
Condensé

Le présent projet porte sur la révision de 18 articles appartenant à différents chapitres de la loi fédérale sur la circulation routière. Les modifications suivantes revêtent une importance particulière:

- Les communes devraient avoir, à l'avenir, qualité pour recourir dans les procédures cantonales ou dans la procédure devant le Conseil fédéral, en ce qui concerne les mesures touchant la circulation prises sur leur territoire.*
- La largeur maximale des véhicules, généralement autorisée jusqu'à présent, passe de 2 m 30 à 2 m 50, cette dernière largeur correspondant à la norme retenue sur le plan international. Quant au poids total des voitures automobiles à trois essieux dont un seul est entraîné, véhicules qui menacent particulièrement les routes, il sera porté à 22 tonnes, au lieu des 19 tonnes admises jusqu'ici.*
- Le Conseil fédéral pourra faire mesurer la consommation de carburant des véhicules et publier les résultats enregistrés en même temps que ceux des mesures des gaz d'échappement et du bruit.*
- Il est prévu d'exiger que la personne accompagnant un élève conducteur soit âgée de 23 ans révolus, l'actuelle obligation de posséder un permis de conduire depuis trois ans au moins étant maintenue.*
- L'entrave intentionnelle à une prise de sang devient un motif de retrait obligatoire du permis de conduire.*
- Au chapitre des règles de la circulation, le Conseil fédéral devrait être habilité à interdire qu'un salaire à la tâche soit versé aux conducteurs professionnels.*

Message

1 Partie générale

11 Situation initiale

Dans l'ensemble, la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01) a donné satisfaction. L'évolution rapide du trafic routier exige toutefois que l'on réexamine constamment les prescriptions pour les adapter aux réalités. C'est ainsi que la LCR a subi jusqu'à ce jour dix révisions partielles: le 19 juin 1959, le 8 mars 1960, le 23 juin 1961, le 16 mars 1967, le 9 mars 1972, le 20 mars 1975, le 21 mars 1980, le 20 juin 1980, le 20 mars 1981 et le 23 mars 1984.

Certaines demandes visant à modifier partiellement la LCR émanaient du Parlement lui-même, alors que d'autres figuraient dans diverses requêtes adressées aux autorités fédérales. Quelques dispositions doivent être modifiées parce qu'il faut en préciser le contenu pour garantir une pratique judiciaire uniforme.

12 Résultats de la procédure préliminaire

Le 16 juillet 1984, le Département fédéral de justice et police (DFJP) a soumis un avant-projet de révision partielle de la LCR à l'appréciation des cantons et des associations. Cet avant-projet fut aussi discuté au sein de la Commission permanente de la circulation routière, qui groupe des représentants de tous les milieux intéressés par les problèmes du trafic automobile (art. 106, 4^e al., LCR).

Dans la mesure du possible, le projet de révision qui vous est soumis tient compte des désirs exprimés lors de la procédure de consultation et des décisions de la Commission permanente de la circulation routière qui est représentative des divers milieux intéressés. Les réponses reçues seront commentées, si besoin est, dans la partie spéciale consacrée aux commentaires des divers amendements proposés.

Dans le projet, nous n'avons pas tenu compte de deux requêtes présentées notamment par des associations de chauffeurs professionnels. Il s'agissait en l'occurrence de créer les bases légales permettant d'accorder le sursis à l'exécution du retrait du permis de conduire, par analogie avec le droit pénal ou de renoncer au retrait différencié du permis de conduire selon les catégories de véhicules. Lors de la procédure de consultation, le Département fédéral de justice et police mit également ces deux objets en discussion. Les deux propositions furent toutefois rejetées à une forte majorité, le principal motif invoqué étant que cette facilité compromettrait le but essentiel du retrait du permis de conduire, à savoir d'amender le conducteur fautif et d'empêcher la récidive. Partageant ce point de vue, nous estimons que la possibilité de retirer le permis de conduire pour une durée différente selon les catégories de véhicules – conformément à l'article 34, 2^e alinéa,

de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC; RS 741.51) et dans les limites de la LCR en vigueur – est suffisante pour tenir compte de manière équitable de la situation particulière des chauffeurs professionnels.

13 Liquidation des interventions parlementaires

Le Conseil national nous a transmis un postulat Müller-Balsthal, du 21 mars 1980 (80.408) demandant une augmentation de la largeur maximale des camions et des autocars.

Une motion Kopp, du 10 juin 1981 (81.404) demande que l'on donne connaissance des résultats des mesures du bruit, des gaz d'échappement et de la consommation de carburant, faites lors de l'homologation des véhicules automobiles et qu'on les publie périodiquement. En outre, une motion Neukomm, du 17 juin 1981 (81.420), demande que les résultats de ces mesures figurent dans la documentation technique fournie avec le véhicule ainsi que dans la publicité. Ces deux interventions ont été transmises sous forme de postulats des deux Chambres.

Une motion déposée le 17 juin 1984 par la Commission des transports et du trafic du Conseil national exige que l'on renonce à l'expertise prévue par la loi lorsqu'il s'agit de déroger aux limites générales de vitesse sur les routes secondaires situées dans les localités. Les communes, principalement, se verraient ainsi accorder une plus grande marge de manœuvre pour fixer les limitations de vitesse. Le Conseil national a accepté cette motion, tandis que le Conseil des Etats ne l'a pas encore traitée (voir le commentaire de l'art. 32, au ch. 23).

2 Partie spéciale: Commentaires des propositions d'amendement

21 Modifications au titre premier «Dispositions générales»

Article 2

Au 4^e alinéa, nous proposons que la circulation sur certaines routes puisse être restreinte ou interdite temporairement non seulement pour des raisons d'ordre militaire, mais également pour des raisons relevant de la protection civile. Les mesures de ce genre ne devraient être ordonnées qu'en cas de nécessité impérieuse et donc uniquement par des organes de la protection civile que le Conseil fédéral aura expressément désignés à cet effet. Cette réglementation, qui a donné satisfaction dans le domaine militaire (cf. art. 4 à 14 de l'ordonnance du 1^{er} juin 1983 sur la circulation militaire; RS 510.710), se révèle aussi nécessaire dans celui de la protection civile, par exemple lorsqu'il s'agit d'ordonner des déviations du trafic lors d'exercices simulant des sinistres ou pour interdire à la circulation le tunnel du Sonnenberg, à Lucerne, qui doit servir d'abri de la protection civile.

En outre, nous vous proposons d'introduire *un nouvel alinéa 6* concernant

les croisements des voies ferrées avec les routes. Selon l'article 24 de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (RS 742.101), l'autorité fédérale de surveillance en matière de chemins de fer approuve l'établissement, le déplacement et la modification des croisements, y compris leur signalisation (ordonnance du 15 décembre 1975 sur la signalisation des passages à niveau; RS 742.148.31); les cantons ou les communes déterminent les signaux avancés (art. 104, 6^e al., de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière, OSR; RS 741.21). L'autorité de surveillance, le canton ou les communes suivent chacun leur procédure. Deux ou plusieurs procédures se sont finalement avérées contraignantes et inadéquates, ce d'autant plus que les autorités cantonales et communales, déjà consultées par l'autorité de surveillance en matière de chemins de fer lors de l'approbation des plans de la signalisation du croisement, ne disposent que d'une marge de manœuvre très réduite pour d'éventuelles modifications. A cela s'ajoute que les plans des croisements sont de plus en plus souvent établis par des spécialistes (ingénieurs du trafic) et qu'ils contiennent d'emblée les signaux nécessaires à toute la zone de croisement. Du reste, les cantons et les communes se sont, dans la plupart des cas, déjà exprimés sur le marquage et la signalisation lors de l'élaboration des plans. Aussi est-il judicieux et conforme au principe de l'économie de procédure que l'autorité de surveillance des chemins de fer fixe, au moment de l'approbation des plans, tout ce qui touche à la signalisation et au marquage. Les cantons et les communes seront préalablement entendus au cours de cette procédure. La procédure cantonale ou communale devient ainsi superflue. Grâce à cette modification législative, l'autorité de surveillance en matière ferroviaire sera également à même de prendre à temps les mesures de restriction de la circulation qu'un croisement (à niveau, supérieur ou inférieur) nécessite pour des raisons de sécurité. Cette modification s'appliquera mutatis mutandis aux voies de raccordement.

Article 3

Au 4^e alinéa, nous proposons de donner aux communes le droit d'interjeter recours contre des mesures touchant la circulation prises sur leur territoire, dans des procédures cantonales et devant le Conseil fédéral. Selon le droit en vigueur (art. 48 de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative; RS 172.021) la commune, faute d'y être expressément habilitée par le droit fédéral, n'a qualité pour recourir que si, comme un particulier, elle est touchée par la décision attaquée et qu'elle a un intérêt digne de protection à la faire annuler ou modifier. Selon la jurisprudence, les conditions de recours sont réunies lorsque la restriction de circulation concerne des véhicules ou des immeubles appartenant à la commune ou qu'elle constitue une charge financière pour cette dernière.

L'augmentation du trafic et ses conséquences néfastes exigent de plus en plus la mise en place de réglementations du trafic coordonnées et valables sur des surfaces étendues, qui peuvent englober un ou plusieurs quartiers, voire toute une localité. C'est pourquoi les intérêts de groupes entiers de la population, et non seulement de particuliers, sont fréquemment en jeu. En

outre, les communes ne peuvent atteindre que partiellement leurs objectifs de planification locale (plan directeur des transports et communications) si, faute de qualité pour recourir, elles sont empêchées d'exercer une influence suffisante sur les mesures visées à l'article 3, 4^e alinéa, LCR. Enfin, il est contradictoire qu'au niveau du canton, les communes disposent d'un moyen de recours fondé sur des dispositions cantonales libérales, alors que la voie de recours au Conseil fédéral leur est fermée en raison d'une réglementation fédérale plus sévère.

