FEUILLE FÉDÉRALE

107^e année

Berne, le 7 juillet 1955

Volume II

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 30 francs par an; 16 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement

Avis: 50 centimes la ligne ou son espace; doivent être adressés franco à l'imprimerie des Hoirs C.-J. Wyss, société anonyme, à Berne

6921

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant un projet de loi sur la circulation routière

(Du 24 juin 1955)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous adresser le message ci-après, à l'appui de notre projet de loi sur la circulation routière.

A. Généralités

1. La loi en vigueur

La loi du 15 mars 1932 qui régit actuellement la circulation des véhicules automobiles et des cycles eut un prélude long et mouvementé.

Elle fut précédée par les deux concordats conclus en 1904 et 1914 en vue d'une réglementation uniforme de la circulation des véhicules automobiles et des cycles. Ces concordats contenaient des prescriptions sur les permis pour les véhicules automobiles et leurs conducteurs, sur l'équipement de ces véhicules et des cycles, ainsi que des règles de circulation. Ils étaient toutefois incomplets, car ils ne pouvaient modifier le droit civil fédéral ni, par conséquent, régler la responsabilité civile des détenteurs de véhicules automobiles; le concordat de 1914 rendit cependant obligatoire l'assurance-responsabilité civile. L'unification de la législation par le moyen des concordats ne put donner satisfaction, parce que certains cantons n'adhérèrent ni au premier concordat ni au second et que l'application des concordats laissait fréquemment à désirer. Mais ce fut surtout la révision des dispositions imposée par les progrès de la technique qui rencontra des difficultés.

Assez tôt, le besoin se fit sentir de laisser au droit fédéral le soin de réglementer la circulation automobile. Déjà en 1902, le conseiller national Scherrer-Füllemann proposa, au cours des délibérations sur la loi concernant

la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur, d'appliquer les principes de ladite loi également aux voitures automobiles. On préféra cependant envisager l'élaboration d'une loi spéciale. En 1909, les chambres adoptèrent une motion Walther demandant que la constitution fût complétée par une disposition permettant à la Confédération de régler la circulation automobile dans son ensemble. Une autre motion, de la même année, exprimait le vœu qu'un projet de loi sur la responsabilité civile des automobilistes fût présenté sans délai. Dans son message du 22 mars 1910 (FF 1910 I 812, voir aussi le message supplémentaire du 3 novembre 1916, FF 1916 IV 129), le Conseil fédéral proposa cependant de reviser tout d'abord la constitution dans le sens de la motion Walther. L'article 37bis fut introduit dans la constitution en 1921 seulement, après que les chambres eurent finalement rejeté la thèse, plusieurs fois triomphante, suivant laquelle une réglementation fédérale n'était nécessaire que pour la responsabilité civile, après qu'elles eurent rassuré, par une réserve dans le texte du nouvel article, ceux qui craignaient une ingérence par trop grande dans la souveraineté cantonale sur les routes et dissipé les appréhensions touchant la souveraineté cantonale en matière d'impôts et de police.

Le Conseil fédéral présenta son projet de loi par un message du 3 novembre 1922 (FF 1922 III 461); mais il s'écoula encore dix ans jusqu'à l'entrée en vigueur d'une loi. Ce projet, que les chambres modifièrent sensiblement, manifesta, jusque dans sa teneur définitive (FF 1926 I 360), une certaine parenté avec le concordat, mais on y voit déjà se dessiner en maints endroits les lignes fondamentales de la loi actuelle. Le projet fut rejeté dans la votation populaire du 15 mai 1927. La même année fut déposée une initiative suivant laquelle la Confédération aurait le soin de légiférer sur la circulation routière dans son ensemble. L'initiative tendait en outre à charger la Confédération de certaines attributions en matière de construction et d'entretien des routes et abordait le problème du financement. L'arrêté fédéral du 21 septembre 1928 allouant des subventions aux cantons pour les routes ouvertes aux automobiles (parts du produit des droits d'entrée sur la benzine) régla la question du financement, mais d'une manière qu'on jugea provisoire dès le début. Les conseils législatifs partagèrent l'opinion du Conseil fédéral, selon laquelle la Confédération devait être en mesure, pour assurer la sécurité de la circulation des véhicules automobiles et des cycles, d'édicter, au besoin, des règles concernant les «autres» usagers de la route. Par une motion, ils demandèrent au Conseil fédéral de présenter, sur la base de l'article 37bis de la constitution, un projet de loi prévoyant que les règles de la circulation seraient applicables à tous les usagers de la route dans la mesure où il y aurait relation entre eux et les automobilistes ou cyclistes. Les chambres recommandèrent, sans présenter un contre-projet, de rejeter l'initiative sur la circulation routière; l'initiative fut rejetée dans la votation populaire du 12 mai 1929.

Entre temps, l'urgence d'une loi sur les véhicules automobiles était devenue évidente. Certains postulats et motions des conseils législatifs exprimaient le désir que tous les problèmes posés par la circulation fussent réglés par la loi, tandis que d'autres se bornaient à réclamer au moins un projet de loi sur la responsabilité civile. Un projet de *loi sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles* fut soumis aux chambres par un message du 12 décembre 1930 (FF 1930 II 875, voir aussi le rapport du Conseil fédéral du 24 novembre 1931, FF 1931 II 683). La discussion en fut terminée au bout de quatre sessions. La teneur définitive de la loi (RO 48, 525. Cf. actuellement RS 7, 593) représente une nette amélioration par rapport au projet rejeté en 1927. Une demande de referendum lancée contre la loi ne recueillit pas le nombre nécessaire de signatures. Les prescriptions sur la signalisation routière furent mises en vigueur le 1^{er} décembre 1932 et les autres dispositions le 1^{er} janvier 1933. La Suisse eut ainsi une loi sur la circulation qui soutenait la comparaison avec les dispositions édictées par les Etats voisins; pour ce qui touchait la réparation des dommages, elle était en avance de bien des années sur les règles adoptées par la plupart de ces Etats.

Prévoyant que la législation sur les automobiles se développerait, on avait donné à la loi le caractère d'une loi-cadre. Exceptions mises à part, elle se bornait à énoncer des principes. Les détails, notamment les questions techniques sujettes à des modifications rapides, la signalisation routière ainsi que les précisions et compléments à apporter aux dispositions législatives sur la circulation avaient été laissés dans la compétence du Conseil fédéral; il en fut de même des problèmes dont la solution n'avait pas encore été trouvée, par exemple la réparation des dommages causés par des véhicules automobiles étrangers.

Même si l'on fait abstraction des conséquences temporaires de la législation de guerre, on constate que la loi n'est pas restée sans changements. Dans deux cas, une prescription du droit extraordinaire a été reprise dans la législation ordinaire. Dans le premier cas, il s'agit de la réglementation spéciale concernant les permis des véhicules automobiles soumis à réquisition et de leurs conducteurs; la prescription a été insérée dans l'article 11 de la loi, lors de la revision de l'organisation militaire le 1^{er} avril 1949 (RO 1949, 1595); le second cas concerne la disposition portant de 11 à 13 tonnes le poids en pleine charge des camions lourds, disposition confirmée par la législation ordinaire dans l'arrêté fédéral du 26 septembre 1952 (RO 1952, 1068).

Dans un domaine particulier de la circulation automobile, une réglementation spéciale fut instituée par la loi du 29 mars 1950 sur les entreprises de trolleybus (RO 1951, 663). Ajoutons, pour finir, que le code pénal suisse, entré en vigueur le 1^{er} janvier 1942, a exercé une influence importante sur le droit en matière de circulation routière.

Des changements plus nombreux s'imposèrent pour les prescriptions d'exécution. Une centaine d'arrêtés du Conseil fédéral vinrent modifier ou compléter les ordonnances principales, qui sont: le règlement d'exécution du 25 novembre 1932, les ordonnances et arrêtés du 17 octobre 1932 sur la signalisation routière, du 4 décembre 1933 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles, du 23 février 1934 sur la circulation des véhicules automobiles et remorques de l'armée et du 22 mars 1935 sur les véhicules automobiles du service d'incendie. Cela ne signifie cependant pas que les prescriptions d'exécution du Conseil fédéral aient suivi de près les progrès de la technique et le développement de la circulation. Seules furent apportées les modifications indispensables. Nous facilitâmes l'application de ce principe en chargeant certains départements, en particulier celui de justice et police, de régler différents détails par des décisions prises dans des cas spéciaux. Pour faire la lumière sur maintes autres questions, il suffisait que le département de justice et police donnât son interprétation de l'une ou l'autre prescription en vigueur; bien qu'elle ne fût pas obligatoire, cette interprétation fut acceptée régulièrement par les autorités administratives et de police cantonales et généralement aussi par les tribunaux. Déjà avant la seconde guerre mondiale (alors que le développement de la circulation était encore assez lent), il en résulta un grand nombre de règles issues de décisions particulières, sur lesquelles il n'est pas facile d'avoir une vue d'ensemble. Le rapide essor de la circulation après la guerre obligea d'abandonner toute idée de faire de ces règles un ensemble cohérent. Il fallut se contenter de résoudre des problèmes particuliers devenus importants d'une manière souvent fortuite; d'autres questions, non moins importantes pour la sécurité routière, durent être laissées en suspens, par la force des choses.

2. La revision de la loi

Efforts tendant à reviser la loi

Une revision fut déjà réclamée au moment où la loi de 1932 était à peine entrée en vigueur. On demandait alors la revision des dispositions qui avaient une importance économique particulière, parce qu'elles limitaient l'emploi des remorques, la largeur des camions, le poids total en charge des trains routiers et la vitesse des véhicules automobiles lourds. Le principal de ces vœux — souvent renouvelés dans la suite — tendait à ce qu'une charge utile de 10 tonnes puisse, en règle générale, être transportée par un train routier; pendant la deuxième guerre mondiale et la période immédiate d'après-guerre, ces différentes demandes furent satisfaites pour l'essentiel sous la pression des événements. Les besoins extraordinaires qui se manifestèrent à cette époque dans le domaine des transports rendaient nécessaire de mieux utiliser les véhicules routiers; l'augmentation du poids admissible en charge suscita d'autant moins d'objections

que l'arrêté sur le statut des transports automobiles réglait l'aspect économique du problème.

Ces demandes de revision, fondées sur des considérations économiques, visaient presque exclusivement des arrêtés d'exécution. Mais le besoin de voir modifier la loi elle-même, d'une façon plus ou moins détaillée, se fit déjà sentir à la fin des années «trente». Les dispositions légales sur l'éclairage des cycles et des véhicules agricoles se révélaient de plus en plus insuffisantes. Par leurs divergences, les dispositions cantonales sur l'assurance-responsabilité civile obligatoire des cyclistes faisaient naître le désir de voir s'établir un régime uniforme pour toute la Suisse. Quelques lacunes étaient apparues dans les dispositions pénales de la loi; lors de l'adoption de l'une ou l'autre prescription d'exécution, on avait constaté plusieurs fois que la base légale était trop étroite ou pour le moins douteuse.

Les projets de revision passèrent naturellement à l'arrière-plan durant la guerre. Lorsque la circulation reprit ensuite son essor, on ne put songer immédiatement à les réaliser, parce qu'il fallait s'occuper d'abord des prescriptions d'exécution. En sa qualité d'organisation centrale des associations directement intéressées à la circulation des véhicules automobiles et des cycles, la fédération routière suisse commença les travaux préparatoires pour une revision de la législation automobile; elle chargea en 1945 une commission de spécialistes d'élaborer des projets de revision pour la loi et le règlement d'exécution. En 1948, le département fédéral de justice et police demanda aux cantons et aux associations intéressées de lui faire connaître leurs vœux touchant la revision; le nombre de ces vœux dépassa de loin tout ce qu'on pouvait attendre. Par la suite, la société suisse des juristes, dans son assemblée de Frauenfeld en 1949, s'occupa de la revision de la loi, ce qui contribua à faire la lumière sur la nécessité et les buts d'une telle revision. La même année fut signée à Genève la nouvelle convention internationale sur la circulation routière, qui ne manqua pas d'exercer une influence sur les travaux de revision. En janvier 1952, le département fédéral de justice et police fut en mesure de présenter aux milieux intéressés, avec prière de se prononcer à cet égard, l'avant-projet d'une nouvelle loi sur la circulation routière, qui devait servir de base de discussion. De l'automne 1952 au printemps 1954, une commission de 51 experts examina l'avant-projet de manière approfondie et le remania sous la direction de M. J. Strelbel, juge fédéral. Notre projet s'inspire fortement du projet de cette commission d'experts.

Nécessité de la revision

Dans son ensemble, la loi actuelle a donné satisfaction. Mais cela ne signifie pas qu'elle ne doive pas être révisée. Le projet qui vous est soumis n'entend point faire table rase des anciennes dispositions; ce ne serait ni désirable ni possible. Les règles de la circulation ne doivent pas être

bouleversées. Elles doivent être seulement adaptées aux besoins actuels. Le nombre des moyens que la loi met à disposition pour renforcer la sécurité routière et pour lutter contre les accidents ne peut être augmenté que dans une mesure restreinte. Ce qui importe, c'est que ces moyens soient rendus aussi judicieux et efficaces que possible. Les principes qui régissent la réparation des dommages sont passés dans les mœurs et ont donné de bons résultats; il ne s'agit, pour l'essentiel, que d'adapter aux risques actuels l'étendue de la réparation et de chercher à combler les lacunes que révèle le mode de réparation en vigueur. Si la loi appelle une revision totale, ce n'est pas parce que tout le problème de la circulation routière doit être repensé; c'est à cause du nombre des modifications de détail et des compléments auxquels il faut procéder.

