

FEUILLE FÉDÉRALE

74^e année. Berne, le 8 novembre 1922. Volume III.

Paraît une fois par semaine. Prix: 20 francs par an; 10 francs pour six mois plus la finance d'abonnement ou de remboursement par la poste.

Insertions: 50 centimes la ligne ou son espace: doivent être adressées franco à l'imprimerie K.-J. Wyss Erben, à Berne.

1672

Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

le projet d'une loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles.

(Du 3 novembre 1922.)

Le 22 mai 1921, le peuple et les cantons suisses, par 206.297 voix contre 138.876 et par le vote de 15½ cantons contre 6½, ont décidé l'insertion, dans la Constitution fédérale, d'un article 37^{bis} ainsi conçu :

« La Confédération peut édicter des prescriptions concernant les automobiles et les cycles.

Les cantons conservent le droit de limiter ou d'interdire la circulation des automobiles et des cycles. La Confédération peut cependant déclarer totalement ou partiellement ouvertes certaines routes nécessaires au grand transit. L'utilisation des routes pour le service de la Confédération demeure réservée. »

Voici le chiffre des *oui* et des *non* par cantons :

	Oui	Non
Zurich	48.047	23.952
Berne	35.724	14.717
Lucerne	2.539	2.665
Uri	1.120	814
Schwyz	1.574	1.352
Obwald	509	556
A reporter	89.513	44.056

	Report	Oui	Non
		89.513	44.056
Nidwald		379	412
Glaris		2.803	1.247
Zoug		522	718
Fribourg		1.806	7.310
Soleure		4.329	2.179
Bâle-Ville		3.966	753
Bâle-Campagne		4.928	2.413
Schaffhouse		5.896	1.839
Appenzell Rh.-Ext.		5.842	3 230
Appenzell Rh.-Int.		820	1.070
St-Gall		21.756	20 108
Grisons		4.828	12.675
Argovie		23.097	20.714
Thurgovie		13 836	9.002
Tessin		3.799	1.239
Vaud		8.684	3.608
Valais		2.422	4.647
Neuchâtel		3.472	1.121
Genève		3.599	535.
		<hr/>	<hr/>
		206.297	138.876

L'historique du nouvel article constitutionnel a été exposé en détail, pour les années antérieures à 1916, dans notre message du 22 mars 1910 (*Feuille féd.* 1910, I, p. 812 et s.) et dans notre message supplémentaire du 3 novembre 1916 (*Feuille féd.* 1916, IV, p. 129 et s.), de sorte qu'il serait superflu d'y revenir.

Dans notre message supplémentaire, nous avons proposé, pour l'art. 37^{bis}, la rédaction suivante :

« La Confédération peut édicter des prescriptions concernant les automobiles et les cycles.

Les cantons conservent le droit de restreindre ou d'interdire la circulation des automobiles et des cycles, sauf sur certaines routes que désignera la Confédération. Les restrictions ou interdictions cantonales ne sont pas applicables aux véhicules au service de la Confédération.

La Confédération peut soumettre à des taxes la circulation des automobiles et des motocycles. Le pro-

duit de ces taxes sera affecté à des subventions à allouer aux cantons, en vue de l'amélioration et de l'entretien des routes à désigner par la Confédération. Les taxes perçues par les cantons et les communes sont abolies, à l'exception des émoluments de contrôle.»

La disposition relative à la navigation aérienne a été renvoyée dans un article spécial 37^{ter}.

La commission du Conseil national proposa l'adhésion à notre projet, et dans sa séance du 26 juin 1917, le Conseil national se prononça lui-même dans ce sens, par 71 voix contre 9.

La commission du Conseil des Etats, en revanche, se scinda en une minorité qui voulait s'en tenir aux conclusions de non-entrée en matière de ce Conseil du 4 octobre 1911 et du 28 mars 1913, et en une majorité qui proposait l'entrée en matière sur notre projet. Dans sa votation, le 21 mars 1918, le Conseil des Etats se prononça par 20 voix pour la proposition de la minorité et par 20 pour la proposition de la majorité de la commission. Le président ayant départagé les voix, il fut décidé par suite de ne pas entrer en matière pour le moment.

Le 4 juin 1919, le Conseil national s'occupa de nouveau de l'article constitutionnel projeté. Sa commission proposa de maintenir la décision du 26 juin 1917; de limiter aux routes « qui sont des voies nécessaires de grand transit » l'autorisation accordée à la Confédération par la deuxième phrase de l'alinéa 2, de déclarer certaines routes totalement ou partiellement ouvertes à la circulation des automobiles et des cycles; en outre, de biffer l'alinéa 3, autorisant la Confédération à percevoir des taxes sur la circulation des automobiles, en vue de procurer ainsi aux cantons des moyens d'améliorer et d'entretenir leurs routes. Tacitement, le Conseil national se rangea aux propositions de sa commission.

En 1921, le Conseil des Etats reprit le projet. Deux vœux furent acceptés par le représentant du Conseil fédéral, se rapportant, l'un à la responsabilité civile des automobilistes et aux dispositions pénales fédérales, l'autre aux subventions de la Confédération aux cantons pour l'entretien des routes que la Confédération déclarera ouvertes. Le Conseil des Etats, en votation finale, le 10 février 1921, se prononça à l'unanimité (27 voix) pour le projet d'arrêté fédéral.

En votation finale, le 14 février 1921, le Conseil national se prononça à l'unanimité (102 voix) pour l'arrêté fédéral, tel qu'il a été adopté plus tard par le peuple et les cantons.

L'adoption du nouvel article constitutionnel fournissait la base juridique d'une loi fédérale sur les automobiles. Les travaux préparatoires concernant cette loi avaient déjà été entrepris par le département fédéral de justice et police avant la votation populaire. Il fut ainsi possible, tôt après la revision de la Constitution, soit en avril 1922, de soumettre pour préavis aux organisations intéressées un avant-projet de loi sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles, avec prière d'envoyer dans un délai déterminé, leurs observations au département fédéral de justice et police.

Le 10 juillet 1922, la commission d'experts convoquée par le département fédéral de justice et police pour la discussion de l'avant-projet, se réunissait à Berne.

Elle siégea du 10 au 15 juillet. Malgré son caractère d'assemblée purement consultative seulement et quoique les résultats de ses délibérations ne fussent pas impératifs pour le département qui avait préparé la loi, l'esprit de bonne entente confédérale qui régna visiblement dans son sein et le soin avec lequel elle discuta tant les questions techniques que celles qui intéressent le public, lui prêtèrent néanmoins une certaine importance.

En se fondant sur les résultats des délibérations de cette commission d'experts, le département fédéral de justice et police a ensuite préparé le projet de loi que nous avons l'honneur de vous présenter aujourd'hui. Système et lignes générales de l'avant-projet sont restés sans changement. En revanche, bon nombre de dispositions particulières ont été modifiées suivant les propositions des experts.

L'article constitutionnel ne renfermait que peu de lignes directrices pour le contenu matériel de la loi.

Par contre, nous possédons, sur de nombreux points, dans les concordats existant en matière de circulation des automobiles et des cycles (concordat du 13 juin 1904 en vue d'une réglementation uniforme de la circulation des automobiles et des cycles; concordat du 7 avril 1914 en vue d'une réglementation uniforme de la circulation des véhicules automobiles et des cycles; supplément au concordat, concernant la circu-

lation des autobus et des auto-camions transportant des personnes du 29 décembre 1921) des indications déterminantes pour une première solution fédérale, puisque des idées concordantes, ayant subi l'épreuve de la pratique, avaient trouvé déjà leur expression dans ces concordats. Cependant, nous ne nous sommes pas contentés de maintenir ce qui existait. Il convenait aussi d'ouvrir la voie au développement futur de la circulation et, tout en respectant les sentiments légitimes de nos populations, de tenir compte du caractère essentiel du nouveau moyen de locomotion, en le libérant d'entraves par trop gênantes. Volontiers nous nous serions bornés, dans la loi, à des principes généraux, en renvoyant tout ce qui est détail à l'ordonnance d'exécution fédérale et aux dispositions d'exécution cantonales. Toutefois, dans une première solution législative de la question, envers laquelle une partie des citoyens, armés du droit de referendum, ont encore une attitude méfiante, ce n'était pas absolument possible, comme cela le sera peut-être à l'occasion d'une révision future de la loi, dans laquelle les détails subordonnés à l'évolution rapide de la technique et à des considérations de circulation, pourront alors, avec la pleine adhésion du peuple, être transférés dans l'ordonnance d'exécution, plus facilement remaniable.

Le projet de loi comporte les 6 chapitres suivants :

Chapitre I^{er}, Des permis;

- » II, Police de la circulation;
- » III, Responsabilité civile;
- » IV, Dispositions pénales;
- » V, Délimitation des compétences fédérales et cantonales;
- » VI, Dispositions transitoires et finales.

La Confédération ne pouvait édicter qu'après l'adoption du nouvel article constitutionnel 37^{bis} les prescriptions contenues dans les chapitres I^{er} (des permis), II (police de la circulation) et V (délimitation des compétences fédérales et cantonales). Le chapitre III (responsabilité civile) a, en revanche, son fondement juridique dans l'art. 64 de la Constitution fédérale, qui confère à la Confédération la faculté de légiférer en matière de droit civil. Enfin, les dispositions pénales du chapitre IV s'appuient sur l'art. 64^{bis} de la Constitution fédérale, qui autorise la Confédération à légiférer en matière de droit pénal. Dans ces conditions, une loi sur

les automobiles peut être élaborée d'une seule pièce en embrassant tant le droit de police que le droit civil et le droit pénal en la matière. Les vœux du Conseil des Etats relatifs à la responsabilité civile des automobilistes, aux dispositions pénales fédérales et aux subventions à allouer par la Confédération aux cantons pour l'entretien de leurs routes, ont ainsi reçu satisfaction dans le projet de loi.

La désignation des autorités auxquelles il incombera d'appliquer la loi et les ordonnances d'exécution, a été laissée au soin des cantons. Ils peuvent en charger les autorités qui paraissent, dans leur organisation administrative, le mieux appropriées à ce but. Le projet parle, chaque fois qu'il y a lieu, des « autorités cantonales compétentes ».