Lors de la procédure de consultation, ce sont essentiellement les cantons romands, les organisations de la police et quelques associations d'usagers de la route qui ont émis des avis négatifs, en faisant valoir que le droit de recours de la commune porte atteinte à la structure hiérarchique de l'administration, mise en place dans les cantons, et qu'il pourrait souvent être utilisé pour des motifs politiques plutôt que pour des raisons objectives. Ceux qui avancent ces arguments oublient d'une part que les communes sont des corporations de droit public autonomes dans l'organisation de notre Etat et d'autre part que leurs tâches en matière d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement sont très souvent liées étroitement à des mesures touchant la circulation. A cet égard, nous estimons dès lors qu'il se justifie de donner aux communes les mêmes droits, dans la LCR, que dans d'autres domaines comparables de notre législation (par ex. art. 34 de la loi sur l'aménagement du territoire, RS 700; art. 57 de la loi sur la protection de l'environnement, RS 814.01; art. 14 de la loi du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, FF 1985 II 1328). Les partis politiques, ainsi que la grande majorité des cantons et des associations ont d'ailleurs approuvé la proposition visant à donner aux communes la qualité pour recourir.

22 Modifications au titre deuxième «Véhicules et conducteurs»

Article 9

Les alinéas 4 et 6 sont subdivisés pour des raisons de technique législative; les alinéas 4, lettres a, b et d, ainsi que 6, lettres a et c restent toutefois inchangés quant à leur contenu.

Au 2^e alinéa, il est prévu de porter de 2 m 30 à 2 m 50 la largeur maximale des véhicules généralement autorisée.

Selon l'article 9, 2^e alinéa, LCR, actuellement en vigueur, la largeur des véhicules, chargement compris, ne doit pas dépasser 2 m 30; d'entente avec les cantons intéressés, le Conseil fédéral peut néanmoins ouvrir certaines routes aux véhicules ayant jusqu'à 2 m 50 de largeur. C'est dans ce sens que, selon l'article 64, 1^{er} alinéa, de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR; RS 741.11), des voitures automobiles et des remorques d'une largeur maximale de 2 m 50 – sous réserve d'une dérogation indiquée par un signal – peuvent circuler sur toutes les routes principales de même que, dans les localités touchées par une route principale, sur toutes les routes (c'est-à-dire même sur des routes secondai-

res étroites). Sont réputées routes principales, les routes désignées par le signal «Route principale» (n° 3.03, art. 37 OSR). C'est pourquoi toutes les routes nationales, environ 80 pour cent des routes cantonales et 65 pour cent des routes communales sont actuellement déjà ouvertes aux véhicules dont la largeur atteint 2 m 50. Sur proposition des cantons, le réseau des routes principales ouvertes aux véhicules ayant 2 m 50 de largeur est constamment étendu.

La réglementation actuellement applicable en matière de largeur des véhicules présente des inconvénients surtout pour le trafic international; la largeur maximale des véhicules est en effet fixée à 2 m 50 dans toute l'Europe, sauf en Suisse. Des conducteurs étrangers sont confrontés sans cesse à des difficultés lorsque, après être entrés tout à fait légalement en Suisse par une route principale avec des véhicules ayant 2 m 50 de largeur, ils utilisent ensuite à tort le réseau routier secondaire, faute de bien connaître la réglementation spéciale en vigueur dans notre pays. Les contrôles de police sont d'autant plus difficiles à effectuer que les véhicules étrangers ne sont pas munis d'un disque indiquant leur largeur. En pratique, les détenteurs suisses de véhicules se trouvent ainsi dans une situation moins favorable.

La réglementation actuelle en matière de largeur des véhicules a aussi une incidence défavorable, en Suisse, sur les activités liées au tourisme. Ne serait-ce que pour garantir le confort des passagers, les autocars ont presque tous 2 m 50 de largeur mais, sans autorisation spéciale, ils ne peuvent toutefois se rendre dans aucune des localités reliées uniquement par des routes secondaires. C'est pourquoi on évite souvent ces endroits-là. Bien qu'elles soient généralement situées dans des régions économiquement défavorisées et insuffisamment desservies par les moyens de transport publics, les localités en question sont obligées de renoncer aux avantages économiques non négligeables que leur procurerait le tourisme par autocars.

Une augmentation à 2 m 50 de la largeur des véhicules permettrait de mieux tirer profit des techniques modernes de transport, et cela même dans les localités situées à l'écart des routes principales. Nous pensons surtout à l'utilisation accrue des palettes et des conteneurs, deux systèmes de manutention prévus pour être utilisés sur des véhicules dont la largeur répond à la norme de 2 m 50.

Techniquement, les véhicules de 2 m 50 de largeur sont plus sûrs que ceux de 2 m 30. Ils offrent une meilleure stabilité (rapport hauteur/largeur plus favorable) et facilitent en outre l'utilisation de pneumatiques dont la capacité de charge est suffisante. Ils permettent aussi de maintenir entre les pneus jumelés la distance nécessaire à la sécurité (risque d'échauffement) ainsi qu'un écart suffisamment grand entre les pneus et le châssis. En ce qui concerne le comportement dans le trafic, la largeur (2 m 30 ou 2 m 50) a une influence moins déterminante que le diamètre de braquage du véhicule.

Certains milieux consultés craignent que l'augmentation prévue de la largeur des véhicules constitue un premier pas vers une élévation de la limite de 28 tonnes actuellement en vigueur pour les trains routiers et les

véhicules articulés (art. 9, 6^e al., LCR). Cette crainte est infondée. Malgré les demandes réitérées visant à une augmentation du poids maximal autorisé, demandes qui émanent en particulier de l'étranger, il n'y a aucune raison de remettre en question la limite de 28 tonnes. Celle-ci s'est d'ailleurs révélée judicieuse; elle empêche de manière efficace, l'accroissement excessif du trafic des poids lourds étrangers transitant par la Suisse et permet ainsi de maintenir dans des limites raisonnables les nuisances (bruit, fumées, gaz d'échappement, vibrations), ainsi que les perturbations du trafic provoquées par ces véhicules. Pour des motifs relevant de la politique des transports, de la réglementation du trafic et de la protection de l'environnement, il ne saurait donc être question d'élever la limite actuelle de 28 tonnes.

En outre, il n'y a pas non plus lieu de craindre qu'une augmentation à 2 m 50 de la largeur autorisée compromette la capacité de concurrence du rail par rapport à la route, crainte qui était exprimée dans certaines réponses reçues; actuellement, les véhicules dont la largeur maximale ne dépasse pas 2 m 30 sont utilisés principalement dans le trafic à courte distance (transports de chantiers, distribution de détail des marchandises), c'est-à-dire lors de transports pour lesquels le rail n'entre de toute manière pas en ligne de compte. Sur des distances plus longues – les seules pour lesquelles un transport par chemin de fer peut être envisagé – on utilise déjà couramment des véhicules de 2 m 50 de largeur; de toute façon les destinations des marchandises que l'on pourrait, le cas échéant, transporter par chemin de fer, sont le plus souvent situées dans des localités accessibles également par une route principale. Il importe aussi que la desserte de hameaux ou de localités de moindre importance, dépourvus de liaisons ferroviaires, puisse être assurée sans autorisation exceptionnelle au moyen de véhicules munis d'une carrosserie spéciale de 2 m 50 de largeur (bétailières, camions frigorifiques, etc.).

Il est vrai qu'à l'extérieur des localités, notamment, toutes les routes secondaires ne se prêtent pas à la circulation des véhicules mesurant 2 m 50 de largeur. Il n'est toutefois pas nécessaire de les adapter au nouveau gabarit maximum des véhicules, car il est tout à fait possible d'interdire la circulation des véhicules de 2 m 50 sur les routes inappropriées, au moyen du signal «Largeur maximale» (2.18). Les dépenses et le travail occasionnés par la mise en place de ces signaux resteraient dans des limites acceptables, car il ne serait pas nécessaire de signaler chaque route secondaire que l'on voudrait interdire aux véhicules mesurant 2 m 50 de largeur; dans les régions de montagne, par exemple, il suffirait de barrer toute une zone, en plaçant les signaux appropriés sur les routes d'accès.

Dans leurs réponses, certains milieux craignent que l'augmentation prévisible du nombre des véhicules de 2 m 50 de largeur ne fasse courir davantage de risques aux cyclistes et cyclomotoristes lors des dépassements. Compte tenu des expériences faites dans nos villes, où circulent déjà des véhicules de cette dimension, cette crainte ne paraît pas justifiée. En principe, la différence de 20 cm ne joue pas un rôle décisif lors des dépassements.

Dans l'ensemble, les arguments plaidant en faveur d'une largeur maximale légale de 2 m 50 nous paraissent avoir plus de poids que les arguments contraires. Cette opinion est d'ailleurs partagée par la grande majorité des cantons (lors de la procédure de consultation, seuls quatre d'entre eux ont rejeté cette proposition), ainsi que la plupart des associations et organisations. La Commission permanente de la circulation routière s'est aussi prononcée à une forte majorité en faveur de la limite de 2 m 50.

Au 4^e alinéa, lettre c, nous proposons de ramener de 16 m à 15 m 50 la longueur maximale autorisée pour les véhicules articulés, conformément à la norme en vigueur au sein de la Communauté européenne et dans d'autres pays de notre continent. Il est ainsi possible d'éviter les difficultés rencontrées lors de l'utilisation de véhicules articulés trop longs, à l'étranger, où l'on ne comprend pas que la Suisse, qui limite le poids à 28 tonnes – le plus bas d'Europe –, admette des véhicules articulés d'une longueur plus élevée que les Etats autorisant un poids maximum de 38 à 44 tonnes.