On conçoit mieux qu'une telle revision soit nécessaire si l'on se représente les changements enregistrés dans la circulation depuis 1933 et surtout depuis la fin de la deuxième guerre mondiale. Le plus évident de ces changements réside dans l'intensité de la circulation: le parc suisse des véhicules automobiles et le nombre des véhicules automobiles venant chaque année de l'étranger en Suisse pour un séjour temporaire ont à peu près quadruplé depuis 1947 par rapport aux «meilleures» années d'avant-guerre. Les progrès de la technique sont indéniables. Ils se manifestent non seulement dans l'amélioration des performances et le perfectionnement général des catégories courantes des véhicules — du cycle à moteur auxiliaire à l'autocar lourd avec changement de vitesse automatique — mais encore dans les nouveautés que représentent les voitures à bras pourvues d'un moteur, les véhicules tout-terrain à usages multiples et les types modernes de machines de travail. En outre, l'usage auquel peuvent servir les véhicules automobiles s'est sans cesse étendu. En 1933 par exemple, la motorisation de l'armée et de l'agriculture n'était encore qu'à ses débuts; à l'heure actuelle, on ne saurait presque plus envisager de circonstances où le véhicule automobile n'est pas employé.

Voici à titre d'exemple les modifications et innovations qui commandent une revision de la loi: l'institution de l'expertise obligatoire des types de véhicules, combinée avec des contrôles complémentaires périodiques des véhicules en circulation; l'amélioration de l'éclairage des cycles et des véhicules agricoles; la nécessité de compléter les dispositions pénales et de rendre plus sévères les prescriptions touchant le retrait du permis de conduire ainsi que l'application de mesures administratives à l'encontre des cyclistes en faute. Signalons, dans cet ordre d'idées, le problème de la responsabilité de l'employeur pour les contraventions commises par les conducteurs professionnels de véhicules automobiles. Il faut, au surplus, augmenter les montants de l'assurance obligatoire couvrant la responsabilité civile; il y aurait également lieu de garantir — comme il en va déjà dans certains autres États — la réparation du dommage lors des accidents, heureusement peu nombreux, qui sont causés par des véhicules automobiles

mis en circulation de manière illégale sans assurance ou des véhicules qui demeurent inconnus. Il faut enfin trouver une solution uniforme au problème de l'assurance des cyclistes.

La ratification de la convention internationale sur la circulation routière qui a été conclue à Genève le 19 septembre 1949 et qui est déjà entrée en vigueur pour une série d'Etats européens implique également certaines modifications de la loi. La Suisse était partie à la convention internationale de Paris, de 1909, relative à la circulation des automobiles. Elle est aujourd'hui partie à la convention internationale du 24 avril 1926, également conclue à Paris, relative à la circulation automobile. Elle ne peut rester à l'écart de la nouvelle convention. Les conventions antérieures ne touchaient guère la circulation interne des Etats membres, mais fixaient seulement les conditions auxquelles les véhicules automobiles et leurs conducteurs étaient admis à circuler en dehors de l'Etat où ils étaient stationnés ou domiciliés. La nouvelle convention oblige les Etats membres à introduire dans leur législation interne certaines règles fondamentales de circulation. C'est pourquoi nous ferons entrer dans notre droit quelques nouvelles règles de circulation. Il s'agira surtout de soumettre plus rigoureusement aux règles de la circulation ayant une importance générale les usagers de la route qui ne conduisent pas de véhicules automobiles ou de cycles. Si la France, la République fédérale d'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg ont remanié dernièrement leur législation routière et si une revision est prévue en Autriche et en Italie, c'est, en particulier, pour la raison que ces pays ont déjà donné leur adhésion à la nouvelle convention ou envisagent de le faire.

Ce qui importe surtout, c'est d'obtenir du législateur une décision sur les points où s'est établie une pratique en marge du droit en vigueur ou en contradiction avec lui. Tel est notamment le cas en ce qui concerne la largeur des voitures automobiles. En raison des intérêts suisses en jeu, il avait fallu renoncer en 1950 à interdire l'entrée en Suisse des autocars étrangers dépassant la largeur maximum de 2 m 40 fixée par la loi. La situation est analogue pour les tolérances de poids qui ont été admises en faveur des camions lourds. Un nouveau texte législatif doit également régler le sort des mesures que le Conseil fédéral, se fondant sur l'article 69, 5^e alinéa de la loi, a prises, « jusqu'au règlement par la loi », au sujet des inventions ou nouvelles applications techniques. Cela concerne la réglementation spéciale pour les cycles à moteur auxiliaire et la largeur des voitures automobiles lourdes munies de pneumatiques à basse pression.

Etendue et moment de la revision

Lors des travaux préparatoires, il a été suggéré de n'entreprendre qu'une revision partielle portant sur les innovations les plus urgentes et de remettre

à plus tard les autres modifications désirables. En suggérant cela, il n'était pas question de contester la nécessité d'une revision totale, mais on se demandait si le moment serait favorable et s'il ne faudrait pas consacrer plus de temps à cette revision.

Il n'est guère possible de traiter séparément les questions à régler. L'expertise des types de véhicules nécessite des contrôles complémentaires périodiques; l'augmentation des montants d'assurance oblige d'examiner si la responsabilité causale doit être limitée en conséquence. L'adhésion à la nouvelle convention internationale n'exige pas simplement la modification de quelques règles de circulation. Elle exige que notamment les usagers de la route non motorisés soient tenus d'observer des règles uniformes dans une mesure plus grande que ce n'était le cas chez nous auparavant. Les modifications urgentes représentent déjà un remaniement considérable de la loi; elles commandent qu'on revoie simultanément, par souci de cohérence, les autres dispositions de la loi. En outre, il est urgent de reviser complètement les principales dispositions d'exécution, c'est-à-dire le règlement du 25 novembre 1932; or on ne pourrait qu'aboutir à du provisoire si l'on n'entreprenait maintenant qu'une revision partielle en remettant à plus tard une revision totale de la loi. Il est enfin avantageux pour la sécurité du droit et de la circulation qu'une revision totale — envisagée ou en cours — ne dure pas trop longtemps, car elle éveille des espoirs divers et peut faire naître un certain flottement.

B. Explication du projet

La *constitutionnalité* des innovations inscrites dans notre projet a été examinée avec soin. Le projet s'écarte de la loi antérieure en ce qu'il établit dans une plus grande mesure des règles sur la circulation et même quelques prescriptions touchant l'admission des «autres» usagers de la route (art. 19 et 20), c'est-à-dire de ceux qui ne se servent ni de véhicules automobiles ni de cycles. Cette extension de la loi aux autres usagers n'est aucunement en contradiction avec l'article 37 *bis* de la constitution. Cet article, qui réserve expressément à la Confédération le droit d'édicter des prescriptions sur les véhicules automobiles et les cycles, a toujours été compris en ce sens qu'il donne à la Confédération le pouvoir de soumettre à des règles les autres usagers de la route, en tant qu'ils sont en rapport avec la circulation de véhicules automobiles et de cycles. Par conséquent, toute prescription fédérale touchant les «autres» usagers de la route est constitutionnelle lorsqu'elle permet une circulation ordonnée des automobiles et des cycles.

À l'époque, on s'était abstenu intentionnellement d'appeler «loi fédérale sur la circulation routière» la loi actuellement en vigueur. Ce *titre* nous paraît indiqué pour la nouvelle loi qui, plus que la loi en vigueur, représentera également pour les «autres» usagers de la route la pièce maîtresse de toute la législation suisse sur la police de la route.

En plus de l'article 37 *bis* de la constitution, qui doit être pris en considération avant tout autre, le *préambule* du projet cite, comme dans la loi actuelle, les articles 64 et 64 *bis*, qui servent de base aux dispositions légales de caractère civil ou pénal. Parmi les autres dispositions constitutionnelles qui pourraient être invoquées pour servir de base à certains articles de la loi, mentionnons par exemple, en ce qui touche la circulation des véhicules militaires, l'article 20 de la constitution. Toutefois, le préambule se borne à mentionner encore l'article 34 *ter*, selon lequel la Confédération peut édicter des prescriptions destinées à protéger les employés. Cette mention est indiquée, car, lorsqu'il s'agira de régler la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles, on verra apparaître une relation très étroite entre les buts recherchés par la protection des employés et par l'amélioration de la sécurité routière.

TITRE PREMIER

Dispositions générales

Le champ d'application (art. 1^{er})

En règle générale, la loi n'est applicable que sur la voie publique (1^{er} al.). Par voie publique il faut entendre tout terrain servant à la circulation, y compris une place, un pont, un passage sous-voie, etc. Le caractère public d'une route dépend non pas de la qualité du propriétaire mais de l'usage qui en est fait. Est publique une route que chacun peut utiliser. Il n'est pas nécessaire qu'elle soit ouverte à toutes les catégories d'usagers; même une piste cyclable est publique si n'importe quel cycliste a le droit de l'emprunter.

Les dispositions légales régissant la responsabilité civile et l'assurance s'appliquent également aux accidents survenus en dehors de la voie publique. Celui qui, ayant perdu la maîtrise de son véhicule automobile, est sorti de la route et, en dehors de celle-ci, a causé un préjudice à quelqu'un, est civilement responsable selon la présente loi. Il en est de même de celui qui se rend chez une personne habitant sa propriété privée et y cause des dommages avec un véhicule automobile.

Les règles de la circulation (2^e al.) s'appliquent aux conducteurs de véhicules automobiles et aux cyclistes sur toutes les routes publiques; elles s'appliquent donc aussi au conducteur de véhicule automobile qui, par mégarde ou parce qu'il y est contraint, par exemple par le service de la Confédération, emprunte une route sur laquelle son véhicule n'est pas admis à circuler. En revanche, les «autres» usagers de la route ne sont soumis au droit fédéral sur la circulation que s'il existe une relation entre eux et la circulation des véhicules automobiles et des cycles, c'est-à-dire sur les seules routes ouvertes aux véhicules automobiles et aux cycles. Peu de routes étant encore fermées complètement aux véhicules auto-

mobiles et aux cycles, la distinction prévue par le 2^e alinéa de l'article premier n'a qu'une importance restreinte. C'est pourquoi il serait aussi possible de soutenir que le législateur fédéral, sans outrepasser sa compétence, pourrait soumettre aux règles de la circulation fixées dans la présente loi les «autres» usagers de la route, même quand ils circulent sur des routes fermées aux véhicules automobiles et aux cycles.

Dispositions touchant l'utilisation des routes (art. 2 à 4)

Les cantons gardent la souveraineté sur les routes dans la mesure où le droit fédéral ne leur impose pas des restrictions (art. 2, 1^{er} al.). Par exemple, il appartient aux cantons d'édicter des restrictions à la circulation des «autres» usagers de la route; il appartient de même au droit cantonal de régler l'utilisation des routes pour des buts étrangers à la circulation, par exemple pour l'étalage ou la vente de marchandises.

Pour des raisons pratiques, les cantons cèdent aux communes (art. 2, 2^e al.) la compétence de régler la circulation locale, ce qui n'exclut pas leur droit de regard sur les mesures prises par elles. D'après la loi de 1932, les communes ne pouvaient prendre aucune mesure touchant la circulation des véhicules automobiles et des cycles sans requérir dans chaque cas l'assentiment du canton. Cette procédure n'était ni pratique ni toujours observée. C'est pourquoi l'approbation ne doit plus être obtenue que pour les restrictions durables à la circulation des véhicules automobiles et des cycles.

La compétence d'ouvrir plus ou moins complètement les routes à la circulation ou de décréter des restrictions ou des interdictions de circuler appartient en partie à la Confédération, en partie aux cantons. Notre projet délimite clairement leurs attributions.

D'après l'article 37bis, 2^e alinéa, de la constitution, la Confédération peut déclarer ouvertes à la circulation, sans réserve ou en prévoyant des conditions restrictives, les routes nécessaires au grand transit (art. 3, 1^{er} al., lettre a). Jusqu'à ce jour, le Conseil fédéral ne s'est jamais vu obligé de faire usage de cette compétence; en dépit de quoi, il n'est pas superflu de la lui accorder.

La compétence d'établir des prescriptions pour les véhicules automobiles et les cycles (art. 37bis cst.) comprend pour la Confédération le droit d'interdire temporairement, sur l'ensemble du territoire suisse, la circulation des véhicules automobiles (art. 3, 1^{er} al., lettre b). Depuis 1934, le droit fédéral interdit en effet aux camions lourds de circuler la nuit. On pourrait par exemple envisager pour ces camions une interdiction de circuler le dimanche. En revanche, il nous semble qu'on pourrait, sans recourir à la contrainte légale mais en faisant appel à la bonne volonté du public, réaliser le vœu fréquemment exprimé d'un Jeûne fédéral «sans automobiles».

Pour restreindre la circulation sur les routes postales de montagne (art. 3, 1^{er} al., lettre c), on s'est fondé jusqu'à ce jour sur l'article 3 de la loi sur le service des postes. A l'avenir également, il faudra maintenir sur quelques routes postales de montagne, peu nombreuses, la circulation à sens unique, dans chaque direction à tour de rôle.

Il convient que ce soit le Conseil fédéral qui désigne les autoroutes (art. 3, 2^e al.), car il s'agit principalement de routes intercantionales. En se fondant sur la nouvelle loi, le Conseil fédéral ne peut évidemment pas exercer une influence sur la construction des autoroutes; il peut seulement soumettre les routes qui ont été construites comme telles à un statut spécial touchant la circulation (voir art. 41, 3^e al.).