CHAPITRE PREMIER.

Des permis.

Les conditions préalables qui doivent être remplies pour que des véhicules automobiles soient admis à circuler sur les voies publiques, sont fixées par un examen dont l'ordonnance d'exécution stipulera les détails. A ce sujet sont prévues des prescriptions spéciales pour les automobiles de poids lourds qui transportent des personnes. Le projet de loi prévoit aussi un permis spécial pour side-cars. Dans tous les cas, l'examen doit faire ressortir si le véhicule remplit les conditions techniques nécessaires.

La commission d'experts a exprimé le vœu que l'examen des voitures par types soit aussi autorisé à côté de l'examen individuel des véhicules. Cette épreuve consiste uniquement dans l'examen technique d'un type de voitures. Si ce type répond aux exigences posées, les véhicules automobiles qui y appartiennent et sont construits en séries par la fabrique, sont considérés comme examinés. Mais une expertise de ce genre ne peut entrer en ligne de compte que pour les fabriques suisses d'automobiles.

Tout permis est exclu s'il n'est pas conclu un contrat d'assurance de responsabilité civile auprès d'une entreprise d'assurances concessionnée en Suisse, pour la couverture des dommages pour lesquels le détenteur du véhicule serait ci-

vilement responsable pendant l'année civile. Il n'est fait qu'une exception, en faveur des véhicules automobiles fédéraux, pour lesquels la responsabilité de la Confédération envers la partie lésée suffit.

Le chiffre de l'assurance comporte :

1° Pour accidents :

a) causés par un automobile, au minimum 30.000 francs pour une victime et 100.000 francs pour plusieurs victimes (catastrophe);

b) pour un automobile de poids lourd aménagé en vue du transport de personnes, autobus, etc. de nouveau 30.000 francs au minimum, pour une seule victime; 100.000 francs au minimum en cas d'accident collectif, pour une capacité normale de 10 personnes; 200.000 francs au minimum en cas d'accident collectif, pour une capacité de 11 à 20 personnes et 300.000 francs au minimum, en cas d'accident collectif pour une capacité supérieure à 20 personnes;

c) pour un motorcycle, uniformément au minimum 50.000 francs. Déjà le complément au concordat concernant la circulation des autobus et des auto-camions transportant des personnes, approuvé par le Conseil fédéral le 29 décembre 1921, prévoyait pour cette catégorie de véhicules automobiles les chiffres minima prescrits par le présent projet de loi.

2° Pour dommages causés à des choses, au minimum 5000 francs pour un automobile et 3000 francs pour un motorcycle.

Nous n'avons pas repris la prescription du concordat — la clause de retenue — suivant laquelle le 10 % du dommage effectif, et au minimum 100 francs par sinistre, ne seront pas couverts par l'assurance, mais supportés par l'assuré. Elle pourra faire l'objet d'accords privés entre l'assurance et l'assuré, mais ne pourra pas être opposée comme exception aux prétentions du tiers lésé. Nous sommes notamment de l'avis que, par une telle clause, la circulation ne gagnerait guère en prudence. Mais le lésé, dans certaines circonstances, n'y trouverait pas son compte. Elle est aussi inéquitable en présence de la responsabilité causale dont le principe a été introduit dans le projet de loi. Enfin, par cette prescription, l'automobiliste suisse serait plus mal partagé que l'automobiliste étranger qui quitte notre pays. D'ailleurs, toute

cette disposition est dans l'intérêt de l'entreprise d'assurances, non de la victime d'un accident.

Le permis de circuler, valable pour l'année civile, est délivré par l'autorité compétente du canton où est stationné le véhicule au moment de son examen. Il donne le droit de circuler sur tout le territoire de la Confédération. La mesure en laquelle ce droit pourra être limité éventuellement à certains buts de circulation, est du domaine de l'ordonnance d'exécution. Le canton de stationnement retirera le permis dès que le véhicule automobile ne répondra plus aux exigences posées ou que l'assurance de responsabilité civile aura cessé. Pour que l'autorité cantonale soit en mesure de procéder au retrait, le projet de loi lui fournit deux moyens. Premièrement, elle est autorisée à contrôler en tout temps le permis et le véhicule. Ensuite, les entreprises d'assurances sont tenues de lui annoncer la cessation de l'assurance de responsabilité civile. Cependant, la cessation n'aura force de droit, au plus tôt, que dix jours après réception de cet avis. Pendant que l'assurance continue à déployer légalement ses effets, il sera possible à l'autorité cantonale chargée du service de l'automobilisme, de prononcer le retrait et de l'exécuter, pour le cas où le détenteur du véhicule n'aurait pas, en temps voulu, contracté une nouvelle assurance de responsabilité civile.

Les autorités des autres cantons compétentes en matière de permis peuvent proposer le retrait du permis de circuler à l'autorité correspondante du canton de stationnement. S'il n'est pas donné suite à cette proposition, recours peut être adressé au département compétent dans les 14 jours dès la notification du refus.

Lorsque le conducteur du véhicule automobile a fait la preuve par devant experts qu'il peut conduire sans danger pour la sécurité publique, il reçoit de l'autorité compétente de son canton de domicile le permis de conduire. L'ordonnance d'exécution fixera les conditions de l'examen.

Le permis de conduire, une fois accordé, est valable pour l'année civile et il donne le droit de conduire un véhicule automobile sur tout le territoire de la Confédération. Un permis spécial est nécessaire pour transporter des personnes par le moyen d'automobiles de poids lourds. Il appartiendra à l'ordonnance d'exécution de fixer les conditions préalables spéciales de l'obtention de ce permis, par exemple la con-

duite irréprochable d'un auto-camion pendant une année. Ajoutons que, de l'avis de la commission d'experts, ce permis doit contenir l'interdiction pour le conducteur de faire usage d'alcool pendant toute la durée de la course. Est également réservé à l'ordonnance d'exécution le soin de tenir compte du vœu qu'un permis de conduire qui n'a pas été renouvelé pendant trois ans ne le soit qu'après un nouvel examen.

Sont inaptes à conduire : les personnes âgées de moins de 18 ans, certaines personnes ayant subi des condamnations, puis celles qui sont adonnées à l'ivrognerie et des catégories déterminées d'infirmes. Le retrait du permis de conduire devient obligatoire si quelqu'un tombe après coup dans l'un des trois derniers groupes ou si les faits motivant le retrait ne sont connus qu'ultérieurement. Il est facultatif, si les règles de circulation contenues dans la loi et les ordonnances d'exécution — fédérales ou cantonales — ont été gravement violées.

Ici encore, les autorités compétentes en matière de permis peuvent proposer aux autres cantons le retrait du permis de conduire. S'il n'est pas donné suite à cette proposition, le canton proposant a le droit de recourir au département compétent dans les 14 jours dès la notification du refus.

Des prescriptions spéciales sont consacrées aux courses d'apprentissage. C'est ainsi que, par exemple, les maîtres conducteurs ne peuvent exercer leur profession que si elle est l'objet d'une concession de la part de l'autorité cantonale compétente. Les conditions préalables qu'ils doivent remplir seront fixées par l'ordonnance d'exécution. Il a été fait abstraction de concessions accordées à des écoles dites de chauffeurs.

A côté des permis cantonaux de circuler et de conduire, il en est prévu de fédéraux, toutefois seulement en ce qui concerne les véhicules automobiles utilisés pour le service de la Confédération. L'ordonnance d'exécution désignera les offices fédéraux auxquels appartiendront, d'une part, la délivrance de ces permis et, d'autre part, le droit d'en proposer le retrait. Le département compétent statue sur le refus du retrait.

Le département compétent désignera un bureau chargé du contrôle des genres et du nombre des véhicules automobiles, des permis de conduire, des décisions de retrait et d'autres indications nécessaires à l'administration tant civile que militaire. Il ne s'agit nullement ici d'introduire un

nouvel office, le projet voulant éviter la création de tout nouvel organisme. Jusqu'à présent, les tâches mentionnées ont été remplies par la section du service des automobiles de l'état-major du département militaire fédéral.

A côté du droit de recours au département compétent, déjà mentionné, pour refus de l'autorité cantonale compétente de donner suite à la proposition de retrait du permis de circuler ou de conduire, pareil droit est prévu pour refus du permis de circuler, pour refus du permis de conduire pour cause de condamnations antérieures, d'ivrognerie ou d'infirmité, ainsi que pour le retrait administratif du permis de conduire. C'est avec intention que le projet de loi — d'accord avec les représentants autorisés des cantons dans la commission d'experts — parle de l'« autorité cantonale ». Afin d'éviter l'accumulation inutile d'instances de recours, il n'en est prévu qu'une seule pour le canton. Le recours doit être introduit dans les 14 jours dès notification de la décision. En tant qu'il existe des raisons suffisantes, le département compétent peut accorder l'effet suspensif; l'effet suspensif obligatoire a été écarté, afin d'éliminer d'emblée les cas abusifs.

Les autorités cantonales compétentes en matière de permis délivrent les certificats internationaux de route dont les automobilistes suisses ont besoin pour circuler dans les pays contractants, conformément à la convention internationale relative à la circulation des automobiles, conclue à Paris le 9 décembre 1909 et à laquelle la Suisse a aussi adhéré. Pour les véhicules automobiles fédéraux, ces certificats peuvent être accordés par l'autorité fédérale des permis.

A moins que des conventions internationales ne s'y opposent, les dispositions de la loi valent aussi pour les véhicules automobiles et les conducteurs étrangers. Les véhicules automobiles et les conducteurs venant d'États non liés avec la Suisse par une convention, reçoivent les permis de circuler et de conduire de l'autorité cantonale compétente en matière de permis, sauf si l'ordonnance d'exécution stipule que l'on pourra renoncer à la délivrance de ces pièces. Ce cas pourra se présenter lorsque l'automobiliste étranger sera en mesure de produire un permis valable de circuler et de conduire, délivré par son pays d'origine, et que les autorités suisses sauront que l'obtention de ce permis dans le pays d'origine y est subordonnée à un examen qui offre toute garantie.