La réduction de la longueur admise n'entraîne qu'une diminution minimale de la capacité de chargement. Les détenteurs de véhicules peuvent s'en accommoder, d'autant plus facilement que, si la largeur est portée de 2 m 30 à 2 m 50 (cf. 2^e al.), ils pourront utiliser davantage de véhicules de ce gabarit, qui offrent une plus grande surface de chargement. Lors de la procédure de consultation, le raccourcissement à 15 m 50 ne fut pratiquement pas contesté.

Au 6^e alinéa, lettre b, nous proposons de porter à 22 tonnes le poids total autorisé pour les voitures automobiles à trois essieux, dont un seul est entraîné. Comparée à la limite de 25 tonnes applicable aux voitures automobiles à trois essieux dont deux au moins sont entraînés et aux normes en vigueur à l'étranger, la limite actuelle de 19 tonnes est proportionnellement trop basse.

Ce sont notamment les difficultés rencontrées dans le trafic international qui plaident en faveur d'une augmentation à 22 tonnes. L'actuelle limite peu élevée a des répercussions particulièrement défavorables sur le tourisme, parce qu'il est de plus en plus fréquent que les autocars étrangers soient munis de trois essieux, dont un seul est entraîné; le poids total inscrit dans le permis de circulation étranger est alors toujours supérieur à 19 tonnes. Lors de voyages en Suisse, ces cars ne peuvent donc pas transporter le nombre de passagers pour lequel ils sont prévus. Personne n'ignore que des agences de voyages étrangères ont résilié les contrats d'hébergement à long terme qu'elles avaient conclus avec des hôteliers suisses parce que, dans ces circonstances, elles ne pouvaient plus prendre la Suisse en considération dans leurs programmes de voyages. Des difficultés surviennent lors des contrôles de police, lorsque des autocars étrangers, dont le poids total inscrit dans le permis de circulation est de 22 tonnes, circulent en Suisse à pleine charge. Il serait excessif de faire débarquer une partie des passagers (et leurs bagages). C'est pourquoi la Commission intercantonale de la circulation routière a recommandé aux autorités cantonales compétentes, par circulaire du 9 août 1985, de renoncer à contrôler le poids des autocars à

trois essieux jusqu'à ce que la limite légale soit fixée à 22 tonnes et de n'intervenir que si le nombre des passagers excède celui des places prévues.

Certains milieux consultés craignent que l'augmentation du poids total ne provoque une distorsion de la concurrence rail/route au détriment du chemin de fer et que l'on n'enregistre un accroissement du nombre des poids lourds étrangers en transit. Les milieux qui émettent ces réserves méconnaissent certaines réalités économiques. A propos des conditions de concurrence rail/route et du nombre des poids lourds en transit, il est essentiel de ne pas toucher à la limite de 28 tonnes établie pour les trains routiers et les véhicules articulés. En revanche, peu importe à cet égard que, pour un train routier de 28 tonnes, la limite de poids du camion à trois essieux (dont un seul est entraîné) soit fixée à 19 ou à 22 tonnes. En effet, selon les dispositions actuelles de l'article 9, 6^e alinéa, LCR, le poids autorisé des camions à trois essieux dont deux sont entraînés peut déjà atteindre 25 tonnes.

Sont également infondées les craintes émises par quelques-uns, selon lesquelles l'augmentation du poids maximal à 22 tonnes provoquerait des dégâts plus considérables aux routes; en effet, ce n'est pas le poids total des véhicules qui joue le rôle déterminant, mais bien les charges exercées sur la chaussée par chaque essieu. A cet égard, ce sont précisément les véhicules à trois essieux qui ménagent particulièrement les routes. Il s'avère, par exemple, que les dégâts causés par une voiture automobile à trois essieux dont l'essieu double supporte une charge de 18 tonnes sont environ trois fois plus faibles que ceux imputables à une voiture automobile à deux essieux, dont l'essieu simple entraîné supporte une charge de 12 tonnes. Etant donné qu'en élevant le poids total à 22 tonnes, on n'augmente pas la charge admise pour l'essieu double (la réglementation, selon l'art. 9, 5^e al., LCR, des charges par essieu restant valable), les dégâts aux routes ne seront pas plus importants que si le poids total atteint 19 tonnes. Du point de vue de la protection de la structure des routes, il est même souhaitable d'utiliser davantage de véhicules à trois essieux, munis d'essieux doubles qui ménagent les chaussées, au lieu de voitures automobiles à deux essieux simples, qui abîment les revêtements routiers.

Article 12

Conçu sous la forme d'une norme de compétence, le 4^e alinéa devrait permettre au Conseil fédéral de faire mesurer également la consommation de carburant des véhicules automobiles, de publier périodiquement les résultats de ces mesures en même temps que les résultats des mesures du bruit et des gaz d'échappement et, enfin, de prescrire l'apposition, sur les véhicules, d'une marque munie de diverses données (marquage).

Ce sont les motions Kopp et Neukomm qui, en 1982, donnèrent la première impulsion visant à adopter cette disposition (BO N 1982 702 ss; E 1982 498 ss). Ces deux motions ayant des objectifs similaires, les conseils législatifs les ont traitées ensemble. Alors que le Conseil national les accepta sous forme de motions, le Conseil des Etats les transmit au Conseil fédéral sous forme de postulats des deux Chambres.

Ces interventions visaient à compléter l'homologation des véhicules par des mesures de consommation de carburant et à faire publier les résultats obtenus en même temps que ceux des mesures du bruit et des gaz d'échappement. De plus, elles voulaient obliger les constructeurs de véhicules à indiquer sur leurs produits et dans la publicité les résultats des mesures du bruit, des gaz d'échappement et de la consommation effectuées lors de l'homologation.

Notre proposition représente une solution possible permettant de réaliser ces postulats.

On peut admettre qu'une information fiable relative à la consommation de carburant des véhicules permettra aux automobilistes de prendre davantage conscience des problèmes de l'environnement et de l'énergie. Outre de faibles valeurs d'émissions, une consommation modeste représente un avantage de plus. Des sondages d'opinion effectués en 1984 ont révélé que les acheteurs potentiels de voitures attachaient une très grande importance à la consommation de carburant. Parmi les critères de choix au moment de l'achat d'une voiture, une faible consommation figure nettement en tête, bien avant d'autres critères, tels que le prix d'achat modique, l'entretien peu coûteux, la qualité et la durabilité, la sécurité, etc. (cf. Huguenin, Bureau suisse de prévention des accidents, «Das Automobil in den Massenmedien», bfu-Report 8, 1985, p. 68 ss., 149).

En ce qui concerne l'application de la disposition proposée, il faut toutefois tenir compte du fait que, dans le domaine de l'homologation des véhicules, les autorités ne seraient pas à même, en l'état actuel de l'équipement et des installations, de procéder à des mesures spéciales touchant la consommation des véhicules en plus des tâches qui leur incombent déjà. Aussi, seul entre en considération pour le moment un système d'attestation délivrée par les constructeurs eux-mêmes. Toutefois, celui-ci ne pourrait être appliqué que sur la base d'un arrangement à l'amiable avec les constructeurs. Lors du contrôle des gaz d'échappement, le Service d'homologation de l'Office fédéral de la police enregistrerait donc les résultats des mesures de consommation communiqués par les constructeurs. L'harmonisation des méthodes de mesure, notamment, serait la condition nécessaire pour obtenir des résultats si possible corrects, significatifs et comparables.

Il convient toutefois de relever que la consommation de carburant dépend toujours d'un grand nombre de paramètres. Elle varie d'une part (en fonction du véhicule) suivant la conception du moteur, le genre de boîte de vitesses, le poids du véhicule, le coefficient de résistance de l'air, etc., et d'autre part (indépendamment du véhicule), selon l'état de la route, les conditions atmosphériques, les températures et, surtout, suivant la manière de conduire de chaque individu. Les tests selon le cycle de conduite, actuellement d'un usage courant et répondant à des normes uniformes, sont fondés sur des situations simulées qui ne permettent pas de tenir compte de tous ces facteurs. Cette remarque s'applique aussi aux mesures effectuées par un laboratoire officiel.

Il faudrait donc toujours attirer l'attention de l'automobiliste sur le fait que

les chiffres de consommation sont avant tout des éléments de comparaison et que, suivant sa manière de conduire, il ne lui sera pas toujours possible de les atteindre en tant que valeurs absolues.

Quant au système de marquage des véhicules, il devrait être mis au point de concert avec les constructeurs et les importateurs. Il nous paraît judicieux d'y englober également les résultats des mesures du bruit et des gaz d'échappement. L'automobiliste disposerait ainsi, sous une forme claire, de tous les renseignements concernant les caractéristiques écologiques et énergétiques d'un véhicule. Il restera à choisir le système qui convient le mieux: par exemple, plaque de données dans le compartiment-moteur, inscription dans le manuel d'entretien, autocollant au tableau de bord ou en un autre endroit bien visible pour tout acheteur de voiture.

Nous pouvons partir de l'idée que les constructeurs et les importateurs prêteront leur concours pour réaliser les objectifs visés. Sinon, il faudrait envisager de les y contraindre officiellement, conformément à la formulation que nous proposons. Le moment venu, et pour autant que l'équipement et les installations nécessaires soient disponibles, cette nouvelle disposition permettra au Conseil fédéral de confier aux autorités fédérales chargées des expertises le soin de procéder à des mesures de consommation, soit sous forme de contrôles de nombreux véhicules, soit sous forme de sondages. De même, l'obligation de marquage pourra être introduite par voie d'ordonnance. Dans ce cas, les constructeurs devraient publier les résultats enregistrés lors des mesures officielles en les faisant figurer sur les produits.

La formulation de cette disposition, conçue comme une simple norme de compétence, nous paraît judicieuse: elle donne au Conseil fédéral toute latitude d'édicter une disposition dont le caractère interventionniste serait atténué au cas où une solution pourrait être trouvée sur la base d'un arrangement à l'amiable. En outre, on pourra étudier de manière plus approfondie le problème encore non résolu du système de marquage ainsi que le problème des catégories de véhicules auxquelles les mesures doivent s'appliquer.