Le droit de restreindre la circulation pour des raisons militaires (art. 3, 3^e al.), qui n'est pas mentionné dans la loi en vigueur, appartient à la Confédération non pas en vertu de l'article 37*bis* mais de l'article 20 de la constitution; en conséquence, il peut être opposé à toutes les catégories d'usagers de la route. Les restrictions militaires à la circulation doivent être ordonnées le plus rarement possible, et seulement après que l'autorité cantonale a été consultée.

Il faut reconnaître à la Confédération, comme à un propriétaire de route privé, le droit de déterminer si et dans quelle mesure elle veut ouvrir à la circulation publique les routes qui sont sa propriété; il s'agit en premier lieu des voies d'accès à des constructions militaires. Si elle ne veut pas le faire ou veut le faire seulement dans une mesure restreinte, elle ne doit pas être obligée au préalable de demander au juge de prononcer une interdiction ou de requérir un arrêté de l'autorité cantonale; elle doit pouvoir prendre elle-même les dispositions nécessaires et placer les signaux (art. 3, 4^e al.).

Le droit des cantons d'interdire la circulation des véhicules automobiles et des cycles est réglé, pour l'essentiel, de la même façon par l'article 4 du projet que par l'article 3 de la loi en vigueur. Les cantons jouissent d'une très large liberté pour édicter des interdictions totales de circuler et des restrictions temporaires. Dans ce domaine, il n'y a pas de limite à leur droit, sous réserve de l'arbitraire visé par l'article 4 de la constitution; toutefois, leurs décisions ne peuvent pas s'appliquer aux routes de grand transit désignées par le Conseil fédéral ou aux véhicules circulant pour le service de la Confédération (1^{er} al.). Le projet de loi ne maintient pas l'obligation de consulter le Conseil fédéral avant d'édicter des restrictions temporaires; elle n'a pas eu d'importance dans la pratique. Sur les routes interdites à la circulation automobile et aux cycles, les cantons peuvent autoriser le service de livraison à domicile. On ne peut dès lors considérer de telles routes comme fermées complètement aux véhicules automobiles et aux cycles; c'est pourquoi les règles de la circulation fixées par le droit fédéral devront y être observées.

Les autres restrictions à la circulation des véhicules automobiles et des cycles, notamment l'interdiction de circuler avec certaines catégories de véhicules automobiles, les restrictions touchant le poids, la largeur et la vitesse et autres restrictions analogues ne peuvent être décrétées par les cantons que pour des raisons de police consacrées par le droit fédéral. Le droit en vigueur ne permet de prendre ces mesures que pour assurer la sécurité de la circulation et protéger la structure de la route; notre projet permet également de faciliter ou régler la circulation et, d'une manière générale, «de satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales» (2^e al.), afin qu'il soit possible de tenir compte de toutes les tâches incombant à la police de la circulation.

On exprime parfois l'opinion qu'il faudrait également autoriser les cantons, en vertu de l'article 37 *bis* de la constitution, à décider des limitations de poids et de vitesse, etc., non seulement pour des raisons de police mais aussi pour d'autres raisons, fondées par exemple sur la politique des transports. Les cantons pourraient ainsi édicter de telles limitations en toute liberté, comme avant l'entrée en vigueur de la loi de 1932. Mais l'uniformité des règles applicables à la circulation serait alors mise en question, ce qui serait contraire au but visé par l'article 37 *bis* de la constitution.

Les raisons suivantes nous engagent notamment à maintenir le statu quo: si les cantons ont toute latitude pour décider des limitations de poids et de vitesse, le Conseil fédéral échappera difficilement à l'obligation de désigner les routes de grand transit et de déterminer lui-même dans quelle mesure elles seront ouvertes à la circulation automobile. La souveraineté cantonale en serait plus sensiblement diminuée que si la loi maintenait pour les cantons la compétence de décider seulement pour des raisons de police les limitations dont il s'agit, en laissant au Conseil fédéral la possibilité d'examiner sur recours la légalité de ces décisions (3^e al.). C'est pourquoi nous proposons de ne rien modifier à l'ancien ordre de choses, qui a donné satisfaction.

La faculté de la police de restreindre temporairement ou de détourner la circulation en cas de circonstances particulières (4^e al.), sans qu'une décision formelle ait été prise, se déduisait jusqu'à maintenant de la compétence de la police de donner des instructions aux usagers de la route (art. 18 de la loi de 1932). Elle sera désormais prévue par la loi.

Sécurité des routes (art. 5 à 7)

La loi sur la circulation routière doit régler la circulation sur les routes déjà existantes. Il ne lui appartient pas d'exercer une action sur la structure et l'entretien de ces routes, et nous n'estimons pas nécessaire, à l'encontre d'opinions différentes, que la loi renvoie aux règles sur la responsabilité du propriétaire pour les vices de construction (art. 58 du CO). Ne trouvent place dans la loi que les dispositions concernant les obstacles à la circulation, les signaux et la publicité.

Au sujet des *obstacles à la circulation*, l'article 5 formule une idée qui se trouve, pour l'essentiel, dans l'article 237 du code pénal (entraver la circulation publique). Il est interdit de créer des obstacles à la circulation, mais il faut signaler de façon visible et supprimer aussitôt que possible ceux qui sont indispensables; selon l'article 237 du code pénal, ces obligations sont valables non seulement sur les routes ouvertes à la circulation des véhicules automobiles et des cycles, mais encore sur toutes les routes publiques. Le 2^e alinéa de l'article 5 est un renvoi utile au droit cantonal.

La *signalisation routière* (art. 6) est une partie essentielle de la réglementation fédérale touchant la circulation. Comme auparavant, il incombera au Conseil fédéral d'édicter les prescriptions sur la forme, la signification et l'apposition des signaux et des marques (3^e al.); il se conformera aux dispositions du protocole du 19 septembre 1949 relatif à la signalisation routière, qui constitue un complément à la nouvelle convention internationale sur la circulation routière. Le principe selon lequel les restrictions à la circulation qui ne s'appliquent pas à l'ensemble du territoire suisse n'ont force légale que si elles sont indiquées par des signaux ou des marques (1^{er} al.), est né de la pratique adoptée sous l'empire de la loi de 1932 mais il subissait jusqu'ici certaines atténuations. Dans les conditions actuelles de la circulation, il doit être applicable sans réserve. Là seulement où il est évident, d'après les conditions locales, qu'une route ou une place ne sont pas à la disposition du public, on peut se dispenser de placer un signal pour tenir éloignés ceux qui ne sont pas autorisés à pénétrer sur les lieux (2^e al.). Comme auparavant, il appartient à la législation sur les chemins de fer de déterminer la forme et de décider le placement des signaux aux passages à niveau.

La *publicité sur les routes et à leurs abords* (art. 7) ne peut être endiguée par la loi sur la circulation routière que dans la mesure où cette publicité compromet la sécurité routière. Pour juger si tel est bien le cas, il faut s'appuyer sur un critère strict. Sont également un danger pour la circulation les objets de publicité qui pourraient solliciter trop fortement l'attention des usagers de la route. C'est en revanche au droit cantonal qu'il incombe de protéger le paysage contre l'enlaidissement publicitaire.

TITRE DEUXIÈME

Admission à la circulation des véhicules et de leurs conducteurs

Chapitre premier

Les véhicules automobiles et leurs conducteurs

La loi de 1932 laissait au Conseil fédéral le soin de donner une *définition du véhicule automobile*. Toutefois, cette définition a une telle importance qu'il est indiqué de la fixer à l'avenir dans la loi elle-même (art. 8). C'est

aux prescriptions d'exécution ainsi qu'à la jurisprudence des tribunaux qu'il appartiendra de déterminer si et dans quelle mesure un véhicule automobile tombe sous le coup de la loi lorsqu'il ne se déplace pas sur la voie publique par ses propres moyens mais qu'il est par exemple poussé à la main.

Le trolleybus est aussi un véhicule automobile; les dispositions légales relatives aux trolleybus (art. 8, 2^e al.) ne peuvent toutefois être incorporées dans la loi sur la circulation routière du fait qu'elles régissent non seulement des questions touchant la police de la route, mais encore l'octroi des concessions, la faculté des entreprises de trolleybus d'exercer le droit d'expropriation ainsi que la constitution des gages sur les installations de l'entreprise et ses véhicules, etc. En ce qui concerne les règles de la circulation, la loi sur les entreprises de trolleybus (RO 1951, 663) renvoie à la législation sur la circulation routière.

Exigences techniques auxquelles doivent satisfaire les véhicules automobiles et les trains routiers (art. 9)

Sous le régime actuel, certaines particularités touchant l'équipement technique des véhicules automobiles sont mentionnées dans la loi elle-même, par exemple l'appareil avertisseur, les bandages et l'indicateur de vitesse, tout en étant traitées plus complètement et plus en détail par le règlement d'exécution. Il est indiqué de traiter dorénavant ces problèmes techniques exclusivement dans les dispositions d'exécution (art. 9, 1^{er} al.).

Le Conseil fédéral doit prévoir tout ce qui est nécessaire à la sécurité et à la tranquillité de la circulation (appareil de direction, freins, indicateurs de direction, dispositif d'échappement, etc.). Il pourra prescrire non seulement un indicateur ordinaire de vitesse, mais aussi un enregistreur de vitesse, soit d'une manière générale, soit pour certaines catégories de véhicules, ou seulement pour des véhicules qui sont, par exemple, régulièrement loués à des conducteurs. Quelques problèmes à traiter dans les dispositions d'exécution sont mentionnés spécialement (art. 24, 2^e al.), parce qu'il s'agit d'innovations, notamment les signes à apposer aux véhicules spéciaux, par exemple les véhicules ayant une largeur anormale, les signaux avertisseurs des véhicules bénéficiant d'une priorité spéciale (police, service du feu et service de santé), ainsi que la publicité faite au moyen de véhicules.

Au surplus, le Conseil fédéral doit pouvoir également faire en sorte que les véhicules puissent être utilisés par l'armée, dans la mesure où cela peut se faire sans empiéter sur les droits privés, c'est-à-dire sans exiger des détenteurs de véhicules un sacrifice appréciable. Par exemple, l'uniformisation des dispositifs d'attelage des camions est sans importance du point de vue de la sécurité routière, tandis qu'elle est très souhaitable au regard des tâches que l'armée doit accomplir et n'exige pas des détenteurs une dépense spéciale.

Le poids total en charge et les dimensions des véhicules automobiles et des trains routiers revêtent une importance primordiale pour la sécurité routière, les propriétaires de routes et l'économie des transports. Dans ce domaine aussi, il y a certaines questions qu'il convient de traiter, pour des raisons pratiques, dans les dispositions d'exécution. Tel est le cas en particulier pour la longueur des véhicules et des trains routiers. Les conditions de nos routes exigent des véhicules courts et maniables. On ne peut toutefois trouver une règle simple, car les besoins et les possibilités diffèrent s'il s'agit d'un camion ou d'un autocar, d'un véhicule articulé ou d'un transport de longs bois. En revanche, la hauteur et la largeur maximums ainsi que le poids total en charge doivent être fixés par la loi.

Une hauteur maximum de 4 mètres (art. 9, 1^{er} al., lettre b) est prévue par le droit en vigueur. Il n'y a aucune raison de la modifier.

La *largeur* maximum (art. 9, 1^{er} al., lettre a) était fixée à 2 m 20 par la loi de 1932; le Conseil fédéral avait la compétence d'ouvrir certaines routes à la circulation des véhicules dont la largeur ne dépassait pas 2 m 40, ce qu'il fit d'abord en faveur des autocars puis en faveur des camions en 1948. Les voitures automobiles, équipées de pneus à basse pression, dont la largeur ne dépasse pas 2 m 25, ont le droit de circuler depuis 1948 sur toutes les routes où une largeur inférieure n'est pas prescrite par un signal. Dès 1950, on toléra une largeur de 2 m 50 pour les cars étrangers; en revanche, différentes requêtes de l'étranger visant à obtenir une tolérance identique pour les camions furent rejetées.

Lorsque fut conclue la convention internationale de 1949 sur la circulation routière, les délégués suisses en particulier se sont efforcés de faire admettre une limite à la largeur des véhicules. Il fut impossible de fixer, pour les véhicules en circulation internationale, une largeur inférieure à 2 m 50, car nombre d'Etats admettaient déjà chez eux des véhicules de cette largeur. Chaque Etat a, certes, la possibilité d'adhérer à la convention sans devoir adopter cette norme concernant la largeur maximum; toutefois, des cars et des camions d'une largeur de 2 m 50 sont utilisés de plus en plus en circulation internationale.

La Suisse est liée si étroitement à l'étranger dans le domaine de la circulation routière que nous devons, mais à regret, augmenter jusqu'à 2 m 50 la largeur maximum admissible des véhicules automobiles. Il ne peut être fait de différence entre autocars et camions; cela serait interprété par l'étranger comme une discrimination de nature économique et appellerait des mesures de rétorsion. D'autre part, les Suisses ne sauraient être placés dans une situation moins favorable que les étrangers, ce qui serait contraire aux principes de notre droit.