Les véhicules automobiles étrangers qui entrent dans notre pays sont également soumis à l'assurance obligatoire. Il serait contraire à toute équité et à tout bon droit de charger nos automobilistes de primes d'assurances, alors que les étrangers n'y seraient pas astreints. Il s'ensuivrait aussi que l'assurance obligatoire serait rendue illusoire, pour une bonne part. Malgré l'aggravation de la responsabilité civile, considérée comme absolument nécessaire, et sanctionnée par le projet de loi, il ne serait ainsi pas possible au lésé suisse de faire valoir ses droits dans de nombreux cas, soit précisément dans ceux où une protection lui serait le plus nécessaire. L'ordonnance d'exécution fixera en détail les voies et moyens par lesquels les véhicules automobiles étrangers devront satisfaire à l'obligation de l'assurance. En vue d'éviter des frottements, il y aura lieu de chercher une solution, par exemple dans ce sens que l'automobiliste étranger qui veut voyager dans notre pays, pourra s'assurer déjà avant son entrée en Suisse, en prenant son triptyque, ou alors au bureau de douane, à l'occasion de la visite. Dans tous les cas, il devra pouvoir le faire, sans grande perte de temps, au moyen d'un ticket, et pour un court laps de temps déterminé.

L'admission des cycles sans moteur mécanique à la circulation publique — les cycles auxquels a été adapté un moteur sont considérés comme des motocycles — a été simplifiée. Le permis de circuler prévu par le concordat pour les cycles, n'a pas été maintenu. La plaque de contrôle n'a besoin d'être renouvelée que tous les deux ans. Elle atteint à elle seule le but du permis, qui est de servir de moyen d'identité. Les cycles au service de la Confédération portent la plaque de contrôle fédérale. En tant que leur pays d'origine use de réciprocité envers nous, les cyclistes qui sont porteurs de pièces de contrôle étrangères sont libérés de l'obligation de posséder notre plaque de contrôle, pourvu qu'ils ne restent pas plus de trois mois dans notre pays. Si les prescriptions concernant la police de circulation de la nouvelle loi ou des ordonnances d'exécution ont été gravement violées, l'autorité compétente, cantonale ou fédérale, peut décider le retrait de la plaque.

Nous avons renoncé à l'assurance obligatoire pour les cyclistes, l'introduction d'une disposition fédérale dans ce sens n'ayant pas obtenu l'approbation de la commission

d'experts. La liberté des cantons dans ce domaine nous paraît contraire à l'idée d'une réglementation de la circulation des cycles uniforme pour toute la Suisse et devoir rencontrer dans son application beaucoup de difficultés pratiques. C'est pourquoi nous avons pensé bien faire en renonçant à cette assurance.

CHAPITRE II.

Police de la circulation.

En tête des prescriptions sur les véhicules automobiles, figure celle suivant laquelle ces véhicules seront entretenus de manière à pouvoir être utilisés chaque fois sans danger. Viennent ensuite des prescriptions sur l'éclairage, les appareils avertisseurs, le bruit et la fumée, la vitesse, ainsi que les règles de circulation proprement dites, qui sont pour la plupart conformes à celles du concordat actuel. C'est ainsi que, pour l'éclairage, est posé l'ancien principe que dès la chute du jour des feux doivent être allumés. Toutefois, le nombre, la couleur, la position des sources de lumière ne seront fixés que dans l'ordonnance d'exécution. Nous sommes partis du principe qu'il ne fallait pas fixer ces détails dans la loi, afin de ne pas barrer le chemin au développement de la technique. Les signaux avertisseurs prescrits sont, pour les automobiles, la trompe à son grave; pour les motocycles, la trompe à son aigu. Exceptionnellement, l'emploi d'un deuxième avertisseur est autorisé, ainsi en cas de non fonctionnement subit de l'appareil prescrit, ou quand un accident ne pourrait être évité que par l'usage d'un instrument particulièrement sonore. La loi tend à régler l'usage des signaux avertisseurs dans ce sens qu'elle interdit de s'en servir sans motifs dans les villes, les villages et de nuit, mais prescrit, en revanche, de les utiliser aussi souvent que la sécurité de la circulation l'exige.

Le bruit et la fumée doivent être réduits au strict minimum. La circulation avec échappement libre, de nuit et dans les localités, donc dans les cas pratiquement importants, est interdite, contrairement à ce que prévoit le concordat, qui stipule l'interdiction absolue.

Il y a lieu de remarquer plus loin les dispositions relatives à la vitesse. En tête se trouve de nouveau le principe, consacré déjà par le concordat, que chaque conducteur d'un

véhicule automobile doit être constamment maître de son allure. Nous contenter à cet égard des règles du Code français de la route, était impossible dans les conditions où nous sommes. Nous exposerions la loi à un danger sérieux, si nous n'y introduisions pas de dispositions concernant la vitesse maximum. Mais nous savons de même que les vitesses prescrites par le concordat ne répondent plus au développement actuel de la circulation. La commission d'experts aussi a été d'accord avec le maintien de certaines vitesses maxima graduées, suivant le genre des véhicules et les dangers pour la circulation qui leur sont inhérents. C'est pourquoi on a fixé dans le projet de loi les vitesses maxima suivantes : pour les automobiles ordinaires et les motocycles : 50 km à l'heure; pour les autobus et les camions automobiles : 20 à 35 km, suivant les bandages et la charge, la fixation des catégories devant trouver place dans l'ordonnance d'exécution. Est réservée la décision du Conseil fédéral sur la question de savoir si le bandage pneumatique des roues ne devra pas être prescrit, en son temps, pour certaines catégories d'automobiles de poids lourds. Le Conseil fédéral aura aussi à se prononcer sur l'assimilation des automobiles de livraison (voitures à personnes dont on peut remplacer la carrosserie par un appareil permettant le transport de marchandises, par exemple chez les bouchers, les boulangers, etc.) aux voitures ordinaires à personnes. La vitesse doit être abaissée à un maximum de 30 km à l'heure dans les localités et de 25 km sur les routes de montagnes. Une allure inférieure à 25 km est prescrite, par exemple, pour circuler sur les ponts, aux passages étroits, aux endroits dangereux, désignés comme tels sur les écriteaux par les autorités compétentes; lorsque l'automobile croise ou dépasse des piétons, en tant que ceux-ci seraient sérieusement incommodés par la poussière ou la boue; par un brouillard épais. 15 km ont été prévus comme limite la plus basse de la vitesse à indiquer sur des écriteaux spéciaux. Ainsi seulement l'on pourra s'opposer aux prescriptions sur la vitesse (6 à 8 km) édictées par certaines communes et qu'il est impossible d'observer. Pour mettre fin à l'arbitraire de prescriptions de ce genre, la loi accorde à tout intéressé le droit de recourir à l'autorité cantonale supérieure, contre la décision de l'autorité communale. En tant que les écriteaux se bornent à l'indication : « Vitesse très réduite », cette indication signifie seulement que l'on doit observer une vitesse inférieure à

25 km. L'ordonnance d'exécution fixera la mesure dans laquelle la vitesse sera réduite ou très réduite pour les automobiles de poids lourds.

L'introduction souvent préconisée d'un mesurateur de vitesse est réservée au Conseil fédéral pour le moment où les progrès de la technique la rendront possible et où les frais d'achat d'un tel appareil ne chargeront pas d'une façon excessive les automobilistes. Nos experts techniques n'ont pas eu connaissance jusqu'à ce jour d'un mesurateur automatique de vitesse auquel on puisse se fier sans réserve.

Des dispositions spéciales sont prévues pour les courses de vitesse. Ainsi, l'octroi de l'autorisation nécessaire à cet effet par les autorités cantonales compétentes, est lié à la conclusion d'une assurance spéciale. Des exceptions aux prescriptions de circulation contenues dans la loi peuvent être alors accordées, toutefois seulement en liaison avec l'adoption des mesures de sécurité nécessaires.

Les règles proprement dites de circulation que contient le projet sont conformes, pour l'essentiel, à celles du concordat, en ce qui concerne le croisement, le dépassement, le stationnement, la déclaration et l'aide en cas d'accident. Une règle nouvelle est celle qui prescrit qu'aux croisements et aux bifurcations de routes la priorité de passage appartient au véhicule qui circule sur la route principale, cependant que, si les routes sont de même importance, la priorité est accordée au véhicule qui circule sur celle de droite. Les véhicules transportant des personnes ont la priorité de passage sur les autres. Est réservée une réglementation différente des croisements et dépassements pour les villes qui présentent des conditions de circulation spéciales. Enfin, l'ordonnance d'exécution fixera les dispositions particulières relatives à la circulation sur les routes de montagnes. Elle devra prendre position à l'égard du vœu de l'administration fédérale des postes, d'édicter des prescriptions spéciales quant au dépassement de ses autocars sur les routes alpestres. Dans la commission d'experts, a été faite, en ce qui concerne le croisement du côté de la montagne, que postule le vœu émis, une proposition tendante à ce que, pour des heures déterminées, les transports ne soient permis que dans une seule direction.

Pour les cycles, l'essentiel des prescriptions actuellement en vigueur a été maintenu. Ce qui est nouveau, c'est la disposition qui prescrit que dès la chute du jour, le cycle sera, en sus de la lanterne, muni d'un feu rouge qui le signalera à l'arrière.