Selon la version actuelle de l'article 12, 4^e alinéa, la Confédération publie périodiquement les résultats des mesures du bruit et des gaz d'échappement faites lors de l'homologation des véhicules automobiles. Contrairement à ce que l'on escomptait, la demande, pour cette publication officielle, est toujours restée très faible. Les deux éditions de 1985 ont encore été imprimées chacune à un tirage de 450 exemplaires, dont seuls la moitié furent vendus. En regard de la dépense d'environ 30 000 francs et du travail que nécessite l'impression de la brochure, ce résultat est très décevant.

Conçue sous forme de norme de compétence, notre proposition permet de rendre cette publication plus attrayante pour les acheteurs potentiels de voitures, en la complétant par les données relatives à la consommation de carburant. Suivant la manière dont l'obligation de marquer les véhicules sera fixée, il serait même superflu que la Confédération édite sa propre publication.

Article 15

Au *premier alinéa*, nous proposons d'exiger que la personne qui accompagne un élève conducteur soit non seulement titulaire du permis de conduire depuis trois ans au moins, mais encore qu'elle ait au moins 23 ans.

A la suite de la proposition d'une commission instituée par le Touring Club suisse et par le Comité national des moniteurs de conduite, commission dans laquelle la Confédération et d'autres associations et organisations s'occupant des problèmes de circulation routière étaient également représentées, le DFJP a mis en discussion, lors de la procédure de consultation, l'obligation, pour la personne qui accompagne un élève conducteur d'être titulaire du permis de conduire depuis cinq ans et non plus trois. Alors que la majorité des cantons ont rejeté cette prolongation de deux ans, la grande majorité des partis politiques et des associations l'on approuvée. Les adversaires du projet estiment que le fait d'exiger des accompagnateurs qu'ils possèdent le permis depuis plus longtemps ne constitue pas un véritable remède permettant d'accroître la sécurité routière.

Comparé à l'ensemble des conducteurs de véhicules automobiles impliqués dans des accidents, le nombre des élèves conducteurs, dûment accompagnés, qui sont victimes d'un accident est en fait insignifiant, puisqu'il ne dépasse pas quatre pour mille. Au surplus, la statistique ne permet pas d'établir de relation directe entre l'aptitude de l'accompagnateur et son expérience en tant que conducteur. Dans l'optique de la sécurité routière, il ne se justifie donc pas de porter de trois à cinq ans cette exigence concernant la durée. En outre, il faut craindre que cette innovation soit mal comprise et considérée comme une chicane inutile.

En revanche, il est notoire que l'aptitude de l'accompagnateur dépend non seulement de son expérience de conducteur, mais surtout de sa maturité de caractère. Notre proposition en tient compte en prévoyant un âge minimal de 23 ans en plus de l'obligation actuelle de posséder un permis de conduire depuis trois ans au moins. Le souci majeur de la commission précitée est dès lors pris en considération: plus la personne qui obtient son permis de conduire est jeune, plus la période d'attente avant l'âge limite de 23 ans sera longue (5 ans au maximum pour celui qui a obtenu son permis de conduire à l'âge de 18 ans).

Se fondant sur l'article 25, 2^e alinéa, lettre c, LCR, le Conseil fédéral a déjà prévu des réglementations spéciales pour les moniteurs de conduite et les instructeurs des apprentis chauffeurs de camions aux articles 16, 17 et 49 ss, OAC; ces deux catégories bénéficient d'une autorisation de former des conducteurs délivrée au terme d'une formation spéciale.

Au 4^e alinéa, il est prévu de transformer en une simple norme de compétence le mandat impératif confié au Conseil fédéral d'introduire, pour les élèves conducteurs, une formation partielle obligatoire dans une école de conduite.

Se fondant sur le mandat que les Chambres avaient confié au Conseil fédéral en 1975, l'Office fédéral de la police a invité les cantons, les associations et organisations intéressées, le 3 mars 1983, à se prononcer sur un

projet d'ordonnance introduisant l'obligation, pour les élèves conducteurs, de suivre une formation partielle auprès d'une école de conduite. La procédure de consultation a montré que le projet était rejeté pour l'essentiel. Sans exception, les cantons s'opposent à l'obligation, pour les élèves conducteurs, de suivre une formation pratique partielle auprès d'une école de conduite. En outre, sept cantons et un demi-canton rejettent même l'introduction d'un enseignement obligatoire de la théorie. Compte tenu de ce résultat négatif, la Commission permanente de la circulation routière a recommandé au DFJP, le 30 août 1983, de réétudier le problème de la formation des conducteurs de véhicules à moteur et d'élaborer des solutions de remplacement.

Notre proposition visant à transformer en une simple norme de compétence l'obligation d'introduire une formation partielle dans une école de conduite tient compte de la situation actuelle et laisse toute latitude au Conseil fédéral de rechercher une solution acceptable par les milieux intéressés. Cette proposition a d'ailleurs rencontré un large soutien lors de la procédure de consultation.

Article 16

Au 3^e alinéa, lettre g, nous proposons d'introduire, comme nouveau motif de retrait obligatoire du permis de conduire l'entrave à une prise de sang.

Selon la législation en vigueur, il est impossible de retirer le permis de conduire lorsqu'un conducteur s'est intentionnellement opposé ou dérobé à une prise de sang ou à un examen médical complémentaire ou a fait en sorte que des mesures de ce genre ne puissent atteindre leur but. Divers milieux considèrent depuis longtemps que cet état de choses constitue une injustice à l'endroit des conducteurs auxquels le permis de conduire est retiré pour cause d'ébriété. Cette injustice paraît d'autant plus grande qu'il n'existe aucune différence, au regard de la sanction pénale dont ils sont menacés, entre le conducteur qui circule en état d'ébriété et celui qui fait entrave à une prise de sang (art. 91, 3^e al., LCR).

Le Tribunal fédéral n'a pas voulu interpréter plus largement l'article 16, 3^e alinéa, lettre b, LCR, et n'a pas admis que cette disposition englobât aussi l'entrave à la prise de sang. Il estime qu'il incombe au législateur de créer, au besoin, un tel motif de retrait (ATF 104 Ib 194).

Ces dernières années, on a enregistré un nombre croissant de condamnations pour entrave à la prise de sang. Alors qu'en 1977, seules 203 condamnations avaient été prononcées, on en comptait déjà 347 en 1980 et même 395 en 1983. L'instauration de ce nouveau motif de retrait devrait entraîner une réduction du nombre des cas d'entrave à la prise de sang et de celui des délits de fuite. Il est bien connu, en effet, que les personnes qui, à tort ou à raison, s'attendent à subir une prise de sang, manifestent une forte tendance à quitter le lieu d'un accident incognito. Cette tentation est particulièrement grande chez les conducteurs qui ont déjà été condamnés pour avoir conduit en état d'ivresse ou qui, pour des raisons professionnelles, ne peuvent se passer d'un permis de conduire.

Dans les réponses qu'ils ont données lors de la procédure de consultation, la majorité des cantons, des associations et des organisations ont approuvé la création de ce nouveau motif de retrait. Quant à la Commission permanente de la circulation routière, elle s'est aussi prononcée pratiquement à l'unanimité en faveur de cette proposition.

Les adversaires du nouveau motif de retrait font surtout valoir que l'on s'écarterait du principe de la mise en danger, applicable aux mesures administratives. Ils oublient cependant que la LCR prévoit maintenant déjà le retrait obligatoire pour des faits qui ne constituent pas une mise en danger, notamment celui de soustraire un véhicule dans le dessein d'en faire usage (art. 16, 3^e al., let. d).

En outre, certains milieux attirent l'attention sur le risque qui consisterait à ne plus mettre tout en œuvre, à l'avenir, pour établir les faits en cas d'ébriété. Ces craintes sont injustifiées. S'agissant des retraits dits d'admonestation, l'autorité qui les prononce doit toujours se fonder sur les constatations de la police ou du juge; elle dispose donc des éléments de décision nécessaires.

Le retrait du permis pour conduite en état d'ébriété constitue une mesure administrative de caractère préventif et éducatif qui vise à accroître la sécurité du trafic. Dans ce cas, le retrait du permis a donc un rapport immédiat avec la circulation routière. En fixant le minimum légal à deux mois dans le cas normal et à une année en cas de récidive (art. 17, 1^{er} al., let. b et d, LCR) – ce qui est une mesure sévère – le législateur est parti de l'idée que les conducteurs en état d'ivresse créent une mise en danger grave de la circulation.

En revanche, les sanctions infligées en cas d'entrave à une prise de sang visent à préserver le cours normal de la justice. Ce motif de retrait s'écarte donc du principe de la mise en danger; il est comparable aux mesures administratives prises à l'encontre d'un conducteur qui a soustrait un véhicule dans le dessein d'en faire usage (art. 16, 3^e al., let. d, LCR) ou qui a utilisé un véhicule automobile pour commettre des actes délictueux (art. 16, 3^e al., let. f, LCR), mesures que le législateur a prévues pour lutter contre la criminalité. Aussi proposons-nous de fixer la durée minimale du retrait du permis de conduire pour cause d'entrave à une prise de sang, par analogie avec les motifs de retrait précités, c'est-à-dire à un mois au minimum dans le cas normal (art. 17, 1^{er} al., let. a, LCR) et à six mois au minimum en cas de récidive dans les deux ans (art. 17, 1^{er} al., let. c, LCR). Compte tenu de ces durées minimales, les autorités qui retirent les permis de conduire peuvent, dans les limites de leur pouvoir d'appréciation, fixer la durée du retrait selon les circonstances propres à chaque cas d'espèce.

