., prélevés en vertu du présent article, soient analysés en vue de déterminer, chez la personne concernée, l'existence d'une forme de dépendance diminuant son aptitude, à conduire.

Chapitre huitième: Informations routières (*nouveau*)

Art. 57c

¹ Les cantons informent les usagers de la route des conditions de circulation extraordinaires, des restrictions de circulation et de l'état des routes, en particulier des routes de grand transit. Si la situation l'exige, ils informent les autres cantons et les Etats voisins.

² Les cantons peuvent déléguer ces tâches d'information à des organisations privées.

³ La Confédération assiste les cantons par des conseils spécifiques et dans la coordination des informations routières qui intéressent les autres cantons et les Etats voisins.

Art. 91

Conducteurs se trouvant dans l'incapacité de conduire

¹ Quiconque a conduit un véhicule automobile en état d'ébriété, sera puni des arrêts ou de l'amende. La peine sera l'emprisonnement ou l'amende lorsque le taux d'alcoolémie sera qualifié (art. 55, al. 6, let. a).

² Quiconque a conduit un véhicule automobile alors qu'il se trouvait dans l'incapacité de conduire pour d'autres raisons sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

³ Quiconque a conduit un véhicule sans moteur alors qu'il se trouvait dans l'incapacité de conduire sera puni des arrêts ou de l'amende.

Art. 91a (*nouveau*)

Opposition ou dérobade aux mesures visant à déterminer l'incapacité de conduire

¹ Quiconque, en qualité de conducteur de véhicule automobile, se sera opposé ou dérobé intentionnellement à un prélèvement de sang, à un contrôle de l'air expiré ou à un autre examen préliminaire réglementé par le Conseil fédéral, qui avait été ordonné ou dont il devait escompter qu'il le serait; ou quiconque se sera opposé ou dérobé intentionnellement à un examen médical complémentaire ou aura fait en sorte que des mesures de ce genre ne puissent atteindre leur but, sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

² La peine sera les arrêts ou l'amende si le délinquant a conduit un véhicule sans moteur ou s'il a été impliqué dans un accident en qualité d'usager de la route.

Art. 94, ch. 4

4. Dans ces cas, l'art. 141 du code pénal³ n'est pas applicable.

Art. 95, titre marginal et ch. 2, 3 et 4 (nouveaux)

Circuler sans permis de conduire ou malgré un retrait

2. Quiconque a conduit un véhicule automobile alors que le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire lui a été refusé, retiré ou interdit d'utilisation sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

3. Quiconque a conduit un cycle alors que la conduite lui en avait été interdite sera puni des arrêts ou de l'amende.

4. Quiconque a conduit un véhicule à traction animale alors que la conduite lui en avait été interdite sera puni des arrêts ou de l'amende.

Art. 100, ch. 1, 2^e phrase

1. ... Dans les cas de très peu de gravité, le prévenu sera exempté de toute peine.

Art. 104, al. 3 et 5, 2^e phrase

³ Les organes de police communiquent à l'Office fédéral de la statistique les informations nécessaires à l'établissement d'une statistique des amendes d'ordre.

⁵ ... Abrogée

Art. 104b, al. 1, 3, phrase introductive et let. k à m, et al. 4

¹ L'Office fédéral des routes gère, en collaboration avec les cantons, un registre automatisé des mesures administratives (ADMAS).

³ Le registre fait état de toutes les mesures administratives prononcées par des autorités suisses ou par des autorités étrangères contre des personnes domiciliées en Suisse:

- k. prolongation de la période probatoire pendant laquelle le permis de conduire est délivré à l'essai;
- l. échéance de la validité du permis de conduire à l'essai;
- m. révocation ou modification des mesures visées aux let. a à l.

⁴ Outre l'Office fédéral des routes, les autorités de la Confédération et des cantons chargées de délivrer et de retirer les permis traitent les données personnelles contenues dans le registre.

Registre des
autorisations de
conduire

Art. 104c (nouveau)

¹ L'Office fédéral des routes gère, en collaboration avec les cantons, un registre automatisé des autorisations de conduire.

² Le registre sert à l'accomplissement des tâches légales suivantes:

- a. délivrer les permis d'élève conducteur, permis de conduire et permis de moniteur de conduite;
- b. contrôler les autorisations de conduire civiles et militaires;
- c. établir la statistique des autorisations de conduire.

³ Le registre fait état:

- a. des autorisations de conduire délivrées par des autorités suisses ou par des autorités étrangères pour des personnes domiciliées en Suisse;
- b. des décisions en vigueur de retrait, de refus ou d'interdiction de faire usage du permis de conduire ou d'interdiction de circuler, prononcées par des autorités suisses;
- c. des décisions de retrait, de refus ou d'interdiction de faire usage du permis de conduire ou d'interdiction de circuler, prononcées par des autorités étrangères contre des personnes domiciliées en Suisse ou titulaires d'un permis de conduire ou d'un permis d'élève conducteur suisse.

⁴ Outre l'Office fédéral des routes, les autorités de la Confédération et des cantons chargées de délivrer et de retirer les permis traitent les données personnelles contenues dans le registre.