Toute nouvelle est la délimitation établie, quant à la circulation entre les véhicules à moteur mécanique d'une part et, d'autre part, les autres véhicules et les piétons. Les véhicules sans moteur mécanique (voitures) doivent, à teneur de cette disposition, prendre immédiatement la droite pour permettre le passage des véhicules automobiles qui manifestent l'intention de les dépasser. Au surplus, ils doivent être, de nuit, munis d'une lumière. Cette dernière prescription existe dans la législation de police des routes de presque tous les cantons, — toutefois très souvent dans une mesure insuffisante. Le concordat statue déjà que l'usage des chemins réservés aux piétons est interdit aux véhicules automobiles et aux motocycles. Nous avons ajouté en contre-partie que les piétons, de leur côté, doivent autant que possible laisser la chaussée libre à l'usage des véhicules. On a regretté dans les cercles d'automobilistes qu'à l'occasion de l'élaboration d'une loi fédérale sur les automobiles, n'ait pas pu être réglée aussi, dans ses principes essentiels, la circulation générale sur les routes, comme la France l'a fait à grands traits par son «Code de la route», publié sous la forme d'un décret ministériel du 27 mai 1921. Mais la Confédération n'a pas la compétence de régler la circulation sur les voies publiques, en tant que celle-ci n'a pas de rapports immédiats avec les véhicules automobiles et les cycles. Ces rapports existent là où le piéton, par le danger que présentent les automobiles, est menacé dans l'intégrité de sa personne et dans sa vie, et, d'autre part, là où l'attitude déraisonnable du piéton chargerait l'automobiliste d'une responsabilité civile injustifiée. Il est donc utile et conforme à la Constitution d'adopter une disposition stipulant les rapports réciproques entre véhicules automobiles et piétons.

CHAPITRE III.

Responsabilité civile.

Les règles de responsabilité civile aggravent la responsabilité, en cas d'accidents d'automobiles, par rapport au droit commun, par l'introduction du principe de la responsabilité causale. Et en liant la responsabilité civile à l'assurance obligatoire, le projet de loi assure la réalisation des prétentions qui en découlent.

L'aggravation de la responsabilité civile pour les accidents causés par des véhicules automobiles s'impose avant tout à cause du danger que l'usage de ces véhicules fait courir à la circulation routière. Concernant ce danger, le Tribunal fédéral a considéré comme déterminant que: «l'automobile porte en soi, par l'usage qui en est fait, un danger pour la sécurité des personnes, à cause de sa vitesse, de la puissance (Wucht) avec laquelle elle survient, puis du fait qu'elle n'avance pas sur une voie spéciale, et étant donné que les routes de la Suisse utilisées par ce genre de véhicule ne sont pas très larges, mais en revanche très parcourues et traversent des contrées à population relativement dense» (arrêt du Tribunal fédéral, 31 II, 418). L'argument suivant cité dans l'arrêt du Tribunal fédéral, selon lequel la circulation des automobiles est relativement récente et constitue encore pour des catégories nombreuses de personnes «quelque chose de tout à fait inaccoutumé», a perdu aujourd'hui de sa valeur, par suite du développement considérable de l'automobilisme. Cependant, les automobiles impliquent encore toujours un danger grave pour la circulation routière, par suite de la vitesse, du volume et de la grande capacité de chargement de ces véhicules, ainsi que de leurs dispositions techniques extrêmement délicates et de la force motrice qui les meut.

La situation juridique actuelle — c'est-à-dire la responsabilité civile selon le droit commun (art. 41 suiv. C.O.) — ne suffit pas non plus, parce que le fardeau de la preuve incombant au lésé le met quelquefois dans l'impossibilité d'obtenir gain de cause dans ses prétentions relatives à la réparation du dommage. Il est vrai que la pratique du Tribunal fédéral a tenu compte de ces difficultés dans la mesure du possible. Dans les accidents d'automobiles, on admet dans la règle qu'il y a faute du conducteur quand il a contrevenu à des prescriptions de police concernant la circulation sur la voie publique et que la contravention est, avec l'accident, dans un rapport de cause à effet. En outre, la culpabilité du conducteur est affirmée dès qu'il a enfreint l'ordre général de ne pas compromettre par ses actes la sécurité de ses semblables. L'employeur est civilement responsable pour les accidents d'automobiles causés par son chauffeur, sous réserve de la preuve libératoire prévue par l'article 55 C.O. Même si, par la pratique du Tribunal fédéral, on vient en aide au lésé, dans de nombreux cas, cela ne suffit cependant pas, parce que, dans d'autres cas, il n'est pas possible, d'après

le droit en vigueur, d'aider le lésé à obtenir l'indemnité qu'il mérite. Les accidents d'automobiles se produisent avec une rapidité inouïe; le lésé et, souvent aussi, les témoins, ne sont pas à même de se faire une idée claire des circonstances qui les ont amenés. Il n'est pas rare que les preuves ne puissent pas être faites et que par conséquent le lésé s'en retourne les mains vides.

Concernant la question de savoir jusqu'à quel point la responsabilité civile pour les accidents d'automobile doit être aggravée par rapport au droit commun, deux systèmes sont à considérer: d'une part, celui des entreprises de chemins de fer (principe de causalité), d'autre part, celui du détenteur d'animaux (art. 56 C. O., principe de culpabilité, renversement du fardeau de la preuve). La différence principale entre les deux systèmes réside dans la responsabilité civile pour cas fortuit. Comme il est plus équitable que ce ne soit pas le lésé, mais bien l'automobiliste, qui supporte le dommage causé par le cas fortuit, il convient de poser à la base de la responsabilité civile des automobilistes le principe de la causalité.

En principe, le projet de loi déclare le détenteur du véhicule civilement responsable du dommage si, par suite de l'usage d'un automobile ou d'un motorcycle, une personne est tuée ou blessée, ou si une chose est endommagée.

La notion «détenteur de l'automobile» est reprise de celle de «détenteur d'animaux» (art. 56 C. O.). Dans la règle, le propriétaire du véhicule automobile en sera en même temps le détenteur; il le sera aussi, s'il prête son véhicule à une autre personne pour un usage passager, moyennant payement ou non. Sera aussi considéré comme détenteur le non propriétaire qui se procure un automobile pour un usage durable, par exemple par un bail ou un prêt à usage à long terme. La notion de «détenteur» est quelque peu indéterminée; il y aura lieu à ce sujet de considérer le plus ou moins de durée de l'usage. La pratique du Tribunal fédéral, en ce qui concerne la notion «détenteur d'animaux», sera peut-être de quelque utilité pour fixer celle de «détenteur d'automobile».

L'étendue de la responsabilité civile du détenteur est limitée par des causes libératoires déterminées. Ainsi, le détenteur est libéré de la responsabilité civile quand il prouve que l'accident a été causé par un événement inévitable qui ne peut être attribué ni à un défaut de construction du véhicule, ni à un fonctionnement défectueux du mécanisme.

L'accident ne doit donc pas être imputable à un défaut matériel ou à un défaut de construction, par exemple le fonctionnement défectueux d'un dispositif, le refus de fonctionnement des freins ou du volant. La loi allemande sur la circulation des véhicules automobiles du 3 mai 1909 contient les mêmes dispositions à son paragraphe 7, al. 2.

Un autre cas de libération pour le détenteur est fourni par la preuve que l'accident a été causé par une faute grave du lésé ou d'un tiers. En revanche, si le détenteur est en mesure de prouver qu'il y a eu faute légère du lésé ou d'un tiers, la responsabilité civile est réduite; suivant les circonstances, elle cesse entièrement.

Enfin, le détenteur est aussi libéré quand il prouve que le véhicule automobile a été employé par un tiers non autorisé sans qu'il y ait faute de sa part. C'est alors le tiers qui est civilement responsable en lieu et place du détenteur. Cependant, cette disposition protectrice ne déploie pas ses effets, lorsque le détenteur expose d'une façon inconsidérée son véhicule à l'emprise des tiers.

Le conducteur et l'aide conducteur ne sont pas considérés comme des tiers, dans le sens des dispositions citées. Si un accident se produit par la faute du conducteur ou de l'aide conducteur, le détenteur est, il est vrai, civilement responsable du dommage; mais il a la faculté de recourir contre son employé qui a agi fautivement. Les art. 50 et 51 du C. O. sont applicables par analogie.

Enfin, si c'est le détenteur lui-même qui a causé fautivement le dommage, conjointement avec le lésé ou un tiers — ici encore, le conducteur et l'aide conducteur ne sont pas à considérer comme des tiers — ce sont les dispositions du Code des obligations sur les actes illicites (art. 41 suiv.) qui font règle. La responsabilité aggravée de l'art. 37, chiffre 1, n'est pas applicable aux dommages que subissent le conducteur, l'aide conducteur ou les personnes transportées gratuitement.

En ce qui concerne la responsabilité civile du détenteur pour les personnes transportées, on doit considérer si elles le sont par contrat de transport, soit moyennant payement ou non. S'il y a transport payé, ce qui est en particulier le cas pour les sociétés de transport par automobiles, le détenteur est civilement responsable à teneur des prescriptions du projet de loi. Par contre, s'il y a transport gratuit, par exemple

quand il s'agit de personnes invitées, ce sont les dispositions du Code des obligations sur les actes illicites qui font règle, c'est-à-dire que le détenteur n'est civilement responsable que s'il y a faute de sa part.

La responsabilité civile aggravée n'est pas applicable au dommage causé aux choses appartenant à une personne transportée gratuitement. Ici, le responsabilité civile est régie par l'art. 41 C. O.

La responsabilité civile pour le dommage causé aux bagages de personnes transportées moyennant paiement, est régie par les dispositions y relatives du droit de transport (contrat de transport ou prescriptions spéciales pour entreprises de transports concessionnées).

Le contrat de transport règle la responsabilité civile pour le dommage causé à des marchandises.

Les dispositions du Code des obligations concernant la responsabilité plurale sont applicables au recours du détenteur civilement responsable contre le conducteur, l'aide conducteur et d'autres personnes civilement responsables par suite d'actes illicites ou d'autres motifs de droit. Elles le sont également lorsqu'il y a concurrence de plusieurs détenteurs de véhicules impliqués dans le même accident. Le recours du détenteur assuré n'est par conséquent, en extension de l'art. 72 de la loi sur le contrat d'assurance, pas seulement accordé quand il y a faute de la personne contre laquelle il est exercé. Pour ce qui est du genre et de l'étendue, ainsi que de la prescriptions de la réparation, ce sont les art. 41 et suiv. du C. O. qui sont applicables, ici aussi, sauf dans les cas de dommage causé à des bagages de personnes transportées moyennant paiement. Dans ce dernier cas, ce sont les principes du droit de transport qui font règle.