Article 17

A l'alinéa 1^{bis}, nous vous proposons de fixer dans la loi la durée du retrait dit de sécurité, conformément à la jurisprudence constante.

La différence existant entre les retraits d'admonestation, pour violation de prescriptions de la circulation, prononcés pour une durée déterminée, et les

retraits de sécurité, pour inaptitude, répond à une jurisprudence constante depuis bien des années. Au premier alinéa, la loi en vigueur ne prévoit expressément une durée minimale que pour les retraits d'admonestation. En revanche, elle ne contient aucune disposition concernant la durée minimale des retraits de sécurité; il y a lieu de combler cette lacune. Dans les cas d'alcoolisme ou d'autres formes de toxicomanie (notamment de narcomanie), d'inaptitude caractérielle ou autre (cf. art. 14, 2^e al., LCR), il ne fait aucun doute que le défaut d'aptitude doit être recherché dans la personnalité même de l'intéressé. Au surplus, l'expérience a démontré que, pour s'amender, le conducteur concerné devait faire ses preuves durant une année au moins. Ce n'est qu'après ce délai d'épreuve qu'on peut dire avec plus ou moins de certitude s'il a surmonté ses faiblesses et si l'on peut lui restituer son permis en cas de pronostic favorable.

On renoncera à fixer un délai minimum d'épreuve si, pour des raisons médicales, le permis doit être retiré pour une durée indéterminée (par ex. jusqu'à ce que le médecin ait délivré un certificat d'aptitude); le permis peut être restitué dès que le motif médical de retrait n'existe plus (par ex. lorsque l'aptitude à conduire a été constatée par le médecin).

Au 3^e alinéa, nous proposons d'apporter une précision en ce qui concerne les modalités de la restitution conditionnelle du permis de conduire. Cette dernière constitue une faveur accordée en droit administratif qui correspond, par analogie, à la libération conditionnelle prévue dans le code pénal (art. 38 CP). Nous considérons toujours que la possibilité de restituer conditionnellement le permis de conduire est en principe judicieuse, surtout parce qu'un retrait de permis d'une assez longue durée représente une mesure radicale pour l'intéressé.

Les modalités de la restitution conditionnelle du permis ne sont toutefois pas résolues de manière satisfaisante dans la loi en vigueur. Non seulement le libellé actuel du 3^e alinéa réduit la durée minimale du retrait fixée à une année pour un conducteur qui a déjà circulé en étant pris de boisson (1^{er} alinéa, lettre d), mais encore il favorise le retrait de sécurité par rapport au retrait d'admonestation. En pratique, il est possible par exemple de restituer conditionnellement le permis de conduire après six mois déjà, aussi bien à l'alcoolique qui a fait l'objet d'un retrait de sécurité, qu'au conducteur frappé d'un retrait d'admonestation pour avoir de nouveau conduit un véhicule en étant pris de boisson, bien qu'une différenciation des deux cas corresponde manifestement à l'intention du législateur. La modification proposée veut atténuer cette situation paradoxale. L'expiration de la durée minimale fixée dans la loi, ou du délai d'épreuve prévu au premier alinéa, lettre d et à l'alinéa 1^{bis} devrait être une condition fondamentale pour la restitution conditionnelle du permis; cette restitution devient impossible avant l'expiration du délai d'une année pour le délinquant qui a de nouveau conduit en étant pris de boisson et avant l'échéance du délai d'épreuve d'un à cinq ans fixé dans la décision de retrait pour la personne frappée d'un retrait de sécurité. Le délai de carence de six mois pour la restitution conditionnelle du permis devrait, par conséquent,

s'appliquer aux retraits d'admonestation d'une assez longue durée prévus à l'alinéa premier, lettres a à c.

Article 22

Le *premier alinéa* prévoit que la Confédération peut conserver le droit de délivrer et de retirer les permis fédéraux mais qu'elle doit toutefois pouvoir transférer cette compétence aux cantons, pour autant que cela soit jugé opportun.

En 1982, la Commission de gestion du Conseil national a demandé qu'un groupe de travail interdépartemental examinât s'il était nécessaire de maintenir un permis fédéral de conduire. Ce groupe a conclu, dans son rapport, que le permis fédéral de conduire devrait être maintenu pour les entreprises des PTT et des CFF, mais supprimé dans l'administration générale de la Confédération. La version révisée du texte que nous vous proposons tient compte de cette proposition.

23 Modifications au titre troisième «Règles de la circulation»

Article 27

Au *2^e alinéa*, l'expression «lorsque fonctionne l'avertisseur spécial» doit être remplacée par «lorsque fonctionnent les avertisseurs spéciaux», traduction française, mise au pluriel, de l'expression allemande «beim Wahrnehmen der besondern Warnsignale». En effet, les véhicules prioritaires ne bénéficient de la priorité que si les avertisseurs acoustiques et optiques sont enclenchés simultanément.

Article 31

Au *3^e alinéa*, il y a lieu de remplacer la *première phrase* «Le conducteur doit veiller à ne pas être gêné, notamment par le chargement du véhicule» par «Le conducteur doit veiller à n'être gêné ni par le chargement ni d'une autre manière», traduction qui correspond mieux à la phrase allemande «Der Führer hat dafür zu sorgen, dass er weder durch die Ladung noch auf andere Weise behindert wird».

Article 32

Au *4^e alinéa*, nous proposons de donner au Conseil fédéral la compétence de prévoir des dérogations au principe selon lequel les limitations de vitesse ne peuvent être fixées qu'après une expertise.

Une motion de la Commission des transports et du trafic du Conseil national, du 17 juin 1984 (motion que le Conseil national a acceptée, mais que le Conseil des Etats n'a pas encore traitée), exige une simplification de la procédure appliquée pour introduire des limitations de vitesse sur les routes communales et les routes de quartiers; elle demande que l'on renonce à l'expertise expressément prescrite au *4^e alinéa* actuellement en vigueur.

Cette proposition s'est heurtée à une vive opposition lors de la procédure de consultation; seuls trois demi-cantons et une minorité des associations et organisations l'ont approuvée. Cette attitude négative s'explique par le fait que l'on redoute qu'une suppression de l'expertise n'entraîne des limitations de vitesse arbitraires.

Cependant, selon certains des avis exprimés, une simplification de la procédure serait parfois possible et l'on pourrait même renoncer à l'expertise dans des cas pleinement justifiés.

Les exceptions ne doivent pas être mentionnées dans la loi elle-même, dès lors que les limitations de vitesse appliquées sur les routes communales et les routes de quartiers doivent aussi répondre à certaines conditions objectives (par ex. l'augmentation de la sécurité routière ou une meilleure protection de l'environnement), conditions que le Conseil fédéral est mieux à même de définir en détail.

Article 33

Au *premier alinéa*, il y a lieu de remplacer la phrase «Le conducteur facilitera aux piétons la traversée de la chaussée» par «Le conducteur facilitera d'une manière appropriée la traversée de la chaussée aux piétons», traduction qui correspond mieux à la phrase allemande «Den Fussgängern est das Überqueren der Fahrbahn in angemessener Weisse zu ermöglichen».

Article 34

Au *4^e alinéa*, il convient de remplacer l'expression «circuler de front ou à la file» par «circuler de front ou derrière un autre», plus proche de la version allemande «beim Neben- und Hintereinanderfahren». «Circuler à la file» est en effet l'équivalent français de l'expression «Im Kolonnenverkehr fahren» (cf. art. 35, 2^e al., LCR).

Article 38

Au *4^e alinéa*, il y a lieu de remplacer l'expression «le conducteur obliquera à gauche» par «le conducteur s'écartera vers la gauche», traduction plus fidèle à l'allemand «Der Fahrzeugführer hat nötigenfalls nach links auszuweichen». En effet, l'emploi du verbe «obliquer» est impropre dans ce sens, puisqu'il est l'équivalent français de «abbiegen» (cf. par ex. art. 34, 3^e al., LCR).

Article 56

Au *nouvel alinéa 3*, nous proposons de donner au Conseil fédéral la compétence d'interdire qu'un salaire à la tâche ne soit versé aux chauffeurs professionnels.

Lors de la révision totale, en 1981, de l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR; RS 822.22), certains milieux ont suggéré de prévoir une interdiction de verser un salaire à la tâche aux chauffeurs professionnels. Faute de base

légale, il n'a pas été possible, à l'époque, d'entrer en matière sur cette proposition. Lors de la procédure de consultation, notre projet d'introduire une norme de compétence a reçu un accueil très favorable tant de la part des cantons que des associations et organisations. Certains milieux consultés ont même proposé non seulement d'habiliter, mais encore d'obliger le Conseil fédéral à interdire le versement d'un salaire à la tâche. Au sein de la Commission permanente de la circulation routière, les avis étaient partagés entre les tenants de la compétence et ceux de l'obligation.

Les inconvénients d'une rémunération des chauffeurs professionnels en fonction du trajet parcouru, de la quantité de marchandises transportées ou de prestations semblables sont manifestes. De tels modes de rémunération incitent les chauffeurs à conduire de façon dangereuse (notamment à ne pas respecter les limitations de vitesse), à surcharger les véhicules et à enfreindre les prescriptions sur la durée du travail et du repos; ils portent donc préjudice à la sécurité routière et à la santé des chauffeurs professionnels.

Par ailleurs, il convient de relever que l'interdiction de verser un salaire à la tâche est très difficile à contrôler. Nous en voulons pour preuve les expériences faites dans certains Etats étrangers (notamment des membres de la Communauté européenne) qui connaissent ce genre d'interdiction. En règle générale, les violations de l'interdiction de verser un salaire à la tâche n'apparaissent que si un employé s'est brouillé avec son employeur.