⁵ Sont autorisés à consulter le registre par voie de procédure d'appel:

- a. les polices de la circulation et les organes douaniers, pour les données requises en vue de contrôler l'autorisation de conduire;
- b. les autorités chargées des poursuites pénales et les autorités judiciaires, pour toutes les données dans le cadre des procédures les amenant à juger des infractions au droit de la circulation routière.

⁶ Le Conseil fédéral fixe les modalités, notamment en ce qui concerne:

- a. la responsabilité du traitement des données;
- b. la liste des données à saisir et le délai de leur conservation;
- c. la procédure de communication des données;
- d. la rectification des données;
- e. l'organisation et l'exploitation du système de données automatisé;
- f. la collaboration avec les autorités concernées;

- g. les autorités auxquelles les données peuvent être communiquées dans un cas d'espèce;
- h. la sécurité des données.

⁷Le Conseil fédéral peut autoriser les autorités de la Principauté de Liechtenstein qui accomplissent les tâches énoncées aux al. 4 et 5 à participer à la gestion et à l'exploitation du registre.

Art. 104d (nouveau)

Registre des
types de véhi-
cules

¹L'Office fédéral des routes gère un registre automatisé des types de véhicules (TARGA).

²Le registre sert notamment à l'accomplissement des tâches légales suivantes:

- a. immatriculer les véhicules;
- b. expertiser les véhicules;
- c. établir les données de base sur la politique des transports, de l'environnement et de l'énergie;
- d. percevoir les redevances;
- e. communiquer au public les données sur les types de véhicules.

³Le registre fait état:

- a. des types de véhicules réceptionnés en Suisse;
- b. des types de véhicules mis sur le marché en Suisse sur la base d'une réception par type étrangère;
- c. des titulaires d'une réception par type et, en cas de domicile à l'étranger, de leur représentation en Suisse.

⁴Sont autorisés à consulter le registre par voie de procédure d'appel:

- a. les autorités fédérales et cantonales d'immatriculation ainsi que les services chargés des contrôles officiels des véhicules;
- b. les organes douaniers et les organes de police.

⁵Le Conseil fédéral fixe les modalités, notamment en ce qui concerne:

- a. la responsabilité du traitement des données;
- b. la liste des données à saisir et le délai de leur conservation;
- c. la procédure de communication des données;
- d. la rectification des données;
- e. l'organisation et l'exploitation du système de données automatisé;
- f. la collaboration avec les autorités concernées;

- g. les autorités auxquelles les données peuvent être communiquées dans un cas d'espèce;
- h. la sécurité des données.

⁶Le Conseil fédéral peut autoriser les autorités de la Principauté de Liechtenstein qui accomplissent les tâches énoncées à l'al. 4 à participer à l'exploitation du registre.

Art. 106, al. 1, 2^e phrase, al. 4, 2^e et 3^e phrases, al. 7, 2^e phrase, et al. 9, 3^e phrase (nouvelle)

¹ ... Il peut autoriser l'Office fédéral des routes à régler les détails.

⁴ *2^e et 3^e phrases, abrogées*

⁷ ... Dans les limites de ces accords, il peut:

- a. abroger l'obligation d'échanger le permis de conduire en cas de changement de domicile au-delà des frontières nationales;
- b. prévoir des autorisations pour des courses effectuées par des véhicules suisses ou étrangers dont le poids dépasse les limites fixées à l'art. 9; il ne délivre les autorisations qu'exceptionnellement et si la sécurité routière et la protection de l'environnement le permettent.

⁹ ... Il peut aussi reprendre des modifications des annexes de l'Accord européen du 30 septembre 1957⁴ relatif au transport international des marchandises dangereuses par route.

II

La loi fédérale d'organisation judiciaire⁵ est modifiée comme suit:

Art. 100, al. 1, let. 1, ch. 1

Abrogé

III

Dispositions transitoires de la modification de la LCR

¹ Jusqu'à la mise en place de la Commission de recours du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, les décisions de l'Office fédéral des routes, au sens de l'art 2, al. 3^{bis}, peuvent faire l'objet d'un recours de droit administratif auprès du Tribunal fédéral.

⁴ RS 0.741.621

⁵ RS 173.110

² Les dispositions de l'art. 16a, al. 2, comprennent aussi toutes les mesures administratives selon l'ancien droit, à l'exception des retraits de permis de conduire énoncés à l'art. 16, al. 3, let. d et f, en vigueur.

³ Les dispositions de l'art. 16b, al. 2, let. b à e et de l'art. 16c, al. 2, let. b à d comprennent aussi tous les retraits du permis de conduire régis par l'ancien droit, à l'exception de ceux qui sont énoncés à l'art. 16, al. 3, let. d et f, en vigueur. Les retraits du permis de conduire au sens de l'art. 16, al. 3, let. b, sont considérés ce faisant comme des retraits pour infraction grave, les autres comme des retraits pour infraction moyennement grave.

⁴ Les dispositions de l'art. 16b, al. 2, let. f, et de l'art. 16c, al. 2, let. e, s'appliquent aussi aux retraits du permis de conduire régis par l'ancien droit selon l'art. 16, al. 3, let. e, en vigueur.

IV

Référendum et entrée en vigueur

¹ La présente loi est sujette au référendum facultatif.

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

40314

Message concernant la modification de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) du 31 mars 1999

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1999
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	99.036
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.06.1999
Date	
Data	
Seite	4106-4167
Page	
Pagina	
Ref. No	10 109 865

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.