Comme la loi sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer, notre projet donne au juge la faculté d'allouer une somme équitable à la partie lésée ou à la famille de la victime, indépendamment du dommage constaté, s'il y a eu faute du détenteur, de son conducteur, de son aide conducteur ou d'une autre personne à son service. Inversement, une réduction doit être possible quand, d'une part, le lésé fait valoir une perte de gain exceptionnellement élevée et que, d'autre part, la personne civilement responsable invoque la modestie de sa situation économique ou d'autres motifs de réduction.

Le juge apprécie les faits librement en cas de contestation sur la responsabilité civile ou le droit de recours du détenteur.

Si la personne civilement responsable ne réside pas en Suisse, la demande en dommages-intérêts peut être formée aussi devant le tribunal du lieu où s'est produit l'accident.

Afin d'arriver à une rapide constatation des faits, le lésé est tenu d'annoncer l'accident à l'entreprise d'assurances dès qu'il saura auprès de quelle entreprise la personne civilement responsable est assurée.

Les cantons sont tenus d'accorder aux demandeurs indigents le bénéfice de l'assistance judiciaire gratuite en tant que l'action ne paraîtra pas déjà mal fondée de prime abord.

CHAPITRE IV.

Dispositions pénales.

Les dispositions pénales contiennent, en substance, la sanction des contraventions aux prescriptions des chapitres I^{er} et II^e. Elles distinguent six sortes d'infractions: contraventions aux règles de circulation contenues dans la loi et l'ordonnance d'exécution, infraction au devoir en cas d'accident, emploi d'un véhicule sans permis de circuler, circulation sans permis de conduire, emploi de plaques irrégulières et circulation sans plaque de contrôle.

La poursuite et le jugement de ces infractions appartiennent aux cantons, de même que la poursuite et le jugement des infractions dont se sont rendus coupables des fonctionnaires et des employés fédéraux dans l'exercice de leurs fonctions. Les dispositions générales du Code pénal fédéral du 4 février 1853 sont déclarées applicables. Il en résulte que l'infraction ou l'omission dues à la négligence ne sont punissables que si la loi l'a expressément stipulé. Ce n'est le cas qu'en ce qui concerne les contraventions aux règles de la circulation.

Les peines comprennent des amendes; dans les cas qualifiés, régulièrement les arrêts; dans deux cas, l'emprisonnement.

Tout acte punissable pouvant donner lieu au retrait du permis de conduire, doit être signalé par l'autorité cantonale compétente à l'autorité qui a qualité pour retirer le permis dans le cas particulier.

CHAPITRE V.

Délimitation des compétences fédérales et cantonales.

Ce chapitre contient une série de règles qui n'ont pas encore été formulées jusqu'ici. D'abord le principe tiré de la constitution, que l'utilisation des routes pour le service de la Confédération doit être libre en tout temps pour tout genre de véhicules. Puis la prescription, fondée aussi sur la constitution, que le Conseil fédéral pourra, par voie d'ordonnances, déclarer ouvertes à la circulation des véhicules automobiles et des cycles, complètement ou partiellement, les routes nécessaires à la circulation générale. Le fait que de telles routes ne pourront être ouvertes, conformément à l'article 53 qu'après que le Conseil fédéral aura pris l'avis des gouvernements des cantons intéressés, montre les efforts que nous avons faits pour tenir compte de toutes les circonstances entrant en considération, afin d'adopter une solution qui donne satisfaction à toutes les parties. En tant que le Conseil fédéral n'usera pas des compétences qui lui sont attribuées, donc dans la règle, les cantons jouiront du droit que leur confère la constitution, de fixer des limites à la circulation sur leurs routes. Des restrictions temporaires pourront être édictées par eux, en ce qui concerne les routes qui ne sont pas soustraites à leur compétence, restrictions touchant les dimanches et l'époque de la montée des troupeaux à l'alpage et de la descente de ces troupeaux. Cependant, ces prescriptions cantonales seront soumises à l'approbation du Conseil fédéral. Celui-ci s'efforcera, comme il l'a fait jusqu'à présent, d'introduire une certaine uniformité dans les dispositions décrétées par les cantons. Pour atteindre ce but, le droit lui est accordé de fixer la limite maximum des taxes d'autorisation, émoluments, redevances et impositions spéciales perçus par les cantons sur les véhicules automobiles et les cycles. Pour éviter une double taxation, les impositions seront perçues pro rata temporis.

Les véhicules automobiles étrangers ne pourront être imposés que s'ils restent plus de trois mois en Suisse. Les automobiles et les motocycles de la Confédération sont exemptés des impositions cantonales. En revanche, ils sont imposables pour le temps où ils sont régulièrement employés en dehors du service de la Confédération. Pour le reste, les cantons ne subissent pas d'atteinte dans leur souveraineté en matière d'impôts. La Confédération ne leur ôte rien.

Des taxes cantonales de transit sont interdites. Si elles étaient autorisées, elles contrediraient au principe même de la législation sur les automobiles régissant tout le territoire du pays. En revanche, le droit est accordé à la Confédération de prélever des taxes sur l'entrée en Suisse des véhicules automobiles étrangers. La Confédération peut ériger ces taxes en mesure générale ou en mesure de rétorsion.

Le projet de loi stipule ensuite l'obligation de prélever sur les recettes de la Confédération que la loi destine à ce but — ces recettes sont encore à créer — des subventions en vue de la construction, de l'amélioration et de l'entretien de routes pour automobiles, en premier lieu de routes servant à la circulation générale. Ces subventions seront proportionnées à la mesure dans laquelle les cantons eux-mêmes consacreront à l'amélioration et à l'entretien de leurs routes les recettes qu'ils retireront de la circulation des automobiles. A cet égard, il sera tenu compte aussi bien de l'extension du réseau des routes pour automobiles des cantons que de leur capacité financière. L'équité et le bon droit exigent que les redevances et les impositions à la charge des automobilistes soient appliquées à l'exécution des obligations de l'Etat dont ils retirent un bénéfice. Nous savons qu'avec ces dispositions nous escomptons un développement à venir; ce qui nous guide, c'est la conviction inébranlable que le développement rationnel de l'automobilisme et, de ce fait, celui des routes et de la circulation en général, dépendent entièrement de la création de routes propres à la circulation des automobiles et de l'octroi des moyens financiers nécessaires.

CHAPITRE VI.

Dispositions transitoires et finales.

Ces dispositions autorisent d'abord le Conseil fédéral à édicter les ordonnances d'exécution nécessaires, et elles im-

posent aux cantons l'obligation de désigner les autorités compétentes prévues et de mettre en vigueur, de leur côté, dans les limites de leur compétence, les ordonnances d'exécution qu'ils auront fait approuver par le Conseil fédéral.

Plus loin, sont réglés les rapports qui doivent exister entre les dispositions du projet de loi relatives à la responsabilité civile et la loi fédérale sur l'assurance militaire ainsi que la loi fédérale sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents. Pour les accidents causés par des automobiles militaires, les dispositions de responsabilité civile de la présente loi ne vaudront que si la loi fédérale sur l'assurance militaire ne trouve pas application. Il est ensuite stipulé que les employeurs soumis à la loi sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents doivent être, à teneur de cette dernière loi, rendus civilement responsables pour les accidents d'automobile survenus à leurs employés et ouvriers assurés à la Caisse nationale à Lucerne. Cette prescription a trait en particulier à des accidents qui pourraient se produire par le transport du personnel se rendant au travail ou en revenant.

Enfin, ce chapitre renferme des règles concernant le droit transitoire et la mise en vigueur de la loi. Ce sont les dispositions de responsabilité civile prévues par le droit commun qui seront applicables en cas d'accidents survenus avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi. De même, les contraventions commises jusqu'à ce moment seront punies à teneur des dispositions pénales des cantons faisant règle lors de leur perpétration. Par les prescriptions de la nouvelle loi, et dès leur entrée en vigueur, sont abrogés toutes les dispositions contraires des lois et ordonnances fédérales et cantonales, ainsi que les concordats intercantonaux de 1904, 1914 et 1921. Le Conseil fédéral fixera la date de leur entrée en vigueur.

* * *

Le projet que nous vous soumettons doit procurer à notre pays l'uniformité si nécessaire en matière de circulation des automobiles et des cycles. Les concordats ne pouvaient plus suffire en présence de l'énorme développement de l'automobilisme, notamment depuis la fin de la guerre mondiale.

Dans le projet de loi, nous croyons avoir tenu compte dans la mesure du possible des intérêts de tous: automobilistes,

autres usagers de la route, ainsi que la Confédération et les cantons. Une solution quelque peu acceptable n'était possible qu'en subordonnant à l'intérêt général les prétentions particulières des uns et des autres.

Nous vous proposons, Messieurs, d'accepter le projet de loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles que nous avons l'honneur de vous soumettre.

Berne, le 3 novembre 1922.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

Dr HAAB.

Le chancelier de la Confédération,

STEIGER.

(Projet.)

LOI FÉDÉRALE

sur

la circulation des véhicules automobiles et des cycles.

(Du .)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA
CONFÉDÉRATION SUISSE.

Se fondant sur les articles 37^{bis}, 64 et 64^{bis} de la Constitution fédérale,

Vu le message du Conseil fédéral du 3 novembre 1922,

arrête:

CHAPITRE I^{er}.**Des permis.****A. Automobiles et motocycles.****Article premier.**

¹ Tout automobile et tout motocycle, pour être admis à circuler sur la voie publique, doivent avoir été reconnus propres à cet usage, après expertise, par l'autorité compétente du canton où le véhicule est stationné. Permis de circuler.

² L'ordonnance d'exécution fixera les conditions à remplir pour être expert, les indications que doit fournir le requérant, les signes distinctifs et les dispositions techniques nécessaires des véhicules.

Art. 2.