Compte tenu de la situation qui règne dans l'industrie suisse des transports routiers, il n'est pas nécessaire, pour le moment, de décréter une telle interdiction. Le versement d'un salaire à la tâche est un mode de rémunération plutôt rare, sauf dans la branche des taxis. Il suffit donc de donner au Conseil fédéral la compétence d'édicter une interdiction, pour lui permettre, le cas échéant, d'intervenir.

Article 57

Au *premier alinéa*, nous proposons de prévoir des exceptions aux règles de la circulation non seulement pour des besoins militaires, mais encore pour ceux de la protection civile.

Cette adjonction s'impose pour certaines règles spéciales applicables à la circulation des véhicules de la protection civile (par ex. en ce qui concerne l'éclairage des véhicules et le transport de personnes). S'agissant de l'assimilation de la protection civile au domaine militaire, nous vous renvoyons à notre proposition concernant l'article 2, 4^e alinéa.

Il y a lieu d'abroger le 4^e alinéa, dès lors que la matière est réglementée en détail à l'article 57b (nouveau).

Article 57b (nouveau)

La révision partielle du 20 mars 1975 autorisait le Conseil fédéral, à l'article 57, 4^e alinéa, LCR, d'interdire la fabrication, le commerce et l'usage d'appareils ou de dispositifs pouvant perturber ou rendre plus difficile, voire inefficace, le contrôle officiel de la circulation routière. Se fondant sur

cette disposition, le Conseil fédéral édicta, le 19 mars 1979, l'ordonnance concernant les appareils perturbant les contrôles du trafic routier (RS 741.437).

Les motifs d'ordre législatif qui avaient été invoqués dans notre message à propos de l'article 57, 4^e alinéa, LCR gardent encore toute leur valeur (cf. FF 1973 II 1165). Depuis l'entrée en vigueur des limitations de vitesse à 80 km/h hors des localités et à 120 km/h sur les autoroutes, le problème de la perturbation des contrôles de vitesse au moyen de détecteurs de radar a encore gagné en acuité. Ces appareils sont utilisés afin de pouvoir enfreindre impunément les limitations de vitesse imposées pour des motifs de sécurité routière et d'écologie. Ils permettent précisément aux amateurs de vitesse de ne pas se faire prendre. Par leur comportement, ces conducteurs rendent la circulation moins homogène et détériorent le climat du trafic; au surplus, ils incitent également d'autres usagers de la route à rouler trop vite. Cependant, comme l'expérience l'a montré, l'application des prescriptions actuelles concernant les détecteurs de radar présente, à différents égards, certaines difficultés. Pour l'interdiction de transporter des détecteurs de radar dans le véhicule, notamment, interdiction qui figure dans l'ordonnance précitée, la base légale fait défaut (arrêt du Tribunal fédéral du 14 septembre 1984). Compte tenu des tentatives d'éluder les interdictions prévues dans l'ordonnance du Conseil fédéral, il est nécessaire d'adopter une formulation plus exhaustive au niveau de la loi.

Au *premier alinéa*, nous prévoyons une interdiction complète des appareils et des dispositifs en question, de manière à rendre impossible leur présence en Suisse. En effet, si l'on entend contrecarrer efficacement toute perturbation des contrôles du trafic routier, il ne suffit pas d'interdire simplement l'utilisation de tels appareils ou dispositifs, mais il faut surtout empêcher les principaux actes préparatoires. Nous pensons d'abord au transport de ce genre d'appareils; il faut savoir, en effet, que les appareils existants actuellement dans le commerce peuvent être dissimulés n'importe où sans difficulté et très rapidement. Les organes de police sont donc dans l'impossibilité de prouver que ces appareils ont effectivement été utilisés.

Au *2^e alinéa* figure la définition légale de la notion de «mise sur le marché» utilisée au premier alinéa. Cette notion recouvre non seulement la fabrication et le commerce, c'est-à-dire l'activité commerciale proprement dite concernant ces dispositifs et appareils, mais encore tous les actes préparatoires permettant de les diffuser en Suisse. S'agissant de l'acquisition, il importe peu que ces appareils soient acquis contre rémunération ou non.

Quant au *3^e alinéa*, il prévoit la saisie, la confiscation et la destruction des appareils et dispositifs.

24 Modifications au titre quatrième «Responsabilité civile et assurance»

Article 69

Cet article est remanié en partie et formulé de manière plus précise.

Au *premier alinéa*, nous prévoyons que le détenteur du véhicule tracteur et celui du véhicule automobile remorqué doivent répondre solidairement des dommages causés à des tiers.

Selon le droit en vigueur, le véhicule tracteur qui tire une remorque ou un autre véhicule constitue une unité, avec pour conséquence que seul le conducteur du véhicule tracteur doit répondre du dommage en cas d'accident. Cette situation ne donne lieu à aucune critique tant qu'il s'agit d'une remorque au sens technique du terme, solidement accrochée au véhicule tracteur au moyen d'un dispositif approprié (crochet d'attelage, timon) ou d'un véhicule automobile remorqué au moyen d'une grue ou d'un essieu de remorquage et qui ne doit pas être dirigé par un conducteur (art. 72, 2^e al., OCR).

Mais la réglementation actuelle n'est pas satisfaisante lorsqu'il s'agit du remorquage d'une voiture automobile à l'aide d'une corde. Contrairement à la remorque, le véhicule automobile remorqué est relié au véhicule tracteur par un moyen de fortune, généralement une corde lâche; de plus, il est conduit par une personne titulaire d'un permis de conduire. Le fait que le véhicule automobile remorqué ait besoin d'une force extérieure pour avancer ne lui enlève rien de son caractère de véhicule automobile. Une voiture automobile remorquée, dont le moteur est arrêté, peut aussi présenter un risque inhérent (par ex. à cause de phares qui éblouissent, de la direction ou des roues qui se bloquent); il peut aussi arriver que son moteur se mette en marche de façon inopinée ou que le véhicule soit déporté du côté gauche de la chaussée à la suite d'une fausse manœuvre du conducteur et provoque ainsi un accident.

En outre, le dommage peut être supérieur à la couverture d'assurance du véhicule tracteur. Selon la réglementation en vigueur, le détenteur du véhicule tracteur qui remorque un véhicule automobile doit s'attendre à devoir répondre lui-même de la partie du dommage non couverte, alors que l'assurance du véhicule automobile remorqué peut refuser toute participation. C'est d'autant plus choquant lorsque l'automobile a effectué le remorquage pour rendre service et tirer quelqu'un d'une fâcheuse situation.

En droit de la responsabilité civile, on applique le principe général, fondé sur les articles 50 et 51 CO, selon lequel, lorsque plusieurs ont causé ensemble un dommage, ils sont tenus solidairement de le réparer (cf. aussi art. 60 LCR). Il n'y a aucune raison de ne pas appliquer ce principe aux dommages causés à des tiers durant le remorquage. L'application, par analogie, de l'article 60 LCR permet au juge de répartir les dommages de manière équitable et adaptée au cas d'espèce. La modification proposée est également approuvée par la doctrine.

En règle générale, le véhicule automobile remorqué est aussi couvert par l'assurance-responsabilité civile exigée par la loi, de sorte que les intérêts du lésé et ceux des assureurs des détenteurs de véhicules impliqués restent garantis.

Au 2^e *alinéa*, nous proposons un texte qui concorde avec celui du premier alinéa: il y a lieu d'englober dans l'assurance du véhicule tracteur non seu-

lement les remorques, mais encore les véhicules automobiles remorqués non assurés ou sans conducteur. Si, exceptionnellement, le véhicule automobile remorqué n'est pas assuré et que le dommage est supérieur à la garantie de l'assurance du véhicule tracteur, la partie du dommage non couverte sera réglée conformément à l'article 76 LCR.

La référence à l'article 64, 2^e alinéa, qui figure au 3^e alinéa actuel, est devenue caduque puisque, depuis la modification de la LCR du 20 mars 1975, l'article 64 donne au Conseil fédéral la compétence de fixer les montants de l'assurance minimale.

Au 4^e alinéa (nouveau), nous proposons une réglementation sur la responsabilité en cas de dommages résultant d'un accident entre le véhicule tracteur et la remorque ou le véhicule automobile remorqué. Selon la jurisprudence (ATF 101 II 257), la réparation des dommages corporels subis par les passagers d'une remorque est régie par la LCR, c'est-à-dire que le détenteur du véhicule tracteur est responsable en vertu du principe de la responsabilité dérivant du risque créé; en revanche, la responsabilité pour les dommages matériels causés à la remorque est régie par le CO, en vertu du principe de la responsabilité dérivant de la faute. Seules les dispositions sur la responsabilité figurant dans la LCR sont applicables lorsque le conducteur et les passagers du véhicule tracteur et du véhicule automobile remorqué ont subi des dommages corporels et les deux véhicules des dommages matériels: on se référera principalement à l'article 58 LCR et – si le lésé est détenteur – à l'article 61 LCR.

Article 77

Au premier alinéa, nous proposons de rendre le canton responsable lorsqu'il omet de retirer les plaques de contrôle d'un véhicule dont le détenteur a annoncé la mise hors circulation définitive.

Selon l'article 74, 5^e alinéa, OAC, le détenteur ayant annoncé à l'autorité que son véhicule est retiré définitivement de la circulation dispose d'un délai de quatorze jours pour faire immatriculer un autre véhicule; s'il ne le fait pas, il doit rendre les plaques de contrôle au terme de ce délai. S'il ne se soumet pas à cette obligation, le canton ordonnera de les retirer. Le canton qui ne le fait pas devra répondre de cette omission comme dans les autres cas cités au premier alinéa actuellement en vigueur.

25 Modifications au titre cinquième «Dispositions pénales»

Article 91

Au 3^e alinéa, nous préconisons de supprimer l'expression «ordonnés par l'autorité».