Les expériences faites avec les cars étrangers tolérés depuis 1950 en dépit de leur largeur excédant 2 m 40 montrent qu'on peut prendre la responsabilité d'autoriser les véhicules ayant 2 m 50 de largeur à circuler

sur les routes actuellement ouvertes aux voitures automobiles de 2 m 40 de largeur. Par le fait des aménagements entrepris, le réseau de ces routes sera amplifié. Certains cols fréquemment empruntés, par exemple le Gothard, la Furka, le Grimsel, l'Oberalp, la Flüela, etc. ne peuvent cependant pas encore être inclus dans ce réseau; en plaçant les signaux nécessaires et en organisant des contrôles fréquents, les autorités cantonales devront empêcher les véhicules trop larges d'emprunter de tels cols. Il faudra examiner si les contrôles peuvent être facilités par l'apposition de signes spéciaux sur les véhicules.

Sur les autres routes, la largeur des véhicules pourra atteindre 2 m 30 au lieu de 2 m 25; comme jusqu'à ce jour, les cantons pourront également y autoriser, pour de justes motifs, des courses avec des véhicules plus larges. Sur des sections particulièrement étroites, ils pourront même interdire le passage à des véhicules d'une largeur inférieure à 2 m 30. Au surplus, les dispositions d'exécution devront veiller à ce que la largeur maximum soit «normalement» de 2 m 30: seuls les autocars ayant un grand nombre de places, les camions avec une charge utile élevée et certains véhicules spéciaux pourront avoir une largeur de 2 m 30 à 2 m 50.

Dès 1933, le *poids total en charge* était de 11 tonnes pour une voiture automobile isolée et de 13 tonnes pour les véhicules spéciaux. Les camions ne pouvaient tirer qu'une remorque à un essieu et le poids de l'ensemble était limité à 16 tonnes en pleine charge. Avec 13 tonnes de poids total en charge, les véhicules articulés étaient assimilés à une voiture isolée. Durant la guerre, la différence entre camions ordinaires et véhicules spéciaux fut abandonnée et le poids total en charge fixé uniformément à 13 tonnes. Les trains comprenant une remorque à un essieu pouvaient atteindre 18 tonnes; de plus, les trains comprenant une remorque à deux essieux furent admis s'il ne dépassaient pas 20 tonnes. Loin de sévir contre de petites surcharges, quelques cantons avaient, depuis longtemps, accordé ce qu'on a coutume d'appeler des tolérances de poids, qui représentaient parfois 15 pour cent du poids total. Pendant la guerre, le contrôle des poids fut négligé. Lorsqu'il fut renforcé plus tard pour prévenir une «anarchie» menaçante, une tolérance uniforme de 10 pour cent du poids total en charge parut indispensable, sans dépasser toutefois 1500 kg par train routier. Pratiquement, le poids total en charge se monte donc aujourd'hui à 14,3 tonnes pour un camion ou un véhicule articulé, à 19,5 tonnes pour un train routier comprenant une remorque à un essieu et à 21,5 tonnes pour un train routier comprenant une remorque à deux essieux.

La convention de 1949 sur la circulation routière contient seulement des directives en ce qui concerne le poids total en charge. Il est loisible aux Etats membres de déclarer si et dans quelle mesure ils veulent ouvrir leurs routes aux véhicules dont le poids total en charge est conforme à la convention. Selon cette dernière, la charge d'un essieu ne doit pas, en

principe, dépasser 8 tonnes et en tout cas pas 13 tonnes. Les poids maximums admissibles font l'objet d'une gradation suivant la distance qui sépare le premier et le dernier essieu d'un véhicule isolé ou d'un train routier. Par exemple, le poids total ne doit pas dépasser 17,5 tonnes pour un empattement de 5 m, 30 tonnes pour un empattement de 15 m et 36 tonnes au maximum pour un empattement de 20 m. Il est plus facile de déroger à ces normes qu'à celles qui concernent la largeur des véhicules; en effet, si les poids maximums admis en Suisse restent en deça des normes internationales, il s'ensuit que les véhicules étrangers ayant une capacité de charge supérieure ne pourront pas, dans notre pays, être chargés complètement, mais pourront circuler avec une charge utile réduite.

Dans la plupart des Etats européens, les poids maximums correspondent à peu près aux normes internationales et sont donc, en règle générale, sensiblement plus élevés que chez nous. Plus la différence est grande, plus il est difficile d'appliquer nos prescriptions à la frontière. D'autre part, les entreprises suisses de transports sont désavantagées dans la circulation internationale; en effet, selon la convention de 1949, aucun véhicule ne peut circuler à l'étranger avec un poids plus élevé qu'il n'est admis dans son pays de stationnement. C'est pourquoi il serait désirable de rapprocher nos prescriptions concernant les poids de celles qui sont en vigueur à l'étranger.

La circulation des « poids lourds » sur nos routes, dont la plupart n'ont que deux voies et sont sinueuses, constitue un obstacle à la circulation, du fait qu'elle occasionne des manœuvres dangereuses de dépassement. Ces gros véhicules sont toutefois par eux-mêmes un danger; si leur poids n'augmente pas les risques d'accidents, il peut en aggraver les suites. Une augmentation du poids porterait préjudice à la sécurité routière si elle devait avoir pour conséquence de multiplier sensiblement le nombre des véhicules lourds circulant sur nos routes. Cela aurait aussi pour conséquence d'accroître les désagréments communs à tous les véhicules lourds et les désavantages qu'ils représentent du point de vue hygiénique (bruit, fumée, odeur), toutes choses qui sont d'une importance particulière dans notre pays où les routes traversent les agglomérations.

Les cantons et les communes craignent qu'une augmentation des poids ne mette à trop forte contribution les routes et les ponts déjà construits. Les spécialistes de la route demandent avant tout que la charge maximum de l'essieu le plus chargé du véhicule soit fixée par la loi et, comme auparavant, ne dépasse pas 10 tonnes (art. 9, 2^e al., lettre *d*). Si cette condition est observée, une augmentation du poids total admissible ne peut exercer une influence sensible sur l'entretien des routes. Il faudrait examiner pour chacun des ponts existants les conséquences que pourrait avoir sur eux une augmentation du poids total en charge. Le cas échéant, une limitation locale du poids devrait être envisagée pour certains ponts.

La loi sur la circulation routière n'a pas à se proposer des buts d'ordre économique dans le domaine des transports. Des limitations de poids fixées par la loi ne sauraient du reste constituer un moyen satisfaisant de coordonner les transports, car elles doivent s'appliquer sans discrimination et sans tenir compte des besoins, qui, dans ce domaine, varient suivant les époques, les lieux et les circonstances. On ne peut toutefois négliger purement et simplement les effets économiques d'une modification des poids maximums fixés par la loi. Une forte augmentation des poids pourrait ébranler l'économie des transports et avoir des conséquences très préjudiciables à l'économie générale, que personne ne saurait souhaiter.

En conclusion de ce qui précède, nous proposons une augmentation modérée des poids, augmentation qui représente seulement une manière d'arrondir les anciennes «tolérances». Les véhicules articulés resteront assimilés à des voitures automobiles isolées; ce sont notamment des raisons d'ordre militaire qui empêchent de favoriser ce genre de véhicules. Il faut également faire preuve de modération en ce qui concerne les trains routiers comprenant une remorque à plusieurs essieux; à cet égard, nous estimons qu'il n'est pas indiqué de modifier radicalement les règles en vigueur.

Cette solution présuppose qu'aucune tolérance de portée générale ne pourra plus être accordée à l'avenir en ce qui touche les poids. Toute surcharge de quelque importance sera punie, et c'est au juge qu'il appartiendra de prendre une décision sur la faute commise par le responsable. Une exception doit être faite en faveur de certains transports où ce n'est pas le poids mais le volume de la marchandise qui joue le rôle principal. En règle générale, le bois est vendu au cubage et expédié selon ce principe; aussi est-il indiqué d'établir pour les transports de bois un barème permettant de calculer le poids d'après le volume: il ne s'agirait donc plus de contrôler le poids mais le cubage du chargement. Les camions-citernes destinés au transport des liquides ne devraient pas circuler partiellement remplis, à cause du danger d'oscillation. Aussi faudra-t-il restreindre la capacité des citernes en se fondant sur le poids spécifique des liquides à transporter habituellement, de telle manière que le poids total de la citerne complètement chargée ne dépasse pas, en règle générale, les limites admissibles. Lorsqu'il est nécessaire de transporter un liquide dont le poids spécifique est un peu plus élevé, une certaine surcharge doit toutefois être tolérée pour des raisons de sécurité.

Pour des raisons pratiques, il est indispensable d'admettre certaines exceptions de principe aux dispositions légales concernant le poids et la largeur (art. 9, 2^e al.).

Une série de véhicules automobiles doivent être spécialement larges ou lourds en raison de l'usage auquel ils sont destinés, par exemple: les véhicules servant soit à la construction des routes (rouleaux compresseurs, etc.) soit à leur nettoyage, les machines de travail (par exemple les faucheuses-

batteuses), mais aussi les véhicules spéciaux destinés au transport de marchandises particulièrement lourdes ou encombrantes (par exemple les wagons complets des chemins de fer, les générateurs électriques).

Pour les autobus des services municipaux de transports et les véhicules d'entreprises analogues, qui circulent exclusivement sur des sections déterminées, il doit être possible de déroger avant tout aux dispositions légales concernant le poids. Il faut avoir surtout à disposition des véhicules spacieux pour le transport des personnes. C'est précisément dans les cas où il s'agissait de rendre possible la transformation d'une entreprise de tramway ou de chemin de fer en une entreprise d'autobus qu'il fallut plusieurs fois autoriser l'emploi de véhicules, dont le poids total dépasse la limite envisagée par l'article 9, 1^{er} alinéa, du projet.

On projette actuellement de construire un réseau européen de routes à grand transit, suivant des normes uniformes de construction. Sur ce réseau, des véhicules dont le poids total en charge est égal ou même supérieur à celui que prévoit la convention internationale de 1949 devraient pouvoir circuler. En 1950 furent conclus à Genève différents accords européens complétant la convention de 1949, destinés à réaliser ce projet; ces accords n'ont toutefois pas été signés par la Suisse. S'il fallait tôt ou tard se résoudre à inclure certaines de nos routes dans le réseau prévu pour la circulation internationale des « poids lourds », on ne saurait décider une telle augmentation générale des poids en vertu de l'article 9, 2^e alinéa, en excipant du fait qu'il s'agirait de véhicules circulant sur des sections déterminées. L'augmentation exigerait au contraire un projet de loi spécial.

Enfin, selon l'article 9, 2^e alinéa, le Conseil fédéral doit avoir la possibilité de prévoir des dérogations aux prescriptions touchant les dimensions et les poids, pour permettre des courses déterminées au moyen d'autres véhicules, par exemple s'il s'agit de transporter une charge lourde et indivisible au moyen d'un camion ou d'un train routier ordinaire.

Permis et plaques de contrôle (art. 10)

Les permis de circulation et de conduire ainsi que les plaques de contrôle constituent la preuve que le véhicule et le conducteur ont été admis à la circulation selon les exigences légales. Pour que le contrôle soit possible, il faut que le conducteur ait toujours ses permis avec lui, de même que les autorisations spéciales, par exemple celle de circuler la nuit.

Les permis sont valables sur tout le territoire suisse. Innovation importante (art. 10, 3^e al.): ils ont une durée illimitée et ne doivent plus, en conséquence, être renouvelés chaque année.

C'est dans les grands cantons que le renouvellement annuel provoque un énorme travail. Durant quelques semaines, les bureaux apposent leur sceau sur de très nombreux permis sans qu'il y ait un contrôle du véhicule

ou du conducteur, encaissent les émoluments et restituent les permis ainsi renouvelés. Cette procédure ne présente aucun avantage pour la sécurité routière, même si, dans le fichier, on rectifie ci ou là une erreur ou qu'on découvre un changement de domicile ou de stationnement qui n'a pas été annoncé. On ne devrait pas maintenir une telle formalité pour des considérations d'ordre fiscal. Sa disparition diminuerait d'ailleurs les frais administratifs.

Le renouvellement purement formel effectué chaque année n'offre en particulier aucune garantie que seuls les conducteurs aptes à conduire sont en possession d'un permis. De même il n'a pas d'utilité non plus en ce qui touche l'assurance-responsabilité civile, car les contrats d'assurance ne s'éteignent pas tacitement, l'assureur devant annoncer à l'autorité la suspension et la cessation de l'assurance (art. 64). Les impôts dus sur le véhicule peuvent être payés par acomptes mensuels ou trimestriels, de sorte que les rentrées d'impôts se font indépendamment du renouvellement annuel des permis.

Des considérations identiques nous amènent aussi à penser qu'un renouvellement des permis, à des intervalles de 2, 3, 5 ou 10 ans suivant diverses propositions, n'est pas nécessaire. En revanche, les véhicules doivent être contrôlés périodiquement (art. 12, 4^e al.). Il est très important que les conducteurs de véhicules soient surveillés de façon plus sévère sur la voie publique et soumis à un examen complémentaire lorsqu'il y a des doutes à leur sujet, notamment à la suite d'un accident (art. 14, 4^e al.).

Dans des cas particuliers, il faudra cependant restreindre la validité des permis, limiter leur durée ou subordonner leur délivrance à des conditions spéciales, par exemple s'il s'agit de véhicules qui, venant de l'étranger sans être dédouanés, sont immatriculés provisoirement en Suisse. Par sa nature, le permis d'élève conducteur sera toujours de durée limitée. Les véhicules qui n'empruntent que des sections déterminées (art. 9, 2^e al.), auront un permis valable sur certaines routes seulement. La délivrance du permis de conduire à des invalides sera par exemple subordonnée à certaines conditions, car de telles personnes ne doivent avoir l'autorisation de conduire un véhicule que si toutes les dispositions que nécessite leur infirmité ont été prises.