¹ Le permis de circuler ne sera délivré que si le requérant justifie avoir contracté, auprès d'une entreprise d'assurances reconnue en Suisse, une assurance de responsabilité civile s'éle- Assurance obligatoire.

vant, pour un automobile, à fr. 30.000 au moins, en cas d'accident survenu à une personne, et à fr. 100.000 au moins, en cas d'accident survenu à plusieurs personnes, et, pour un motorcycle, à fr. 50.000 au moins. Cette assurance sert à couvrir les dommages résultant de mort d'homme ou de blessures pour lesquels le détenteur du véhicule est responsable pour l'année civile. Il sera contracté de même une assurance pour les dommages matériels, qui doit s'élever à fr. 5000 au moins pour un automobile et à fr. 3000 au moins pour un motorcycle. La justification de l'assurance doit être faite chaque année, à l'occasion du renouvellement du permis de circuler et, en outre, en tout temps, sur réquisition de l'autorité compétente.

² Des exceptions découlant du contrat d'assurance, par lesquelles la couverture légale du dommage est réduite ou supprimée, ne peuvent être opposées aux tiers lésés.

³ Les véhicules automobiles fédéraux sont exemptés de l'assurance obligatoire.

Art. 3.

Légitimation.

¹ Le permis de circuler est délivré pour l'année civile au détenteur du véhicule; il doit être renouvelé chaque année. Le permis est valable pour tout le territoire de la Confédération; il doit être transmis avec le véhicule, en cas de changement de détenteur.

² Les autorités cantonales compétentes ont le droit de contrôler en tout temps le permis et le véhicule.

Art. 4.

Retrait du permis de circuler.

¹ L'autorité compétente du canton de stationnement retirera le permis de circuler lorsque le véhicule ne répondra plus aux conditions requises ou que l'assurance de responsabilité civile viendra à cesser.

² Les entreprises d'assurances sont tenues d'aviser l'autorité cantonale compétente de la cessation de l'assurance de responsabilité civile. La cessation n'aura force de droit, au plus tôt, que dix jours après réception de cet avis.

³ Les autorités compétentes des autres cantons ont le droit de proposer aux autorités compétentes du canton de stationnement, le retrait du permis de circuler.

Art. 5.

Permis de conduire.

¹ Nul ne peut conduire un automobile ou un motorcycle s'il n'est porteur d'un permis de conduire. Ce permis est dé-

livré par l'autorité compétente du canton de domicile à la suite d'un examen, dans lequel le requérant justifie de sa capacité de conduire sans danger pour la sécurité publique.

² L'ordonnance d'exécution fixera les prescriptions relatives aux examens et aux permis.

Art. 6.

Le permis de conduire ne peut être délivré à des personnes:

Conditions
personnelles
requises
pour con-
duire.

- a. qui n'ont pas atteint 18 ans révolus;
- b. qui, à la suite de condamnations pénales ou de police, paraissent dépourvues des qualités morales nécessaires;
- c. qui sont notoirement adonnées à l'ivrognerie;
- d. qui sont atteintes d'une infirmité physique ou mentale (épilepsie, vue insuffisante, ouïe dure, etc.) les empêchant de conduire sûrement.

Art. 7.

Le permis de conduire est valable pour tout le territoire de la Confédération. Il est délivré pour l'année civile et doit être renouvelé chaque année.

Validité du
permis de
conduire.

Art. 8.

¹ Le permis de conduire peut être retiré, temporairement ou définitivement, par l'autorité cantonale compétente, si les prescriptions relatives à la circulation contenues dans la présente loi et dans les ordonnances d'exécution ont été violées gravement.

Retrait du
permis de
conduire.

² Il doit être retiré, s'il se produit ultérieurement des faits motivant le refus, conformément à l'art. 6, lit. b à d, ou si des faits de cette nature viennent à être connus ultérieurement.

³ Le retrait est valable pour tout le territoire de la Confédération.

⁴ Les autorités compétentes des autres cantons ont le droit de proposer au canton de domicile le retrait du permis de conduire.

Art. 9.

¹ Les courses d'apprentissage ne peuvent avoir lieu qu'en compagnie d'une personne munie du permis de conduire et qui sera considérée en fait comme le conducteur responsable.

Courses d'ap-
prentissage.

² Les personnes qui font métier d'enseigner la conduite de véhicules automobiles doivent être au bénéfice d'une concession de l'autorité cantonale compétente. Les conditions à remplir par les maîtres conducteurs seront fixées par l'ordonnance d'exécution.

Art. 10.

Automobiles
de poids
lourds.

¹ Les automobiles de poids lourds, y compris les autobus, les automobiles pour sociétés, les remorques et les tracteurs, sont régis par les dispositions générales de la présente loi, s'il n'existe pas de prescriptions fédérales spéciales les concernant.

² Le transport de personnes par automobiles de poids lourds n'est admis que moyennant une autorisation spéciale de circuler et de conduire; le permis de conduire mentionnera l'interdiction, pour le conducteur, de faire usage d'alcool pendant la durée de la course. L'assurance de responsabilité civile en cas d'accidents sera, suivant la capacité de transport du véhicule, de fr. 100.000 au moins pour une capacité normale de 10 personnes, de fr. 200.000 au moins pour une capacité de 11 à 20 personnes et de fr. 300.000 au moins pour une capacité de plus de 20 personnes. L'ordonnance d'exécution fixera les conditions particulières plus sévères relatives à l'obtention de cette autorisation spéciale.

³ Sont réservées les dispositions de la loi sur le service des postes.

Art. 11.

Permis de cir-
culer pour
side-cars et
motocycles
à deux siè-
ges.

Une autorisation spéciale, mentionnée dans le permis de circuler, doit être obtenue pour circuler avec un motocycle muni d'une voiturette ou d'un siège supplémentaire.

Art. 12.

Permis fédé-
raux de cir-
culer et de
conduire.

¹ La Confédération peut délivrer des permis fédéraux de circuler pour les véhicules automobiles à son service et des permis fédéraux de conduire pour les conducteurs de ces véhicules. Elle peut faire procéder aux examens par ses propres organes ou en charger des organes cantonaux.

² Les prescriptions d'exécution seront édictées par l'ordonnance; celle-ci désignera les autorités chargées de délivrer les permis fédéraux de circuler et de conduire et de préavisser les décisions de retrait fédérales. La décision de retrait appartient au département compétent, qui appliquera l'article 8 par analogie.

Art. 13.

¹ La Confédération, d'accord avec les cantons, fera les enquêtes et tiendra le contrôle relatifs au genre et au nombre des véhicules automobiles, aux permis de conduire et aux décisions de retrait, ainsi qu'à d'autres données, nécessaires à l'administration tant civile que militaire. Le département compétent désigne le bureau chargé de ce service.

Bureau central.

² Les détails seront fixés par l'ordonnance d'exécution.

Art. 14.

¹ Il y a recours auprès du département compétent dans les quatorze jours après notification, contre la décision de l'autorité cantonale :

Droit de recours.

- a. en cas de refus d'un permis de circuler;
- b. en cas de refus d'un permis de conduire, basé sur l'art. 6, lit. b à d;
- c. en cas de retrait du permis de conduire prononcé par voie administrative;
- d. en cas de refus de la proposition de retrait du permis de circuler ou de conduire prévue aux art. 4, al. 3 et 8, al. 4.

² Le département a le droit d'accorder au recours l'effet suspensif.

³ Il peut prononcer en première instance le retrait des permis fédéraux de circuler et de conduire.

Art. 15.

¹ Les véhicules automobiles et les conducteurs étrangers sont régis par les dispositions de la présente loi et des ordonnances d'exécution, en tant que des conventions internationales ne s'y opposent pas.

Véhicules automobiles et conducteurs étrangers.

² Les permis de circuler et de conduire, pour les véhicules automobiles et les conducteurs étrangers dont le pays n'a pas avec la Suisse de convention qui les dispense de se les procurer, sont délivrés par l'autorité cantonale compétente. L'ordonnance d'exécution déterminera les cas dans lesquels il peut être fait abstraction de l'obtention d'un permis, sur production d'un permis de circuler et de conduire du pays d'origine. Elle prescrira la durée de l'obligation de s'assurer et les voies et moyens d'y satisfaire avant l'entrée en Suisse.

Art. 16.

Certificats internationaux de route.

La délivrance des certificats internationaux de route rentre dans les attributions des autorités compétentes cantonales et fédérales.

B. Cycles.

Art. 17.

Cycles suisses.

¹ L'emploi des cycles sans moteur mécanique n'est autorisé que si le cycle est muni d'une plaque de contrôle. Cette plaque est délivrée par l'autorité compétente du canton de domicile; elle est valable pour deux années civiles, sur tout le territoire de la Confédération, et doit être renouvelée tous les deux ans.

² La plaque peut être retirée par l'autorité cantonale ou fédérale compétente, si les prescriptions relatives à la circulation contenues dans la présente loi ou dans les ordonnances d'exécution ont été violées gravement.

³ Le cycle auquel a été adapté un moteur est considéré comme motocycle.

⁴ Les cycles au service de la Confédération portent la plaque de contrôle fédérale.

Art. 18.

Cycles étrangers.

¹ Les étrangers qui amènent avec eux un cycle étranger sont exemptés, pour voyager en Suisse, de l'obligation de la plaque, pourvu que leur séjour dans le pays n'excède pas trois mois, qu'ils soient en possession des pièces de contrôle prescrites par l'Etat de leur domicile et que cet Etat use envers la Suisse de réciprocité.

² En outre, l'article 17 est applicable.

CHAPITRE II.

Police de la circulation.

A. Automobiles et motocycles.

Art. 19.

Entretien du véhicule automobile.

Le véhicule automobile sera entretenu de telle manière qu'il puisse être utilisé chaque fois sans danger.

Art. 20.

¹Tout automobile et tout motocycle doivent être munis de feux dès la chute du jour. Eclairage.

²La route doit être éclairée, en avant, sur une distance suffisante.

Art. 21.

¹Tout automobile doit être muni d'un appareil avertisseur à son grave. L'emploi de ce signal est interdit à tout autre véhicule. L'emploi d'un second appareil avertisseur n'est permis qu'exceptionnellement. Appareils avertisseurs.