Selon une jurisprudence du Tribunal fédéral datant de plusieurs années (ATF 90 IV 95), il peut aussi y avoir entrave à la prise de sang lorsque celle-ci n'a pas (encore) été ordonnée. C'est par exemple le cas lorsque le coupable prend la fuite après un accident par crainte d'une prise de sang et

qu'il ne peut être arrêté que le lendemain; dans ces circonstances, une prise de sang ordonnée après coup serait le plus souvent inutile.

Article 94

Au 3^e *alinéa*, nous proposons de frapper d'une sanction toute utilisation d'un cycle sans droit.

Dans son arrêt 107 IV 142, le Tribunal fédéral a considéré que la personne qui s'empare d'un cycle ayant par hasard déjà été soustrait, n'était pas punissable pour des raisons objectives. Cela n'est guère satisfaisant – c'est d'ailleurs aussi l'avis du Tribunal fédéral – du point de vue de la culpabilité en droit pénal. On peut remédier à cette lacune en déclarant que toute utilisation d'un cycle sans droit est punissable.

Article 96

Au *chiffre 2, première phrase*, il y a lieu de remplacer l'expression «une assurance-responsabilité civile» par «l'assurance-responsabilité civile prescrite», traduction plus fidèle à la tournure «die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung», qui figure dans le texte allemand.

Article 99

Le nouveau *chiffre 8* contient la disposition pénale relative à l'article 57b LCR. La peine proposée donne un large pouvoir d'appréciation au juge et lui permet de punir sévèrement les récidivistes et les auteurs de délits graves (par ex. ceux qui font du commerce).

L'application de l'interdiction de faire de la publicité en faveur des détecteurs de radar ne présente pas de difficulté, pour autant que celui qui fait de la réclame soit domicilié en Suisse. Mais, selon les expériences faites jusqu'à présent, les personnes qui proposent de tels appareils à des acheteurs potentiels dans des organes de presse suisses ou d'une autre manière (par ex. au moyen de prospectus, de lettres publicitaires, etc.) sont pratiquement toutes domiciliées à l'étranger. Or dans bien des cas, il est impossible d'intervenir pénalement contre de telles personnes, faute de pouvoir recourir à l'entraide judiciaire. Aussi est-il nécessaire d'étendre la répression aux personnes qui, en Suisse même, contribuent à faire de la réclame en faveur des détecteurs de radar, par exemple aux imprimeurs de prospectus ou aux personnes responsables des annonces dans un journal ou des émissions publicitaires à la radio, etc. La base légale nécessaire est prévue au 2^e *alinéa*.

26 Modifications au titre sixième «Exécution de la loi, dispositions finales»

Article 106

Au *premier alinéa*, nous proposons d'autoriser le Conseil fédéral à charger ses départements d'édicter des prescriptions particulières de caractère technique.

Selon une jurisprudence constante du Tribunal fédéral (cf. ATF 101 Ib 70 et les arrêts antérieurs auquel il est fait référence), la délégation législative est admise lorsque les prescriptions fondées sur une sous-délégation sont de nature essentiellement technique. Dès 1948 déjà, le droit fédéral est même allé plus loin en admettant généralement la délégation de compétence du Conseil fédéral aux départements (anciennement: art. 7, 1^{er} al., de la loi fédérale du 12 mars 1948 relative à la force obligatoire du recueil systématique des lois et ordonnances de 1848 à 1947 et à la nouvelle série du recueil des lois, RO 1949 II 1927; actuellement: art. 7, 5^e al., de la loi sur l'organisation de l'administration; RS 172.010) En revanche, l'article 106, 1^{er} alinéa, LCR, actuel exclut une telle sous-délégation de compétence au profit des départements.

Vu son importance et le grand nombre de personnes qu'il concerne, le droit de la circulation routière est incontestablement une matière qui doit, par principe, être régie par la loi ou, au moins, par des ordonnances du Conseil fédéral. Or la limitation des compétences, en vigueur aujourd'hui, se révèle trop rigide et trop compliquée dans la législation, notamment lorsqu'il s'agit de régler des détails techniques, soit que le législateur a déjà confié, entièrement ou en grande partie, au Conseil fédéral (par ex. art. 5, 3^e al., art. 8 et art. 30, 4^e al., LCR). C'est ainsi qu'après avoir repris par exemple des normes minimales de caractère international, il devient nécessaire de procéder à des adaptations techniques dans l'OSR, l'ordonnance du 27 août 1969 sur la construction et l'équipement des véhicules routiers (RS 741.41) ou les annexes de l'ordonnance du 17 avril 1985 relative au transport des marchandises dangereuses par route (RS 741.621), adaptations qui ne nécessitent cependant aucune appréciation politique de la part du Conseil fédéral. Une sous-délégation plus large, en accord avec les autres lois fédérales, est donc indispensable, au moins pour régler les détails techniques.

3 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel pour la Confédération et les cantons

Les modifications proposées n'ont aucune incidence sur l'état du personnel et les finances des cantons.

Seule la modification de l'article 12, 4^e alinéa (enregistrement de la consommation de carburant et marquage des véhicules), peut avoir des répercussions au niveau des finances et de l'état du personnel de la Confédération.

L'enregistrement de la consommation de carburant sur la base d'attestations délivrées par les constructeurs et les importateurs eux-mêmes, n'entraînera guère de frais supplémentaires. Il pourrait toutefois s'avérer nécessaire d'accroître l'effectif du personnel (un à deux postes de travail) si les autorités fédérales d'expertise devaient mesurer elles-mêmes, sur une grande échelle ou par sondages, la consommation de carburant. Mais, comme nous l'avons déjà relevé, l'équipement technique n'est de toute façon pas prêt pour permettre de mener à bien une telle tâche.

Les coûts résultant du marquage des véhicules devraient être assumés par les constructeurs et les importateurs. La Confédération, en revanche, doit prendre à sa charge, comme auparavant, les frais de publication périodique des résultats constatés ou enregistrés. Pour calculer ces frais, nous partons de l'idée que la publication va continuer à paraître, comme jusqu'à présent, deux fois par année. Avec un volume de 50 pages environ et un tirage initial de 50 000 exemplaires, on peut évaluer les frais annuels de production à 72 000 francs.

4 Grandes lignes de la politique gouvernementale

Le présent projet est annoncé dans les Grandes lignes de la politique gouvernementale 1983-1987 (FF 1984 I 153, ch. 611 et appendice 2).

5 Constitutionnalité

Nos propositions de révision visent à compléter et préciser les prescriptions existantes. Elles se fondent – comme ces dernières – sur les dispositions constitutionnelles citées en préambule à la LCR. Seule la norme de compétence figurant à l'article 12, 4^e alinéa, requiert des explications quant à ses fondements en droit constitutionnel.

Vu l'article 37^{bis}, 1^{er} alinéa, de la constitution fédérale, la Confédération peut, en ce qui concerne les automobiles, édicter des prescriptions de droit public de tout genre, sauf des prescriptions relatives aux taxes ou contraires à une autre disposition constitutionnelle (Steiner, «Gutachten über die Verfassungsmässigkeit der Bestimmungen des Vorentwurfs zum SVG», p. 5).

L'article 24^{septies} de la constitution, consacré à la protection de l'environnement, vise à protéger l'homme et son milieu naturel contre les atteintes nuisibles ou incommodantes, en combattant notamment la pollution de l'air et le bruit. L'article 31^{sexies} de la constitution oblige la Confédération à prendre des mesures pour protéger les consommateurs.

Selon les arrêts du Tribunal fédéral 99 Ia 617 et 102 Ia 114, les dispositions constitutionnelles ne sont pas subordonnées mais coordonnées entre elles et doivent, dans la mesure du possible, s'harmoniser.

Tant la protection de l'environnement que celle des consommateurs justifient les mesures proposées au 4^e alinéa de l'article 12. Des dispositions visant à sensibiliser les utilisateurs de véhicules au problème de la consommation de carburant peuvent donc se fonder sur l'article constitutionnel relatif à la protection de l'environnement. Et, du point de vue de la protection du consommateur, l'acheteur/utilisateur a aussi un intérêt légitime à connaître la consommation d'énergie des véhicules automobiles.

Les impératifs de protection de l'environnement et de protection des consommateurs coïncident en partie avec les objectifs globaux de droit public, fixés dans la loi fédérale sur la circulation routière. Il est donc naturel d'inscrire dans la LCR une norme qui concerne les véhicules automobi-

les même si rien, en théorie, ne s'opposerait à ce qu'une disposition sur le marquage, par exemple, figure dans un arrêté consacré à la protection des consommateurs.

L'enregistrement officiel de la consommation de carburant des véhicules automobiles ne porte pas atteinte à la liberté du commerce et de l'industrie, d'autant que l'on ne prévoit aucune limite de consommation. De plus, la simple obligation de déclarer, faite aux constructeurs en vue d'améliorer l'information des consommateurs, ne paraît pas contraire au principe de la liberté du commerce et de l'industrie (cf. Gygi, *Wirtschaftsverfassungsrecht*, 1981, p. 120). Une prescription qui imposerait, pour les annonces publicitaires, l'utilisation exclusive des valeurs officiellement enregistrées dépasserait toutefois les limites de la loi sur la circulation routière.

30954

**Loi fédérale
sur la circulation routière
(LCR)**

Projet

Modification du

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du 27 août 1986¹⁾,
arrête:*

I

La loi fédérale du 19 décembre 1958²⁾ sur la circulation routière (LCR) est modifiée comme il suit:

Titre

(Ne concerne que le titre allemand)

Art. 2, 4^e et 6^e al. (nouveau)

⁴ Si les besoins de l'armée ou de la protection civile l'exigent, la circulation peut être restreinte ou interdite temporairement sur certaines routes. Le Conseil fédéral désignera les autorités militaires et de la protection civile habilitées à prendre des décisions en ce sens. Avant de prendre une telle mesure, celles-ci en informeront les autorités cantonales.