Les particularités devront être réglées par les dispositions d'exécution, notamment la délivrance des autorisations à court terme et des permis de circulation collectifs à des entreprises de la branche automobile, les différentes rubriques des permis (nom du détenteur, etc.), la forme et les inscriptions des plaques de contrôle, l'obligation d'annoncer à temps les faits qui exigent une modification du permis ainsi que la reconnaissance des permis étrangers et l'établissement des permis internationaux (art. 24, 2^e al., lettre b).

Admission, expertises et contrôles complémentaires des véhicules (art. 11 à 13)

Les conditions auxquelles un véhicule est admis à circuler (art. 11, 1^{er} al.), sont restées pour l'essentiel les mêmes qu'auparavant. Le véhicule doit présenter toutes garanties de sécurité et être conforme aux prescriptions; l'assurance-responsabilité civile prescrite doit avoir été conclue.

L'article 11 énumère d'une façon exclusive les conditions d'admission. Pour qu'il ne subsiste aucun doute à ce sujet, il est en particulier prévu que le permis de circulation peut être refusé, lorsque les impôts ou taxes de circulation n'ont pas été acquittés (2^e al.). Cela n'était pas prévu par la loi de 1932 mais se pratiquait d'une façon générale. Il va de soi que le permis ne peut être refusé à un nouveau détenteur pour la raison que le précédent est encore redevable de taxes de circulation dues sur le véhicule. La première procédure d'admission à la circulation constitue d'autre part la meilleure occasion de contrôler si les véhicules automobiles importés ont été dédouanés. Jusqu'à ce jour, les services cantonaux des automobiles devaient annoncer à l'administration des douanes les véhicules dont le détenteur ne pouvait présenter un certificat douanier d'acquittement. Cette manière de faire offre bien des inconvénients et ne suffit pas durant les périodes d'importation massive. C'est pourquoi le Conseil fédéral doit avoir la possibilité de décider, dans la mesure où c'est nécessaire, que la présentation du certificat douanier d'acquittement est une condition d'admission.

C'est au règlement de fixer dans quel délai un nouveau permis de circulation doit être demandé en cas de changement de détenteur ou de transfert du lieu de stationnement d'un canton dans un autre (voir art. 11, 3^e al.).

La délivrance du permis est en principe subordonnée à un contrôle technique du véhicule (art. 12, 1^{er} al.). Actuellement, 50 000 nouveaux véhicules environ sont mis en circulation chaque année, ce qui exige la plus grande rationalisation possible des contrôles. Presque tous les motocycles, les voitures de tourisme et les camions légers, de même que la plupart des châssis et moteurs pour camions et autocars lourds, sont construits en série. Le contrôle d'un seul véhicule permet ainsi de connaître tous ceux de la série. Il s'impose donc de procéder à l'*expertise des types* (art. 13): Le premier véhicule prêt à la vente est expertisé avec soin. Les constatations faites à cette occasion sont communiquées à tous les services cantonaux des automobiles pour leur permettre de s'y référer quand il s'agit d'admettre à la circulation des véhicules de la même série.

L'expertise des types peut être menée d'une manière beaucoup plus approfondie qu'il n'est possible de le faire durant le court délai dont on dispose pour le contrôle isolé d'un véhicule. Elle profite aux détenteurs de véhicules et à l'industrie automobile en leur garantissant une procédure d'admission uniforme. Elle fournit aux autorités militaires des renseignements précieux sur les véhicules automobiles utilisables par

l'armée. Elle simplifie la tâche des services cantonaux des automobiles et leur donne des indications sûres au sujet de particularités importantes mais difficiles à déterminer, par exemple au sujet de la cylindrée.

Depuis quelques années, on procède aux expertises des types sur la base d'un accord privé passé entre les milieux intéressés et l'association des chefs des services cantonaux des automobiles. Sous leur forme actuelle et malgré leur grande utilité, elles présentent des désavantages, qui seront supprimés si on leur donne un caractère légal. On aura une organisation plus stable et plus efficace. Au lieu de se borner à faire des recommandations, il sera possible d'ordonner les améliorations jugées nécessaires pour tel véhicule, par exemple une transformation du dispositif d'échappement.

Il faut aussi considérer comme très utiles l'expertise des types de certaines parties intégrantes et certains accessoires pour véhicules automobiles et pour cycles, ainsi que l'expertise de quelques accessoires pour d'autres véhicules, par exemple les dispositifs d'attelage des remorques, les installations d'éclairage, les dispositifs réfléchissants, etc. Nombre de ces pièces ont une telle importance pour la sécurité routière qu'il est nécessaire d'examiner si elles sont aptes à remplir leur fonction et donnent toutes garanties de sécurité, avant même qu'elles soient mises sur le marché, car un contrôle n'est en général plus possible ultérieurement.

Dans les autres Etats qui pratiquent l'expertise des types (certains depuis longtemps), cette expertise n'est pas obligatoire ou l'est seulement pour des accessoires déterminés. Dans les conditions spéciales où se trouve la Suisse, du fait notamment que la plus grande partie des véhicules automobiles sont importés, en raison aussi des intérêts militaires et du fait que l'expertise des types est le plus souvent éludée dans les cas où elle serait le plus nécessaire, il nous paraît indiqué de la rendre obligatoire. C'est la seule solution rationnelle. Les véhicules et pièces soumis à l'expertise des types ne peuvent en conséquence être mis sur le marché que s'ils correspondent au modèle approuvé (art. 13, 2^e al.). Cela n'empêche pas d'apporter quelque modification à un véhicule de série, pourvu qu'elle soit indiquée à l'autorité compétente, de façon qu'elle puisse faire l'objet d'un examen spécial.

Les décisions à prendre lors de l'expertise des types ou du contrôle particulier seront conformes aux prescriptions qui les concernent. On refusera seulement ce qui est contraire à la sécurité routière. L'expertise des types ne portera pas préjudice à la liberté du commerce et de l'industrie prévue par l'article 31 de la constitution, liberté qui n'est pas un droit absolu mais se trouve limitée, dans la mesure où l'exige la sécurité routière, par l'article 37 bis de la constitution.

Le Conseil fédéral désignera les parties intégrantes et les accessoires dont le modèle devra passer l'expertise et réglera la procédure à suivre; il nommera les personnes chargées de l'expertise parmi les experts des différents services cantonaux des automobiles (art. 13, 1^{er} et 3^e al.). Il peut

prévoir que les véhicules automobiles dont le modèle a passé l'expertise seront dispensés du contrôle individuel (art. 12, 2^e al.). L'expertise des types ne garantit d'ailleurs pas que l'éclairage et les freins de chaque véhicule appartenant à la série expertisée sont correctement installés. Toutefois, les expériences faites jusqu'à ce jour avec les expertises facultatives des types montrent que l'on découvre rarement des défauts à des véhicules appartenant à une série expertisée, lorsqu'ils sont mis en circulation pour la première fois, et que ces défauts sont en tout cas beaucoup moins graves que ceux qui viennent au jour lors des contrôles complémentaires des véhicules en circulation. Aussi peut-on envisager de renoncer au contrôle individuel des véhicules dont le modèle a subi l'expertise. De cette manière, les experts cantonaux des automobiles auront du temps à disposition pour faire les contrôles périodiques beaucoup plus importants (art. 12, 4^e al.).

Comme auparavant, les véhicules admis à la circulation seront soumis à un nouveau contrôle si des modifications essentielles y ont été apportées ou s'ils ne paraissent plus présenter toutes garanties de sécurité (art. 12, 3^e al.), en particulier après un accident. Seul était prescrit jusqu'à ce jour un contrôle périodique des véhicules automobiles servant au transport professionnel de personnes. Certains cantons ont procédé d'eux-mêmes à des contrôles rigoureux des vieux véhicules. Ces contrôles révélèrent régulièrement tant de défauts que des « inspections » générales et périodiques de ce genre paraissent non seulement désirables, mais encore nécessaires. La question de savoir quand les contrôles périodiques des véhicules pourront être introduits et à quels intervalles ils devront avoir lieu, sera élucidée de concert avec les cantons et fera l'objet d'une décision du Conseil fédéral (art. 12, 4^e al.).

Admission des conducteurs de véhicules à la circulation (art. 14 et 15)

En ce qui concerne les *exigences imposées aux conducteurs de véhicules automobiles*, le projet contient une innovation dans le fait que l'âge minimum n'est plus fixé par la loi mais par les dispositions d'exécution (art. 14, 2^e al., lettre a). Il n'est pas envisagé d'abaisser d'une manière générale l'âge minimum. Pour les conducteurs de certains véhicules, par exemple les chauffeurs de taxis, il faudra plutôt l'élever et le fixer au-dessus des 18 ans exigés à l'heure actuelle. D'autre part, il doit être possible d'autoriser par exemple de jeunes invalides à conduire un véhicule automobile de faible puissance.

Les maladies ou infirmités physiques et mentales peuvent rendre une personne inapte à conduire des véhicules (art. 14, 2^e al., lettre b). Le Conseil fédéral devra établir des prescriptions plus détaillées concernant la détermination des déficiences physiques et mentales (art. 24, 3^e al., lettre a). Comme motif d'exclusion, le projet ne cite pas seulement l'alcoolisme, à l'instar de la loi en vigueur, mais encore, à la demande instante de médecins-

légistes, d'autres formes de toxicomanie propres à diminuer l'aptitude à conduire (art. 14, 2^e al., lettre c), ce qui permet d'englober également le morphinisme, etc.

Jusqu'à ce jour, le permis de conduire pouvait être refusé de façon toute générale aux personnes qui, « à l'appréciation de l'autorité chargée de délivrer le permis, paraissent, pour d'autres raisons, dépourvues des qualités nécessaires ». Cette disposition, qui laisse aux autorités un large pouvoir d'appréciation est actuellement appliquée dans les cas où le candidat ne présente pas les qualités morales nécessaires à la conduite d'un véhicule automobile. Il nous paraît indiqué d'exprimer clairement dans la loi (art. 14, 1^{er} al., lettre d) les principes suivis jusqu'à ce jour dans la pratique. La sécurité routière dépend avant tout du caractère des conducteurs. Il n'est toutefois pas facile de tirer des antécédents d'une personne des conclusions sur la manière dont elle se comportera à l'avenir comme conducteur. En conséquence, les autorités compétentes pour admettre les candidats au permis et les autorités de recours doivent examiner avec soin les cas de ce genre. Elles ne pourront refuser le permis que si elles ont des motifs suffisants de penser que le candidat se montrera un conducteur sans égards, ne s'acquittera pas de ses devoirs en cas d'accident ou utilisera son véhicule automobile dans des intentions délictueuses.

Outre la connaissance des règles de la circulation, le candidat doit acquérir, en faisant des *courses d'apprentissage* sous surveillance, l'aptitude nécessaire à la conduite d'un véhicule (art. 14, 1^{er} al.). La personne accompagnant l'élève porte une grande responsabilité (art. 15, 2^e al.) et devrait être un automobiliste expérimenté; mais en pratique, on peut exiger seulement, comme ce fut le cas jusqu'à ce jour, qu'elle soit en possession du permis de conduire depuis une année au moins (art. 15, 1^{er} al.). Ce permis doit-il être un permis suisse ou peut-il être un permis étranger? Comme c'est l'expérience du conducteur qui compte surtout, la loi peut laisser au règlement d'exécution le soin de régler la question.

Lors des courses d'apprentissage avec motocycles, la personne qui accompagne ou qui surveille l'élève conducteur ne peut guère avoir d'influence sur la conduite du véhicule. C'est pourquoi plusieurs cantons ont toléré, ces dernières années, que des courses de ce genre soient entreprises sans surveillance; ils n'ont toutefois délivré le permis d'élève conducteur qu'aux candidats ayant fourni la preuve qu'ils connaissaient les règles de la circulation. Cette solution a été reprise dans le projet (art. 14, 1^{er} al., et 15, 1^{er} al.). Comme les motocyclistes doivent recevoir une formation très poussée en raison des dangers particuliers que présente leur véhicule, il faut cependant réserver au Conseil fédéral la compétence d'édicter des prescriptions complémentaires à ce sujet (art. 15, 3^e al.).

Dans l'intérêt de la sécurité routière, il est nécessaire que les élèves conducteurs reçoivent une bonne formation. Il ne faut cependant pas aban-

donner le principe selon lequel l'élève conducteur est libre d'acquiescer où il veut ses connaissances et son aptitude. On ne peut songer à rendre obligatoire la fréquentation d'une école de conduite. Il est en revanche dans l'intérêt public que le moniteur professionnel de conduite fasse la preuve des aptitudes nécessaires. Il doit être titulaire du permis pour moniteur de conduite (art. 15, 4^e al.), sur la délivrance et le retrait duquel des prescriptions d'exécution devront être édictées. Afin que les élèves conducteurs aient la garantie de recevoir une instruction efficace, il faudra soumettre les moniteurs de conduite à des exigences strictes; des mesures de politique économique, telles que le *numerus clausus*, etc., ne sauraient cependant entrer en ligne de compte. Enfin, les moniteurs de conduite doivent employer des véhicules qui répondent à l'usage auquel ils sont destinés (art. 24, 2^e al., lettre c).