²Pour les motocycles, l'usage de la trompe à son aigu est seul permis, l'usage d'un second appareil ne l'est qu'exceptionnellement.

³Le conducteur doit faire usage de l'appareil avertisseur toutes les fois que la sécurité de la circulation l'exige, notamment aux tournants brusques, aux endroits où la visibilité est imparfaite, à chaque dépassement et toujours lorsque l'automobile débouche d'une route sur une autre. Il lui est interdit de se servir sans nécessité des signaux d'avertissement dans les villes et les villages, ainsi que de nuit.

Art. 22.

Il est interdit de faire usage de l'échappement libre de nuit et dans les agglomérations. Le conducteur est tenu de veiller en général à ce qu'il ne se produise pas un excès de fumée et à ce que le bruit soit réduit au strict minimum. Bruit et fumée.

Art. 23.

¹Le conducteur doit rester constamment maître de sa vitesse. De la vitesse en général.

²Il est tenu de ralentir ou même d'arrêter le mouvement, s'il s'aperçoit que son véhicule gêne la circulation ou risque de causer un accident.

Art. 24.

En aucun cas, la vitesse d'un automobile ne dépassera 50 km à l'heure; celle des automobiles de poids lourds (art. 10) ne dépassera pas 20 à 35 km, suivant les bandages et la charge. Les catégories seront fixées par l'ordonnance d'exécution. Vitesse maximum.

Art. 25.

Vitesse réduite.

¹ La vitesse ne dépassera pas 30 km à l'heure dans les localités, et 25 km à l'heure sur les routes de montagnes.

² La vitesse réduite pour les automobiles de poids lourds (art. 10) sera fixée par l'ordonnance d'exécution.

Art. 26.

Vitesse très réduite.

¹ La vitesse doit être abaissée au-dessous de 25 km :

- a. sur les ponts, aux passages étroits et à tous les endroits dangereux où l'autorité compétente aura, par des écriteaux facilement visibles, prescrit une allure très modérée; si l'autorité prescrit une limite de vitesse déterminée, elle ne pourra pas descendre au-dessous de 15 km.

Il y a recours à l'instance cantonale supérieure contre les décisions des autorités communales.

- b. lorsque le véhicule rencontre des unités de troupes ou des cortèges;
- c. lorsque le véhicule rencontre un troupeau de bétail;
- d. aux tournants des routes de montagnes et lorsque le véhicule automobile rencontre sur ces routes un véhicule attelé;
- e. lorsque le véhicule automobile rencontre des passants, en tant que ceux-ci pourraient être incommodés sérieusement par le développement de poussière ou la boue;
- f. quand la visibilité est imparfaite, par exemple par un brouillard épais.

² La vitesse très réduite pour les automobiles de poids lourds (art. 10) sera fixée par l'ordonnance d'exécution.

Art. 27.

Appareil de contrôle de la vitesse.

Le Conseil fédéral pourra, sur la proposition du département compétent, prescrire de munir les véhicules automobiles d'un appareil de contrôle automatique de la vitesse, dès que les moyens techniques le permettront et que la construction à peu de frais d'un appareil de ce genre sera possible.

Art. 28.

Courses de vitesse.

¹ Les courses de vitesse sont interdites sur les voies publiques sans la permission des autorités cantonales compé-

tentes. Le permis ne sera délivré que s'il a été conclu une assurance spéciale en vue des dommages dont les participants à la course pourraient être rendus civilement responsables.

² Si la permission est accordée, des dérogations aux règles de la circulation prévues par la présente loi pourront être autorisées et des mesures spéciales de sécurité prescrites.

Art. 29.

¹ Le conducteur tiendra toujours sa droite, croisera à droite et dépassera à gauche. Cette règle n'est pas applicable au croisement ou au dépassement d'un tramway.

Croisement et
dépassement.

² Les tournants à droite doivent être pris à la corde, les tournants à gauche suffisamment au large pour permettre le passage de véhicules de tout genre venant en sens contraire.

³ Aux bifurcations et aux croisements de routes, le véhicule qui circule sur la route principale a la priorité de passage. Le conducteur qui vient par la route secondaire doit ralentir sa vitesse et ne pourra l'accélérer de nouveau que quand il se sera assuré qu'une rencontre n'est plus à craindre. Aux croisements de routes de même largeur, ou dans les cas douteux, chaque conducteur doit ralentir sa marche et le conducteur venant de droite aura la priorité de passage.

⁴ Il est interdit de dépasser aux endroits où la visibilité est imparfaite, en particulier aux tournants.

⁵ Les véhicules transportant des personnes ont la priorité de passage sur les autres.

⁶ Est réservée la réglementation locale exigée par les conditions de circulation particulières des villes.

⁷ L'ordonnance d'exécution fixera des prescriptions spéciales pour la circulation sur les routes de montagnes.

Art. 30.

¹ Les véhicules automobiles doivent stationner exclusivement au bord de la route et si possible à droite, en tant que des prescriptions locales n'en disposent pas autrement.

Stationnement.

² Quand il quitte son véhicule, le conducteur doit arrêter le moteur et serrer le frein.

³ Tout véhicule dont il n'est pas fait momentanément usage doit être rangé de façon à ne pas gêner la circulation. Il sera placé en dehors de la route si l'espace libre est insuffisant pour permettre le passage d'autres véhicules.

Art. 31.

Assistance et
déclaration
en cas d'ac-
cident.

Quand un accident est causé par un véhicule automobile, le conducteur est tenu de s'arrêter aussitôt. Il doit offrir son assistance et pourvoir à l'arrivée de secours, s'il y a des blessés. Il doit aviser le plus prochain poste de police et indiquer exactement son domicile et son lieu de séjour actuel en Suisse.

B. Cycles.

Art. 32.

Avertisseur,
frein, éclairage.

Tout cycle doit être pourvu d'un appareil avertisseur (timbre ou grelot) dont le son puisse s'entendre jusqu'à 50 mètres, de même que d'un frein à action rapide et sûre. Dès la chute du jour, le cycle monté doit être muni, à l'avant, d'une lanterne allumée, éclairant bien, et aussi d'un feu rouge le signalant vers l'arrière.

Art. 33.

Vitesse.

Le cycliste doit adopter une allure telle qu'elle lui permette de s'arrêter le plus vite possible lorsqu'une rencontre est à craindre (temps brumeux, croisements de routes, tournants, bêtes manifestant de la frayeur).

Art. 34.

Règles de
circulation.

¹ Le cycliste doit prendre sa droite pour croiser et sa gauche pour dépasser les véhicules, cavaliers et piétons. Il doit manifester à temps son intention de dépasser, en se servant de son avertisseur.

² Il est interdit à plus de deux cyclistes de marcher de front; quand ils croisent ou dépassent des voitures, des chevaux ou d'autres cyclistes, ils doivent se placer l'un derrière l'autre.

³ L'emploi des traînes est interdit. Il est également interdit de lâcher le guidon et les pédales.

⁴ Les articles 28, 29 et 31 sont applicables par analogie.

C. Rapports de circulation avec les voitures
sans moteur et les piétons.

Art. 35.

Règle de dé-
passement
pour les voi-
tures sans
moteur.

Les véhicules sans moteur mécanique doivent se ranger immédiatement à droite, quand des véhicules automobiles

manifestent l'intention de les dépasser. De nuit, ils doivent être munis d'une lumière.

Art. 36.

¹ La circulation des automobiles et des motocycles est interdite sur les chemins de piétons.

Rapports avec
les piétons.

² Autant que possible, les piétons doivent laisser la chaussée libre à l'usage des véhicules.

CHAPITRE III.

Responsabilité civile.

Art. 37.

1. ¹ Si par suite de l'usage d'un automobile ou d'un motocycle, une personne est tuée ou blessée, ou si une chose est endommagée, le détenteur du véhicule est responsable du dommage ainsi causé.

Responsabilité civile
du détenteur.

² Le détenteur du véhicule est libéré de la responsabilité civile quand il prouve :

- a. que l'accident a été causé par un événement inévitable, qui ne peut être attribué ni à un défaut de construction du véhicule ni à un fonctionnement défectueux du mécanisme, ou
- b. que l'accident a été provoqué par une faute grave du lésé ou de tiers.

La responsabilité civile est réduite ou cesse entièrement, suivant les circonstances, quand celui qui la porte prouve qu'il y a faute légère de la part du lésé ou d'un tiers.

- c. que le véhicule automobile a été employé par un tiers non autorisé, sans qu'il y ait faute du détenteur. C'est alors le tiers qui est civilement responsable en lieu et place du détenteur.

Le conducteur et l'aide conducteur ne sont pas considérés comme des tiers.

2. ¹ Si le détenteur a causé un dommage par sa faute, conjointement avec le lésé ou avec un tiers, ce sont les dispositions du Code des obligations sur les actes illicites qui sont applicables.

² Le conducteur et l'aide conducteur ne sont pas considérés comme des tiers.

3. ¹ La responsabilité civile pour le dommage subi par le conducteur, l'aide conducteur ou des personnes transportées, en tant qu'elles ne le sont pas par suite d'un contrat de transport, ainsi que pour le dommage causé aux choses transportées, en tant que celles-ci n'appartiennent pas à des personnes transportées moyennant paiement, est régie par les dispositions du Code des obligations sur les actes illicites.

² La responsabilité civile pour le dommage causé aux bagages de personnes transportées moyennant paiement, est régie par le droit de transport.

Art. 38.

Recours du détenteur.

¹ Les art. 50 et 51 du Code des obligations sont applicables par analogie au recours du détenteur civilement responsable contre le conducteur, l'aide conducteur et d'autres personnes civilement responsables du même dommage par suite d'actes illicites ou d'autres motifs de droit.

² Il en est de même pour la responsabilité civile de plusieurs détenteurs les uns à l'égard des autres quand un dommage est causé à l'un d'eux par un accident dans lequel ils sont impliqués ensemble.

³ Le droit de recours du détenteur assuré dans le sens du présent article passe à l'assureur jusqu'à concurrence de l'indemnité payée.