⁶ Pour les croisements entre les voies ferrées ou les voies de raccordement et les routes publiques ou privées, l'autorité de surveillance en matière de chemins de fer fixe les conditions auxquelles la circulation publique est admise ainsi que la signalisation et le marquage appropriés.

Art. 3, 4^e al., dernière phrase (nouvelle)

... Dans les procédures cantonales et devant le Conseil fédéral, les communes ont qualité pour recourir lorsque des mesures touchant la circulation sont ordonnées sur leur territoire.

¹⁾ FF 1986 III 197

²⁾ RS 741.01

Art. 9, 2^e, 4^e et 6^e al.

² La largeur ne dépassera pas 2 m 50, chargement compris.

⁴ La longueur, chargement non compris, atteindra au maximum:

- | | |
|--|---------|
| a. Pour un camion | 10 m |
| b. Pour un autocar ainsi que pour un camion à plus de deux essieux | 12 m |
| c. Pour un véhicule articulé | 15 m 50 |
| d. Pour un train routier | 18 m. |

⁶ Le poids total atteindra au maximum:

- | | |
|---|-------|
| a. Pour une voiture automobile à deux essieux . | 16 t |
| b. Pour une voiture automobile à trois essieux lorsqu'un seul est entraîné | 22 t |
| lorsque deux d'entre eux ou tous les trois sont entraînés | 25 t |
| c. Pour un train routier, pour un véhicule articulé ainsi que pour une voiture automobile à plus de trois essieux, dont deux ou plus sont entraînés | 28 t. |

Art. 12, 4^e al.

⁴ Le Conseil fédéral peut décider de faire mesurer, lors de l'homologation, la consommation de carburant des véhicules automobiles, en plus du bruit et des gaz d'échappement. Il peut prescrire que les résultats de ces mesures soient publiés et indiqués sur les véhicules. Sur demande, également, les autorités de la Confédération et des cantons donneront connaissance de ces résultats.

Art. 15, 1^{er} et 4^e al., première et deuxième phrases

¹ Les courses d'apprentissage avec voitures automobiles ne peuvent être entreprises que si l'élève est accompagné d'une personne âgée de 23 ans révolus et possédant depuis trois ans au moins un permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule.

⁴ Le Conseil fédéral peut édicter des prescriptions sur la formation des conducteurs de véhicules automobiles. Il peut notamment prescrire qu'une partie de la formation soit confiée à un titulaire du permis de moniteur de conduite. . .

Art. 16, 3^e al., let. g (nouvelle)

³ Le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire doit être retiré:

- g. S'il s'est intentionnellement opposé ou dérobé à une prise de sang ou à un examen médical complémentaire ou s'il a fait en sorte que des mesures de ce genre ne puissent atteindre leur but.

Art. 17, al. 1^{bis} (nouveau) et 3^e al., deuxième phrase, ainsi que troisième phrase (nouvelle)

^{1bis} Le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire sera retiré pour une durée indéterminée si le conducteur n'est pas apte à conduire un véhicule automobile soit pour cause d'alcoolisme ou d'autres formes de toxicomanie soit pour des raisons d'ordre caractériel ou autres. Le retrait sera assorti d'un délai d'épreuve d'une année au moins. S'il est ordonné pour des raisons médicales, il ne sera pas fixé de délai d'épreuve.

³ ... La restitution ne peut avoir lieu avant l'échéance de la durée légale minimale (1^{er} al., let. d) et de celle du délai d'épreuve lié au retrait de sécurité (al. 1^{bis}). Lorsque le conducteur n'observe pas les conditions imposées ou trompe d'une autre manière la confiance mise en lui, le permis sera retiré à nouveau.

Art. 22, 1^{er} al., deuxième phrase, ainsi que troisième phrase (nouvelle)

¹ ... Cette compétence appartient au canton de stationnement pour les véhicules et au canton de domicile pour les conducteurs. La Confédération peut établir des permis fédéraux pour les véhicules de la Confédération et leurs conducteurs.

Art. 27, 2^e al., première phrase

² Lorsque fonctionnent les avertisseurs spéciaux des voitures du service du feu, du service de santé ou de la police, la chaussée doit être immédiatement dégagée. ...

Art. 31, 3^e al., première phrase

³ Le conducteur doit veiller à n'être gêné ni par le chargement ni d'une autre manière. ...

Art. 32, 4^e al., première phrase

⁴ Les mesures prévues au 3^e alinéa ne peuvent être prises qu'après une expertise; le Conseil fédéral édicte des prescriptions détaillées et peut prévoir des exceptions. ...

Art. 33, 1^{er} al.

¹ Le conducteur facilitera d'une manière appropriée la traversée de la chaussée aux piétons.

Art. 34, 4^e al.

⁴ Le conducteur observera une distance suffisante envers tous les usagers de la route, notamment pour croiser, dépasser, circuler de front ou derrière un autre.

Art. 38, 4^e al.

⁴ S'il est empêché de circuler sur le côté droit de la route par un tramway ou chemin de fer routier venant en sens inverse, le conducteur s'écartera vers la gauche.

Art. 56, 3^e al. (nouveau)

³ Le Conseil fédéral peut interdire que le salaire des conducteurs professionnels de véhicules automobiles soit calculé en fonction du trajet parcouru, de la quantité de marchandises transportées ou de prestations semblables.

Art. 57, 1^{er} et 4^e al.

¹ Le Conseil fédéral peut édicter des règles complémentaires de circulation et prévoir, lorsque des circonstances particulières l'exigent, des exceptions aux règles de circulation, notamment pour des besoins militaires et de protection civile, ainsi que pour des routes à sens unique.

⁴ *Abrogé*

L'article 57^{bis} devient l'article 57a

Chapitre septième:
Perturbation des contrôles de la circulation routière
(nouveau)

Art. 57b

¹ Les appareils et les dispositifs qui peuvent rendre plus difficile, perturber, voire rendre inefficace, le contrôle officiel du trafic routier (par ex. les détecteurs de radar) ne doivent pas être mis sur le marché ou acquis, ni installés ou emportés dans des véhicules, ni fixés sur ceux-ci, ni utilisés de quelque manière que ce soit.

² Par «mettre sur le marché» on entend fabriquer ou importer des appareils, faire de la réclame en leur faveur, les transporter, les vendre, ainsi que les remettre de quelque manière que ce soit.

³ Les organes de contrôle saisiront de tels appareils ou dispositifs; le juge ordonnera la confiscation et la destruction.

Art. 69

Remorques des véhicules automobiles; véhicules automobiles remorqués

¹ Le détenteur du véhicule tracteur répond du dommage causé par la remorque ou par le véhicule automobile remorqué; les dispositions concernant les dommages causés par des véhicules automobiles sont applicables par analogie. Lorsque le véhicule automobile remorqué est conduit par une personne, son détenteur et celui du véhicule tracteur sont solidairement responsables.

² L'assurance du véhicule tracteur couvre également la responsabilité civile pour les dommages provoqués par

- a. La remorque;
- b. Le véhicule automobile remorqué que personne ne conduit;
- c. Le véhicule automobile remorqué conduit par une personne, lorsque ce véhicule n'est pas assuré.

³ Les remorques servant au transport de personnes ne seront mises en circulation que si leurs détenteurs ont conclu une assurance complémentaire pour la remorque de sorte que l'ensemble du train routier soit couvert dans les limites de l'assurance minimale fixée par le Conseil fédéral selon l'article 64.

⁴ Les dispositions de la présente loi sont applicables pour déterminer la responsabilité du détenteur du véhicule tracteur pour les dommages corporels subis par les passagers de remorques ainsi que la responsabilité pour les dommages survenant entre le véhicule tracteur et le véhicule automobile remorqué. Les dispositions du code des obligations sont applicables pour déterminer la responsabilité du détenteur du véhicule tracteur pour les dommages matériels causés à la remorque.

Art. 77, 1^{er} al., deuxième phrase

¹ . . . Le canton est civilement responsable de la même manière s'il omet de retirer le permis de circulation et les plaques de contrôle dans les soixante jours qui suivent l'avis donné par l'assureur selon l'article 68 ou après que le détenteur a informé l'autorité de la mise hors circulation définitive d'un véhicule.

Art. 91, 3^e al.

³ Sera passible des mêmes peines celui qui, intentionnellement, se sera opposé ou dérobé à une prise de sang ou à un examen médical complémentaire ou qui aura fait en sorte que des mesures de ce genre ne puissent atteindre leur but.

Art. 94, ch. 3, première phrase

3. Celui qui, sans droit, aura utilisé un cycle, sera puni des arrêts ou de l'amende. . . .

Art. 96, ch. 2, 1^{er} al., première phrase

2. Celui qui aura conduit un véhicule automobile en sachant qu'il n'était pas couvert par l'assurance-responsabilité civile prescrite ou qui devait le savoir en prêtant toute l'attention commandée par les circonstances, sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende. . . .

Art. 99, ch. 8 (nouveau)

8. Celui qui met sur le marché des appareils ou des dispositifs qui peuvent rendre plus difficile, perturber, voire rendre inefficace, le contrôle officiel du trafic routier, les acquiert, les installe ou les emporte dans des véhicules, les fixe sur ceux-ci ou les utilise de quelque manière que ce soit, celui qui contribue à faire de la réclame en faveur de tels appareils ou dispositifs, sera puni des arrêts ou de l'amende.

Art. 106, 1^{er} al., dernière phrase

¹ . . . Il peut autoriser les départements à régler les détails techniques, notamment en matière de signalisation routière ainsi que de construction et d'équipement des véhicules routiers.

II

¹ La présente loi est sujette au référendum facultatif.

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

Message concernant la modification de la loi sur la circulation routière du 27 août 1986

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	39
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	86.043
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.10.1986
Date	
Data	
Seite	197-228
Page	
Pagina	
Ref. No	10 104 873

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.