L'élève conducteur doit prouver le succès de sa formation au cours d'un *examen de conducteur* (art. 14, 2^e al.). Après avoir consulté les cantons, le Conseil fédéral pourra édicter des prescriptions sur la manière de procéder aux examens des conducteurs et aux contrôles des véhicules; il pourra en faire de même quant aux exigences auxquelles doivent satisfaire les personnes chargées des examens et des contrôles, car leurs aptitudes n'ont pas moins d'importance que celles des moniteurs de conduite (art. 24, 3^e al., lettres b et c).

Si, ultérieurement, les aptitudes d'un conducteur de véhicule soulèvent des doutes, par exemple en raison de son comportement dans la circulation ou d'une maladie physique ou mentale qu'il a contractée, un nouvel examen lui sera imposé (art. 14, 4^e al.); l'intéressé sera examiné, selon les cas, sur son aptitude à conduire ou subira un examen médical ou psychiatrique. Pour des raisons juridiques et psychologiques, nous estimons qu'il n'est pas indiqué d'obliger expressément par un texte légal les médecins, hôpitaux et établissements analogues à fournir des renseignements ou des rapports. D'après les expériences faites jusqu'à ce jour, aucune raison impérieuse ne commande cette innovation, car il est manifestement impossible de soustraire longtemps à la connaissance des autorités de police l'apparition des faits dont il s'agit. De même, il n'est pas envisagé de soumettre à des examens périodiques les conducteurs de véhicules. Un nouvel examen n'est pas nécessaire tant que le conducteur d'un véhicule, par sa manière de circuler, ne prête pas sérieusement le flanc à la critique; dans certains cas, des examens médicaux complémentaires peuvent être nécessaires si le conducteur est d'une faible complexion et s'il paraît vraisemblable que son état va empirer. Pour les conducteurs âgés, on ne pourra sans doute se dispenser de procéder de temps en temps à un contrôle médical. Les détails seront réglés par le Conseil fédéral (art. 24, 3^e al., lettre a), qui tiendra compte des expériences faites par la police et les médecins, en évitant d'adopter une solution inutilement rigide.

Retrait des permis (art. 16)

Les permis signifient: admis à la circulation. Ils doivent être retirés lorsque les conditions de leur délivrance ne sont plus remplies ou s'il se révèle qu'elles ne l'étaient pas dès le début; il en va de même lorsque les restrictions ou obligations qu'il paraissait indispensable d'imposer lors de la délivrance n'ont pas été observées.

En ce qui concerne le *permis de circulation* (7^e al.), il faut prévoir la possibilité d'un retrait — ceci est nouveau — pour le cas où le détenteur n'acquitte pas les impôts dus sur le véhicule. De même, peut-il être indiqué de procéder au retrait en cas d'usage abusif du permis de circulation ou des plaques de contrôle, soit que le détenteur ait employé pour un véhicule une plaque de contrôle qui ne lui était pas destinée, soit qu'un permis de circulation collectif ait été utilisé de façon abusive.

Le retrait du *permis de conduire*, d'après les expériences faites, est l'un des moyens les plus appropriés pour augmenter la discipline dans la circulation automobile. Ces dernières années, 3000 à 4000 permis de conduire ont été retirés en moyenne; la moitié de ces retraits touchaient des conducteurs pris de boisson. La lutte contre les accidents de la circulation devra cependant être encore intensifiée. Il s'agira en particulier de tenir éloignés du volant, avec plus de rigueur qu'auparavant, ceux qui n'ont pas fait leurs preuves comme conducteurs de véhicules automobiles. Le projet donne aux autorités d'exécution les moyens d'agir dans ce domaine avec plus de vigueur et d'une façon plus étendue.

Le retrait temporaire du permis de conduire sera ressenti comme un avertissement par ceux qui laissent prévoir, d'après leur manière de circuler, qu'ils manqueront de prudence et d'égards. Le retrait n'est pas une peine pour la faute commise. C'est une mesure de sécurité destinée à prévenir de nouvelles contraventions. C'est pourquoi il ne présuppose ni une faute grave ni un accident. Les autorités doivent prévenir les accidents en donnant assez tôt des avertissements aux conducteurs dangereux.

Le permis *peut* être retiré lorsque le conducteur a prouvé par sa négligence qu'il compromettrait la sécurité de la route, ou encore — ce qui est nouveau — qu'il incommodait le public (2^e al.). Lorsqu'un conducteur laisse voir qu'il n'est pas capable ou ne s'efforce pas d'avoir égard aux autres usagers de la route, le permis *doit* lui être retiré (3^e al., lettre c). De plus, le retrait est obligatoire lorsque le conducteur a compromis gravement la sécurité de la route ou, comme auparavant, lorsqu'il a circulé en étant pris de boisson (3^e al., lettres a et b). En ce qui concerne le retrait pour cause de violation des dispositions touchant la durée du travail et de présence des chauffeurs professionnels, le Conseil fédéral pourra édicter des prescriptions en vertu de l'article 53, 2^e alinéa.

La durée du retrait (4^e al.) n'est mentionnée par la loi de 1932 que pour deux cas spéciaux: la durée doit être d'un mois au moins lorsque le titu-

laire du permis a conduit le véhicule en étant pris de boisson, et d'un an si, dans cet état, il a causé un accident de quelque gravité. A l'avenir, le retrait du permis doit toujours être d'un mois au minimum (lettre *a*), mais de trois mois au moins lorsque le titulaire a circulé étant pris de boisson. Au surplus, la durée du retrait ne doit pas dépendre du résultat de la contravention commise, mais du danger qu'elle représente. C'est avant tout la récidive qu'il faut prendre en considération (lettres *c* et *d*). Il est fréquent qu'une première récidive soit suivie d'une autre; on peut admettre qu'un petit nombre de conducteurs toujours récidivistes sont responsables d'une grande partie des accidents de la circulation. Il y a lieu de considérer comme incorrigible un conducteur qui se rend coupable de plusieurs récidives; le permis doit lui être retiré définitivement (5^e al.). Lorsqu'un conducteur circule malgré le retrait de son permis, la durée de cette mesure sera prolongée (4^e al., lettre *c*).

Les permis d'élèves conducteurs peuvent être retirés comme les permis de conduire (6^e al.). En se fondant sur l'article 24, 2^e alinéa, lettre *c*, le Conseil fédéral peut, au besoin, édicter des dispositions spéciales sur le retrait du permis de moniteur de conduite. En outre, il ressort de l'article 15, 1^{er} alinéa, qu'un moniteur de conduite auquel le permis de conduire a été retiré n'a pas le droit d'accompagner un élève, en qualité de moniteur, pendant les courses d'apprentissage.

Il n'est pas nécessaire que la loi prévoie elle-même qu'un avertissement, dans les cas de peu d'importance, peut remplacer le retrait facultatif et que ce retrait peut être prononcé avec sursis. En revanche, lorsque le retrait fait l'objet d'une disposition obligatoire, il ne peut être remplacé par un avertissement ou prononcé avec sursis.

Les autorités compétentes pour prononcer le retrait doivent également se préoccuper de la prévention générale. La mesure d'intimidation la plus efficace, c'est-à-dire la publication du nom des coupables, nous semble cependant avoir un caractère pénal si prépondérant qu'elle ne saurait être décidée que dans une procédure judiciaire; aussi est-elle prévue dans les dispositions pénales (art. 94).

La plupart du temps, le permis de conduire doit être retiré au conducteur non pas parce qu'il ne connaît pas les règles de la circulation ou que les aptitudes techniques lui font défaut, mais parce qu'il lui manque la prudence, le contrôle sur lui-même et le sentiment de ses responsabilités. Exclure temporairement de la circulation un tel conducteur est une mesure purement négative. Ne devrait-on pas essayer simultanément, par un enseignement approprié, de développer sa conscience des responsabilités et de lui inculquer la prudence nécessaire? Dans les cas de peu de gravité, l'obligation de suivre un tel enseignement pourrait remplacer le retrait du permis de conduire. Ne voulant négliger aucune mesure paraissant promettre une amélioration de la discipline de la circulation, nous avons inscrit à l'article 24, 3^e alinéa, lettre *e*, une disposition permettant d'imposer un tel enseignement.

Chapitre deuxième

Les véhicules sans moteur et leurs conducteurs (art. 17 à 20)

Pour les *cycles* (art. 17), le projet contient peu de nouveautés. Le Conseil fédéral établira les dispositions nécessaires concernant la construction et l'équipement (2^e al.). Il envisage d'introduire le feu rouge arrière qui, complété par un dispositif réfléchissant, protège mieux les cyclistes que ce dispositif employé seul, si fort qu'il soit. Vu le grand nombre des cycles employés en Suisse, le feu arrière ne pourra d'ailleurs être exigé, pendant des années, que pour les cycles nouvellement mis dans la circulation. Le fait de savoir que le feu arrière constitue une protection efficace incitera certainement nombre de cyclistes à l'installer volontairement.

Un contrôle systématique des cycles n'est guère possible en raison de leur grand nombre. Il convient de laisser aux cantons le soin de procéder aux contrôles (3^e al.) dans la mesure où les circonstances le permettent. Dans ces conditions, il est d'une importance particulière de soumettre les accessoires pour cycles (art. 13, 1^{er} al.), principalement l'installation d'éclairage, à l'expertise des types.

Les nouvelles règles touchant l'assurance des cycles (art. 66) feront du signe distinctif pour cycles (1^{er} al.) une condition prévue par le droit fédéral pour l'admission à la circulation. Le Conseil fédéral établira quelle forme devront avoir les signes distinctifs et quelles inscriptions ils devront porter; il édictera des prescriptions sur la manière de les fixer (art. 24, 2^e al., lettre *h*), mais avant tout sur leur durée de validité; cette dernière règle sera importante pour l'assurance (art. 66, 5^e al.) de même que pour éviter la double imposition des cycles (art. 97, 3^e al.). Comme à l'heure actuelle, le signe distinctif cantonal ne portera qu'un petit numéro d'assurance.

Les prescriptions relatives aux *autres véhicules sans moteur* sont, en principe, l'affaire des cantons. Seuls l'éclairage et la largeur de ces véhicules ont une importance particulière pour la circulation des véhicules automobiles et des cycles. Il doit être possible de déroger, notamment en faveur des véhicules rentrant les moissons ou des machines spéciales, telles que moissonneuses-batteuses, etc., aux dispositions légales limitant à 2 m 50 (art. 19) la largeur des véhicules, chargement compris. Le Conseil fédéral édictera les prescriptions nécessaires sur les feux et dispositifs réfléchissants des véhicules routiers sans moteur (art. 24, 2^e al., lettre *a*). Il est indispensable de rendre bien visibles les véhicules agricoles, notamment ceux qui rentrent des champs après la tombée de la nuit. Il faudra exiger pour le moins des dispositifs réfléchissants efficaces là où, pour des raisons pratiques, on ne saurait exiger un feu, si ce n'est dans un avenir plus ou moins éloigné.

Le droit en vigueur est muet sur la *personne du cycliste*. Comme l'expérience journalière le montre, il est utile, mais difficile, de fixer un âge

minimum (art. 18, 1^{er} al.). Si l'on pense aux enfants qui doivent faire un long trajet pour aller à l'école, il faut fixer un âge plus bas qu'on ne le désirerait à considérer purement et simplement la sécurité routière. Les parents et maîtres d'école devront, pour le reste, faire en sorte que les enfants ne s'exposent pas eux-mêmes à des dangers en circulant inutilement à bicyclette sur des routes fréquentées. Les jeunes cyclistes apprendront les règles de la circulation par l'enseignement donné dans les écoles.

Ne sont pas autorisées à conduire un cycle les personnes qui n'en ont pas l'aptitude par suite de maladie ou d'infirmité, etc. Si l'aptitude soulève des doutes, un examen du conducteur éclaircira la situation. Les récalcitrants feront l'objet, sous menace de sanctions, d'une interdiction formelle de circuler à cycle (art. 18, 2^e al.).

Plusieurs cantons interdisent temporairement l'emploi d'un cycle aux cyclistes qui ont contrevenu de façon répétée ou grave aux règles de la circulation. Pour dissiper les doutes qu'on pourrait avoir sur la conformité de cette mesure avec le droit fédéral, il s'impose de régler cette question dans la nouvelle loi (art. 18, 3^e al.). La mesure peut être complétée ou remplacée par l'obligation de suivre des leçons de circulation (art. 24, 3^e al., lettre e).

Les *voituriers* (art. 20) sont soumis au droit cantonal. Pour la sécurité de la circulation automobile et des cycles, il suffit que les personnes pouvant, par leur inaptitude à conduire des véhicules à traction animale, mettre en danger les autres usagers de la route reçoivent de l'autorité l'ordre formel de s'en abstenir.

Chapitre troisième

Dispositions communes

Autorité compétente (art. 21)

Tandis que la loi actuelle désigne seulement les autorités compétentes pour accorder ou retirer les permis, le projet établit en matière de compétence des règles qui s'appliqueront à toutes les mesures prévues par les dispositions touchant l'admission à la circulation (1^{er} et 2^e al.). Les prescriptions actuelles sur la compétence ne subissent une modification que dans la mesure où la Confédération reçoit la possibilité, pour satisfaire au désir du canton de Berne, de régler directement les questions administratives touchant les véhicules automobiles et conducteurs du corps diplomatique (art. 98, 6^e al.). Une disposition nouvelle (art. 21, 3^e al.) règle le cas où un conducteur ou un véhicule n'a pas en Suisse son domicile ou son lieu de stationnement.