Art. 39.

Etendue de la réparation.

¹ Le genre et l'étendue ainsi que la prescription de la réparation, sont déterminés d'après les dispositions du Code des obligations sur les actes illicites.

² Si la responsabilité civile est engagée d'après le droit de transport, ce droit en détermine aussi le genre et l'étendue.

³ S'il y a eu faute du détenteur, de son conducteur, de son aide conducteur ou d'une autre personne à son service, le juge peut, en tenant compte des circonstances particulières, notamment quand il y a eu dol ou faute grave, allouer à la partie lésée, ou en cas de mort, à la famille de la victime, une somme équitable, indépendamment du dommage constaté.

⁴ Lorsque la victime réalisait par son travail un gain exceptionnellement élevé, le juge peut, en tenant compte de toutes les circonstances, réduire équitablement l'indemnité.

Art. 40.

Dès que le lésé saura auprès de quelle entreprise d'assurances la personne civilement responsable est assurée, il avisera cette entreprise de l'accident.

Obligation d'aviser du lésé.

Art. 41.

Si la demande en dommages-intérêts fondée sur les articles 37 et 38 est contestée, le juge apprécie librement les faits, sans être lié par les dispositions de procédure en matière de preuves.

Pouvoir d'appréciation du juge.

Art. 42.

Les demandes en dommages-intérêts fondées sur l'art. 37 peuvent être formées devant le tribunal du lieu où s'est produit l'accident, si la personne civilement responsable ne réside pas en Suisse.

For facultatif du lieu de l'accident.

Art. 43.

Les cantons assurent aux demandeurs indigents, en tant que l'action ne paraîtra pas déjà mal fondée à premier examen, le bénéfice de l'assistance judiciaire gratuite, ainsi que la remise des émoluments de justice, des droits de timbre, des frais de témoins et d'experts et des cautionnements.

Assistance judiciaire gratuite.

CHAPITRE IV.

Dispositions pénales.

Art. 44.

¹ La poursuite et le jugement des contraventions ci-après appartiennent aux cantons.

² La première partie du Code pénal fédéral du 4 février, 1853 est applicable.

Jurisdiction. Application du droit pénal fédéral.

Art. 45.

¹ Celui qui contrevient aux règles de circulation de la présente loi (chapitre II) et de l'ordonnance d'exécution, sera puni de l'amende jusqu'à fr. 200.

² Dans les cas graves ou en cas de récidive, il pourra être puni des arrêts jusqu'à dix jours.

³ Si l'auteur de la contravention agit par négligence, la peine sera l'amende jusqu'à fr. 100.

Contravention aux règles de circulation.

Art. 46.

Infraction au
devoir en
cas d'acci-
dent.

¹ Le conducteur, qui, à l'occasion d'un accident, se soustrait à l'obligation de donner connaissance de son identité ou de celle de son véhicule, sera puni de l'amende jusqu'à fr. 1000.

² Dans les cas graves ou en cas de récidive, il sera puni des arrêts jusqu'à deux mois.

³ Si le conducteur abandonne sans secours une personne blessée par l'accident, il sera puni de l'emprisonnement jusqu'à six mois.

Art. 47.

Emploi d'un
véhicule
sans permis
de circuler.

¹ Celui qui emploie un véhicule automobile pour lequel un permis de circuler n'a pas été délivré, sera puni de l'amende jusqu'à fr. 500.

² En cas de récidive, il sera puni des arrêts jusqu'à un mois.

³ Si le détenteur d'un véhicule automobile dépourvu d'un permis de circuler, en tolère l'emploi, il sera passible de la même peine.

Art. 48.

Circulation
sans permis
de conduire.

¹ Sera puni de l'amende jusqu'à fr. 500.

- a. celui qui conduit un véhicule automobile sans posséder un permis de conduire;
- b. celui qui conduit un véhicule automobile après notification du retrait du permis de conduire;
- c. celui qui ne rend pas à l'autorité, après en avoir été requis, le permis de conduire ou la plaque de contrôle qui lui ont été retirés.

² La même peine est applicable au détenteur d'un véhicule automobile qui le laisse conduire par une personne ne possédant pas le permis de conduire ou à qui ce permis a été retiré.

³ Dans les cas graves ou en cas de récidive, la peine sera celle des arrêts jusqu'à un mois.

Art. 49.

Emploi de
plaques ir-
régulières.

¹ Sera puni de l'amende jusqu'à fr. 1000 ou des arrêts jusqu'à deux mois, celui qui, pour se soustraire au contrôle:

- a. munit, dans une intention frauduleuse, d'une plaque de contrôle irrégulière un véhicule automobile ou un cycle pour lesquels il n'a pas été délivré de plaque par l'autorité compétente;
- b. munit un véhicule automobile ou un cycle d'une plaque autre que celle que lui a délivrée l'autorité compétente;
- c. change, enlève ou rend illisible la plaque de contrôle régulière.

² La même peine est applicable à celui qui emploie un véhicule automobile dont la plaque de contrôle accuse à sa connaissance un des défauts mentionnés à l'alinéa 1^{er}.

³ Dans les cas graves, la peine sera celle de l'emprisonnement jusqu'à deux mois.

⁴ Les prescriptions de droit commun relatives à la fraude et au faux ne sont pas applicables dans les cas prévus par le présent article.

Art. 50.

Le conducteur qui circule sans plaque de contrôle sera puni de l'amende jusqu'à fr. 200.

Circulation sans plaque de contrôle.

Art. 51

Les autorités cantonales compétentes de retrait sont tenues d'aviser l'autorité préposée au retrait des permis de conduire dans le cas particulier, de tout acte punissable pouvant entraîner le retrait.

Dénouciation.

CHAPITRE V.

Délimitation des compétences fédérales et cantonales.

Art. 52.

L'utilisation des routes pour le service de la Confédération est libre en tout temps, pour tout genre de véhicules.

Utilisation des routes pour le service de la Confédération.

Art. 53.

Le Conseil fédéral, après avoir pris l'avis des gouvernements cantonaux, est autorisé à déclarer ouvertes, par voie d'ordonnance, à la circulation des véhicules automobiles et des cycles, complètement ou partiellement, les routes né-

Routes de grand passage.

cessaires à la grande circulation générale. Hors ce cas, les cantons ont le droit d'interdire sur leur territoire la circulation des véhicules automobiles et des cycles ou d'y apporter des restrictions locales. Ils sont de même autorisés à édicter, sous réserve de l'approbation du Conseil fédéral, des restrictions temporaires pour le dimanche et l'époque de la montée des troupeaux à l'alpage et de la descente de ces troupeaux.

Art. 54.

Taxes et im-
positions.

¹ Le Conseil fédéral peut prescrire aux cantons, par voie d'ordonnance, le maximum des taxes de permis, des émoluments, redevances et impositions spéciales à percevoir sur les véhicules automobiles et les cycles.

² Les impositions seront perçues pro rata temporis.

³ Il est interdit de percevoir des taxes cantonales de transit.

⁴ La perception éventuelle de taxes pour l'entrée en Suisse de véhicules automobiles étrangers, est réservée à la Confédération.

⁵ Les cantons ne peuvent imposer les véhicules automobiles étrangers que si ceux-ci restent plus de trois mois en Suisse. L'imposition des véhicules automobiles affectés au service de la Confédération n'est autorisée qu'à proportion du temps où ils sont employés en dehors de ce service.

⁶ Les cycles au service de la Confédération sont exemptés de toute taxe.

Art. 55.

Subven-
tionnement
de routes
pour auto-
mobiles.

Lorsque la Confédération disposera de recettes provenant de la circulation des véhicules automobiles et qui, de par la loi, seront affectées à des subventions pour l'établissement, l'amélioration et l'entretien de routes servant à cette circulation, ces subventions seront consacrées en premier lieu aux routes de grand passage. Elles seront proportionnelles à la longueur du réseau des routes ouvertes aux automobiles dans les divers cantons et à la capacité financière de ces derniers. Elles pourront dépendre de la mesure dans laquelle les cantons affecteront à l'entretien des routes les recettes spéciales que leur procurera la circulation des véhicules automobiles.

CHAPITRE VI.

Dispositions transitoires et finales.

Art. 56.

¹ Le Conseil fédéral édictera les ordonnances nécessaires à l'exécution de la présente loi.

Ordonnances d'exécution.

² Les cantons désigneront les autorités compétentes prévues par la présente loi et édicteront les dispositions d'exécution qui sont de leur compétence. Est réservée, quant à ces dernières, l'approbation du Conseil fédéral.

Art. 57.

En tant que la loi fédérale sur l'assurance militaire n'est pas applicable, la Confédération est civilement responsable, à teneur de la présente loi, des accidents qui sont causés par des véhicules automobiles militaires.

Accidents causés par des véhicules automobiles militaires.

Art. 58.

Les employeurs soumis à la loi fédérale sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents ne sont pas civilement responsables, au sens des dispositions de la présente loi, des accidents causés par des véhicules automobiles et survenus à leurs employés et ouvriers assurés auprès de la Caisse nationale, à Lucerne. Sont applicables à ces cas les dispositions de la loi fédérale sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents (art. 128 et 129 de cette loi).

Rapports avec la loi fédérale sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents.

Art. 59.

Les articles 37 à 51, 57 et 58 ne sont pas applicables en cas d'accidents ou de contraventions survenus avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Application du droit antérieur.

Art. 60.

¹ Par l'entrée en vigueur de la présente loi, sont abrogés toutes les dispositions contraires des lois et ordonnances fédérales et cantonales, ainsi que les concordats relatifs à la circulation des véhicules automobiles, des 13 juin 1904, 7 avril 1914 et 29 décembre 1921.

Entrée en vigueur de la présente loi.

² Restent en vigueur les ordonnances qui régissent le contrôle militaire sur les véhicules automobiles.

³ Le Conseil fédéral fixera la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

**Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le projet d'une loi fédérale
sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles. (Du 3 novembre 1922.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1922
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.11.1922
Date	
Data	
Seite	461-501
Page	
Pagina	
Ref. No	10 083 431

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.