La notion de domicile, qui, en matière automobile, ne correspond pas nécessairement à celle du droit civil, ainsi que la notion de lieu de stationnement, pourront être définies par le règlement d'exécution. Pour les mesures administratives, comme l'autorisation de circuler la nuit, qui seront prévues

seulement par les dispositions d'exécution, le problème de la compétence pourra également être réglé par ces dernières. Enfin, le règlement d'exécution déterminera quelles seront les conséquences si les règles de compétence ne sont pas observées, par exemple lorsqu'un canton délivre un permis de conduire sans y être habilité.

La question de savoir si le juge pénal doit être compétent pour retirer les permis de conduire est controversée. De toute façon, il n'entre pas en ligne de compte d'accorder au juge la compétence exclusive de prononcer les retraits; il n'est pas rare en effet qu'un permis de conduire soit par exemple retiré pour cause de maladie sans que le titulaire ait commis un acte punissable. Dans de tels cas, une procédure de retrait par devant le tribunal n'est pas justifiée.

Le juge doit-il avoir la compétence exclusive de retirer le permis dans les cas où le titulaire a enfreint les règles de la circulation, conduit en étant pris de boisson, etc.? Là aussi il serait difficile d'éviter un certain dualisme et des décisions contradictoires. Un conducteur pourrait en effet être soumis, après contravention, à un nouvel examen d'aptitude, à la suite duquel le permis lui serait retiré par la voie administrative, alors que le juge ne tiendrait pas une telle mesure pour utile. Ce qui nous semble décisif, c'est que, si l'on attribue la compétence à l'administration, il n'y aura, dans chaque canton, qu'une seule autorité qualifiée pour retirer le permis. Si la compétence était donnée au juge, il y aurait, dans les grands cantons, toute une série de tribunaux de première instance qui seraient appelés à statuer sur la question. Mieux que le tribunal du lieu où l'action a été commise, l'autorité du canton du domicile peut connaître et apprécier les peines encourues antérieurement, comme aussi tous les antécédents de l'inculpé en sa qualité de conducteur de véhicule. Si les tribunaux étaient compétents, on risquerait fort que ce retrait ne soit plus prononcé qu'en cas de délit grave et que sa durée ne soit calculée qu'en fonction de la faute commise. Lorsqu'il n'y a pas eu de grave accident, les contraventions aux règles de la circulation sont punies la plupart du temps par la voie du mandat de répression, c'est-à-dire par le moyen d'une procédure simplifiée, qui n'est pas spécialement appropriée à une décision de retrait. Mais lorsqu'une véritable procédure judiciaire est introduite, il s'écoule en général une période assez longue entre la commission du délit et le jugement; or il faudrait retirer le permis de conduire le plus tôt possible après la commission du délit. Si les tribunaux étaient seuls compétents, le retrait prendrait davantage le caractère d'une peine accessoire et ne pourrait plus jouer son rôle de mesure de sécurité, auquel il faut pourtant attribuer la plus grande importance. En Allemagne, la compétence de retirer les permis a été en grande partie transférée en 1953 de l'administration aux tribunaux; depuis lors, le nombre des retraits semble avoir fortement diminué dans certains arrondissements.

Resterait enfin la solution suivant laquelle aussi bien les tribunaux que les autorités administratives seraient compétents pour retirer les permis de conduire. Les autorités administratives continueraient de retirer les permis à titre préventif, tandis que les tribunaux auraient la possibilité de prononcer le retrait à titre de peine accessoire en appliquant les principes du droit pénal. L'application de principes différents par deux autorités pourrait toutefois conduire à des décisions contradictoires soit quant aux raisons du retrait, soit quant à sa durée. Un tel dualisme, qui ne manquerait pas de se manifester aussi longtemps que l'administration ne serait pas liée par la décision du juge (ou vice-versa), porterait atteinte non seulement à l'institution du retrait, mais encore à la sécurité du droit. Sans méconnaître l'importance de la question pour les tribunaux, nous tirons des explications données ci-dessus la conclusion qu'il n'est pas désirable de dédoubler la compétence de retirer les permis de conduire. Par conséquent, rien ne devrait être changé au régime actuel, qui, de façon générale, a donné satisfaction (art. 21, 1^{er} al.).

Questions de procédure (art. 22)

La procédure devant les autorités administratives cantonales est réglée par le droit cantonal. Toutefois, il est désirable de fixer quelques principes dans le droit fédéral. Le droit d'un canton de proposer à un autre ou à la Confédération une mesure administrative (2^e al.) est déjà reconnu par la loi en vigueur. Ce qui est nouveau, c'est le principe (1^{er} al.), selon lequel le refus ou le retrait des permis, ainsi que l'interdiction de conduire un cycle ou un véhicule à traction animale, doivent être notifiés à l'intéressé par écrit, avec indication des motifs; cette notification lui permet d'exercer plus facilement le droit de recours.

Il est normal que le permis de conduire, après avoir été retiré, puisse être à nouveau délivré — le cas échéant à la suite d'un nouvel examen du conducteur — lorsque les motifs du retrait n'existent plus. Jusqu'à ce jour, l'intéressé n'avait toutefois que la possibilité de recourir immédiatement après le prononcé du retrait, dans le délai légal. S'il le laissait passer, les autorités cantonales n'étaient pas tenues de procéder à une révision de la décision de retrait. Contre un refus de ce genre, il n'y avait aucune possibilité de recours. L'article 22, 3^e alinéa, du projet donne maintenant à l'intéressé le droit de demander une nouvelle décision sur le fond — qui ne sera pas nécessairement positive — lorsque le retrait a duré cinq ans. Si cette décision est négative, elle peut faire l'objet d'un recours (art. 23). Il est normal que la nouvelle décision soit prise par l'autorité du canton où l'intéressé a son domicile au moment de la requête; cette autorité est en effet la mieux placée pour tirer au clair les circonstances de fait. Cependant, si l'intéressé a changé de domicile, il faudra consulter le canton qui a pris la mesure dont il s'agit (4^e al.).

Recours (art. 23)

Selon le droit en vigueur, la décision prise par le gouvernement cantonal sur le retrait d'un permis peut être portée par voie de recours devant le département fédéral de justice et police; en revanche, la décision du gouvernement cantonal refusant un permis est définitive. Cette distinction, qui n'est au fond pas justifiée, ne figure plus dans le projet.

Pour les cas de recours dirigés contre la classification d'un véhicule dans l'une des catégories que le Conseil fédéral établira et contre les décisions concernant la construction ou l'équipement d'un véhicule automobile, un autre changement s'impose également. A l'avenir, ces décisions seront prises surtout lors de l'expertise des types; dans ce cas, le recours sera adressé directement au département fédéral de justice et police, auquel incombera la surveillance de cette expertise. Toutefois, même si la décision émane d'une autorité cantonale, il est de mise de simplifier les voies de recours. En effet, il s'agit toujours d'une décision de principe concernant des questions purement techniques et touchant par avance tous les véhicules d'un même type ou d'une même catégorie, tandis qu'un retrait du permis de conduire n'est qu'une décision prise pour un cas particulier. C'est pourquoi le département fédéral de justice et police devra statuer en première et dernière instance.

Quant au reste, l'article 23 reprend les solutions du droit en vigueur et renonce à instaurer la juridiction administrative dans le domaine de la circulation routière. Il s'agit en premier lieu de trancher non pas des questions juridiques, mais des questions exclusivement techniques, comme il s'en pose lors de la procédure d'admission des véhicules à la circulation, ou des questions d'opportunité et d'appréciation dans des cas pratiques, comme il s'en pose lors du refus ou du retrait des permis de conduire. Dans la procédure administrative, qui est moins formelle, il est plus facile d'effectuer des enquêtes complémentaires, de faire appel à des spécialistes, de suspendre temporairement une décision ou de prévoir la possibilité de modifier plus tard telle mesure prise. Enfin, on ne saurait objecter que l'administration serait juge et partie puisque les décisions que le département aurait à examiner émaneraient principalement des autorités cantonales et non pas de l'administration fédérale.

Prescriptions d'exécution (art. 24)

Le 1^{er} alinéa donne au Conseil fédéral la compétence de soustraire notamment à des exigences formelles touchant l'admission (examens et contrôles, permis et plaques) certains genres de véhicules automobiles, leurs remorques ainsi que leurs conducteurs. Les cycles à moteur auxiliaire et les chars à bras pourvus d'un moteur (lettre *a*) doivent pouvoir être assimilés dans une large mesure aux cycles et chars à bras ordinaires. Il faudra fixer toutefois un âge minimum pour les conducteurs de cycles à moteur auxiliaire et prendre des mesures pour lutter contre le bruit.

Pour les véhicules utilisés à des fins militaires (lettre *b*), on peut renoncer à l'expertise des types; il doit être aussi possible de renoncer, dans certains cas, aux permis et plaques de contrôle, notamment lors du transfert de véhicules qui, n'étant plus dans la circulation, sont soumis à réquisition. Les militaires appartenant aux troupes motorisées doivent, s'ils sont en uniforme, pouvoir conduire des véhicules automobiles militaires sans avoir de permis. Sous le terme très général de «militaire», il faut comprendre aussi bien l'armée que l'administration militaire.

Des vœux contradictoires ont été exprimés au sujet du statut à instaurer pour les tracteurs agricoles. Comme ces véhicules sont fréquemment utilisés sur nos routes, certains milieux demandent qu'ils soient assimilés aux autres véhicules automobiles. Les agriculteurs pensent en revanche qu'il doit être possible d'utiliser les tracteurs sans formalités spéciales puisqu'ils remplacent les chevaux et, selon les données de l'expérience, provoquent relativement peu d'accidents sur la route. Il faudra s'efforcer de trouver un compromis raisonnable. La plupart des cantons ont déjà introduit, de leur propre chef, des plaques de contrôle et des permis pour les tracteurs agricoles et certains ont également institué le contrôle des véhicules. Il sera notamment nécessaire d'édicter des prescriptions visant à protéger les passagers prenant place sur les tracteurs et leurs remorques. Si l'on fixe un âge minimum (15 ou 16 ans) et s'il devient possible d'interdire la conduite de tracteurs agricoles aux personnes qui en sont incapables, on peut renoncer, nous semble-t-il, à exiger le permis de conduire. Les futurs conducteurs de tracteurs agricoles apprendront les règles de la circulation par l'enseignement donné dans les écoles.

Pour les machines de travail à vitesse restreinte, le permis de conduire, le permis de circulation et les plaques de contrôle ne sont actuellement pas nécessaires. On pourra à l'avenir y renoncer également d'une manière étendue; il en va de même des chariots à moteur à vitesse restreinte (lettre *d*).

Le reste de l'article 24 a déjà été commenté. Mentionnons simplement la compétence du Conseil fédéral d'édicter des prescriptions sur le louage de véhicules automobiles à des personnes les conduisant elles-mêmes (3^e al., lettre *d*); il s'agit pour le moins d'essayer d'établir un certain contrôle sur cette catégorie de conducteurs.

TITRE TROISIÈME

Règles de la circulation

Jusqu'à ce jour, une partie des règles de la circulation se trouvaient dans la loi, d'autres dans le règlement d'exécution. Pour permettre une meilleure vue d'ensemble, on a proposé de les faire figurer entièrement dans le règlement d'exécution. En raison de leur portée et de leur corrélation avec

les dispositions sur la responsabilité civile et les dispositions pénales, c'est dans la loi cependant que doivent trouver place les principes touchant la manière de se comporter dans la circulation, principes que tout usager de la route, en particulier tout conducteur de véhicule, est tenu de connaître.

En tête du présent titre figure une *règle fondamentale* (art. 25). L'idée du premier alinéa est tirée de la convention internationale de 1949 sur la circulation routière; cette disposition oblige tous les usagers de la route à ne pas entraver ni mettre en danger autrui. L'importance de cette disposition se révèle notamment dans les situations auxquelles ne s'applique aucune règle déterminée. Le 2^e alinéa exige une prudence particulière à l'égard des enfants, des infirmes et des personnes âgées, car on ne peut compter qu'ils observeront les prescriptions. S'il se révèle qu'un usager de la route va se comporter de manière incorrecte, il faut, au besoin, renoncer à ses propres droits pour prévenir un accident.

Chapitre premier

Règles concernant tous les usagers de la route

L'obligation d'observer les signaux et les marques (art. 26, 1^{er} al.) donne aux mesures cantonales tendant à restreindre la circulation, quand elles sont indiquées par des signaux, la sanction de droit fédéral qui leur manquait encore. L'inobservation des signaux devra être réprimée en vertu du droit fédéral. On entend par ordres de la police aussi bien les instructions orales données directement sur la route que les signes de la police de la circulation. En revanche, l'article 4 de la loi est applicable aux mesures générales décrétées par les autorités de police. La législation cantonale détermine à qui sont dévolues des fonctions policières sur la route; elles peuvent aussi être exercées par des agents du service du feu ou de la «Sécuritas», qui sont appelés à régler la circulation. La police des routes de l'armée appartient également à la police au sens de l'article 26, 1^{er} alinéa. Suivant l'article 53, 4^e alinéa, lettre *a*, le Conseil fédéral peut, d'entente avec les cantons, arrêter les dispositions concernant les attributs permettant de reconnaître la police de la circulation.

La priorité dont les voitures du service du feu bénéficiaient déjà jusqu'ici doit également être accordée, en raison de la densité actuelle de la circulation, aux voitures de la police et du service de santé (art. 26, 2^e al.). Ce qu'on entend par ces véhicules sera précisé dans le règlement d'exécution. La responsabilité de leurs conducteurs est réglée par l'article 93, chiffre 4. Le Conseil fédéral édicte des prescriptions concernant les signaux avertisseurs spéciaux (art. 24, 2^e al., lettre *f*).

Les règles à observer aux passages à niveau (art. 27) ont été reprises de la loi de 1878 concernant la police des chemins de fer pour compléter à ce sujet la loi sur la circulation routière.

Chapitre deuxième

Règles concernant la circulation des véhicules

I. Règles générales de circulation

Le droit fédéral actuel n'exige des *garanties de sécurité* (art. 28) que pour les véhicules automobiles; ces garanties sont toutefois également nécessaires pour les cycles et les autres véhicules sans moteur. Elles sont déterminées, pour les véhicules automobiles et les cycles, par les prescriptions fédérales sur l'admission à la circulation, pour les autres véhicules, par le droit cantonal. Lorsqu'il n'y a pas de dispositions cantonales, l'article 28 sera directement applicable. Pour la responsabilité en ce qui concerne le parfait état de sécurité des véhicules, il faut se référer à l'article 86.

Les prescriptions de sécurité de l'article 29 relatives au transport de personnes et de marchandises ainsi qu'à la traction de remorques feront l'objet de prescriptions d'exécution détaillées. Pour le transport sur route de marchandises dangereuses, une réglementation internationale qui s'inspire des prescriptions correspondantes applicables au trafic par chemin de fer, est en préparation. Au moment d'édicter des prescriptions d'exécution, il y aura lieu d'observer les limites fixées par la constitution à la compétence de la Confédération. Celle-ci peut établir pour toutes les catégories de véhicules, en se fondant sur l'article 69*bis* de la constitution, des prescriptions de police sanitaire concernant les transports de marchandises. Des prescriptions sur le transport de marchandises inflammables ou explosives ne peuvent être édictées qu'en vertu de l'article 37*bis* de la constitution, en premier lieu s'il s'agit d'un transport par véhicules automobiles. La sécurité de la circulation des véhicules automobiles et des cycles est cependant aussi mise en jeu lorsque, par exemple, des matières explosives sont transportées par des véhicules sans moteur. C'est pourquoi il est également possible de régler cette question par des prescriptions de droit fédéral. Les transports d'animaux ne sont soumis au droit fédéral que s'ils se font par véhicules automobiles.

La règle touchant la *maîtrise du véhicule* (art. 30, 1^{er} al.) ne sera plus liée, comme dans l'article 25 de la loi de 1932, à celle qui concerne la vitesse; en effet elle peut être violée non seulement par un excès de vitesse, mais aussi par un maniement inapproprié du véhicule, tel que le fait de lâcher l'appareil de direction ou de descendre une forte pente en prise directe. L'obligation de posséder la maîtrise du véhicule fait partie des règles générales de prudence; ce que le conducteur ne peut ni prévoir ni empêcher, par exemple une défectuosité soudaine de l'appareil de direction, ne saurait lui être imputé à charge.

Selon l'article 30, 2^e alinéa, les personnes qui sont incapables de conduire un véhicule en raison de leur état ont le devoir de s'en abstenir. Outre

les personnes surmenées, il s'agit le plus souvent de celles qui sont « prises de boisson ». La loi de 1932 a introduit cette notion pour exprimer que non seulement l'ébriété manifeste mais aussi et avant tout le premier stade de l'ivresse, qui diminue chez le conducteur le contrôle de lui-même, empêche de conduire avec sûreté un véhicule. Cette interprétation reste valable pour l'avenir. Aussi faut-il maintenir, à l'encontre de quelques rares propositions divergentes, la notion qu'on s'est faite jusqu'à ce jour des personnes « prises de boisson ».

Les prescriptions sur la *vitesse* (art. 31) ont été complétées, dans le sens que le conducteur devra également adapter sa vitesse aux conditions de visibilité ainsi qu'aux particularités du véhicule et du chargement (1^{er} al.). D'autre part, il n'est plus tenu de ralentir aux intersections qui peuvent être embrassées du regard; on entend par intersections aussi bien les croisées que les débouchés de routes et les bifurcations. Le droit en vigueur accorde la priorité aux piétons déjà engagés dans le passage de sécurité à l'approche d'un véhicule automobile. Toutefois, lorsque de nombreux véhicules se suivent, cette « priorité » est illusoire. Afin d'amener les conducteurs de véhicules à s'arrêter, en particulier devant les passages pour piétons, la loi leur impose l'obligation de faciliter autant que possible aux piétons la traversée de la chaussée (3^e al.). Le point de savoir s'il convient d'introduire, selon le modèle anglais, des passages avec « zébrures », où les piétons ont la priorité sur les véhicules, devra être examiné au moment d'élaborer les dispositions d'exécution. Aux endroits destinés à l'arrêt des véhicules des transports publics, les conducteurs doivent avoir égard aux personnes qui montent dans ces véhicules ou qui en descendent: cette règle est assez importante pour être exprimée dans la loi.

Il est indispensable de limiter en chiffres la vitesse des voitures automobiles lourdes et des trains routiers; les limitations actuelles doivent être cependant relevées. Bien des gens désirent que les voitures automobiles légères et les motocycles soient soumis à des limitations de vitesse, notamment dans les agglomérations. L'efficacité d'une telle mesure est toutefois controversée. Dans la plupart des localités, la population souffre en premier lieu de la densité de la circulation; le seul remède serait de construire des routes d'évitement. Dans d'autres endroits, il faut améliorer les conditions de visibilité, ajouter des trottoirs ou des refuges, etc. Une limite générale de vitesse devrait être fixée relativement haut, par exemple à 50 km/h; vu les variations auxquelles sont soumises les conditions atmosphériques et celles de la circulation, le chiffre de 50 km/h serait, dans bien des agglomérations, trop élevé, à certains moments de la journée. Le conducteur qui veut se conformer aux règles de la prudence doit souvent circuler plus lentement. La différence entre les routes qui passent à l'intérieur ou à l'extérieur des localités est problématique; les routes à la sortie de grandes villes passent souvent à l'intérieur d'agglomérations sur bien des kilomètres: faut-il alors freiner la circulation sur de longues sections? Une

limitation générale de la vitesse serait pour le moment lettre morte en raison du manque de contrôle. Jusqu'ici, la plupart des cantons n'ont pas été en mesure de créer une police de la circulation qui puisse répondre aux exigences actuelles. Il ne faut pas que les agents dont on dispose soient mobilisés sur la route pour des contrôles schématiques de vitesse alors qu'on pourrait leur confier des tâches plus utiles à la sécurité routière. Il n'est pas question de limiter dans un proche avenir la vitesse à l'extérieur des agglomérations. Une limitation de la vitesse dans la circulation à l'intérieur des localités doit être envisagée pour le cas où la sécurité ne pourrait être assurée par d'autres moyens. Pour que la solution puisse être adaptée aux nécessités de l'évolution et aux expériences qui seront faites, il convient de ne pas régler la chose dans la loi mais, comme le prévoit l'article 31, 4^e alinéa, de laisser au Conseil fédéral le soin de s'en occuper d'entente avec les cantons.

II. Diverses manœuvres de circulation

Sont reprises du droit actuel les dispositions de l'article 32 concernant la *circulation à droite* (1^{er} al.), les *lignes de sécurité* (2^e al.) et la *distance à observer* envers les autres usagers de la route (4^e al.). Signalons, au 3^e alinéa, l'innovation selon laquelle le conducteur qui veut changer de direction ne doit plus seulement avoir égard aux usagers de la route qui viennent en sens inverse mais encore aux véhicules qui le suivent. Les dispositions d'exécution devront compléter la règle concernant la distance à observer (4^e al.) notamment pour obliger les voitures automobiles lourdes à ne pas circuler en files serrées mais à garder entre elles d'assez longs intervalles.

Par *dépassement* (art. 33) il faut entendre l'action de devancer des véhicules, des piétons, des cavaliers, des animaux qui marchent dans la même direction ou l'action de contourner un obstacle qui se trouve, par rapport au conducteur, sur le côté droit de la route. Il est permis de dépasser aux intersections si la visibilité est bonne, si cette manœuvre ne gêne pas celui qui bénéficie de la priorité (3^e al.). Contrairement à la règle générale, les véhicules qui se sont placés en ordre de présélection pour obliquer à gauche (voir art. 34) peuvent être dépassés par la droite (5^e al.); il s'agit là d'un usage déjà bien répandu. En contrepartie de ces facilités propres à favoriser la fluidité de la circulation, la sécurité de la route commande d'imposer de nouveaux devoirs aux conducteurs. Dans la circulation à la file, seul est autorisé à effectuer un dépassement celui qui a la possibilité de reprendre place assez tôt dans la file des véhicules (2^e al.). Le dépassement d'un véhicule est interdit lorsque son conducteur manifeste l'intention d'obliquer à gauche ou lorsqu'il s'arrête devant un passage pour piétons afin de permettre à ceux-ci de traverser la route (4^e al.). Mentionnons encore comme nouvelle prescription celle qui interdit au conducteur d'accélérer son allure au moment où il est dépassé (6^e al.).

Dans notre pays, la *présélection* (art. 34, 1^{er} al.) a été instituée ces dernières années, tout d'abord à quelques intersections, par le marquage de la chaussée; son usage s'est peu à peu généralisé également aux autres croisées, bifurcations et débouchés de routes. Certaines législations étrangères, ainsi que la convention internationale de 1949, la prescrivent pour toutes les intersections. Si le conducteur désirant obliquer à gauche serre à temps l'axe de la chaussée, il crée en effet moins de danger que s'il tourne peut-être brusquement à gauche au dernier moment.

Les dispositions relatives à la *priorité* (art. 34, 2^e à 4^e al.) ont été complétées par l'adjonction d'une règle née de la pratique judiciaire, selon laquelle le conducteur qui veut engager son véhicule dans la circulation ne bénéficie pas d'un droit de priorité. Il y a quelque temps, certains milieux ont vivement prôné la priorité de gauche, d'autres cependant s'y sont opposés. On manque d'expériences pratiques à cet égard, aucun Etat n'ayant pu se résoudre à un tel changement. Dès lors, celui-ci n'entre pas en considération pour la Suisse, ne serait-ce qu'en raison de la circulation internationale.

En revanche, il est envisagé, lors de l'exécution de la loi, de faire de certaines routes des routes principales à priorité de passage à l'intérieur des localités; il faut penser par exemple aux grandes artères des villes, qui viennent de la périphérie jusque vers le centre. De bonnes expériences ont été faites à l'étranger dans ce domaine. Les routes principales à priorité de passage devront cependant être signalées de façon plus explicite, selon le modèle prévu au protocole de 1949 relatif à la signalisation routière. Aux termes de l'article 53, 3^e alinéa, le Conseil fédéral désigne les routes principales après avoir consulté les cantons.

Comme la distance entre les véhicules qui se suivent est très réduite lorsque la circulation est dense, le conducteur qui s'*arrête* (art. 35, 1^{er} al.) doit avoir égard aux véhicules venant derrière lui; en d'autres termes, il lui est interdit de freiner brusquement, à moins qu'il n'y ait nécessité de le faire. Au moment de quitter son véhicule, le conducteur doit prendre les précautions nécessaires (art. 35, 3^e al.) pour que ce dernier ne puisse se mettre en mouvement de lui-même et, s'il s'agit d'un véhicule automobile, faire en sorte, dans la mesure du possible, que le véhicule ne puisse être soustrait (cf. art. 71, 1^{er} al.).

Les règles à observer envers les tramways et chemins de fer routiers (art. 36) contiennent un élément nouveau: ces véhicules en marche peuvent être dépassés à gauche non seulement quand l'espace à droite est en soi trop étroit pour permettre un dépassement, mais aussi quand il serait assez large si par exemple des véhicules n'y étaient pas parqués (2^e al.). Les prescriptions générales relatives au dépassement (art. 33) sont également applicables au dépassement des tramways et chemins de fer routiers. Enfin il sera rappelé aux conducteurs que les tramways et chemins de fer routiers circulant à gauche doivent être, au besoin, croisés à gauche (4^e al.).

III. Mesures de protection

La sécurité et la fluidité de la circulation exigent que les usagers de la route se fassent mutuellement connaître leurs intentions à temps et sans équivoque. Aussi l'article 37 oblige-t-il le conducteur à faire des signes avant chaque changement de direction. Il faut entendre par là toute manœuvre par laquelle le véhicule quitte la voie suivie jusqu'alors. En revanche, lorsque la route elle-même impose la direction à prendre, par exemple dans les tournants, il va de soi que le conducteur n'est pas tenu de faire des signes. Le devoir d'indiquer les changements de direction nécessités par un dépassement constitue une innovation. Pour remédier à une erreur fréquemment commise, la nouvelle prescription du 2^e alinéa oblige le conducteur à ne pas se contenter de faire des signes mais à circuler malgré tout avec précaution.

Comme auparavant, il ne faut donner des signaux avertisseurs (art. 38) que si la sécurité de la circulation l'exige. Les dispositions concernant l'éclairage des véhicules (art. 39) ont été complétées, comme le prescrit la convention internationale de 1949, par l'interdiction d'équiper les véhicules de feux ou de dispositifs réfléchissants à couleur rouge vers l'avant ou à couleur blanche vers l'arrière; le Conseil fédéral peut cependant prévoir des exceptions, par exemple autoriser des feux blancs de marche arrière.

L'interdiction de causer des incommodités (art. 40) est avant tout importante pour la lutte contre le bruit. Le droit actuel interdit tout excès de bruit, de fumée ou d'odeur, tandis que la disposition du projet oblige le conducteur du véhicule à ne provoquer ni bruit, ni fumée, ni poussière ou odeur qu'il lui est possible d'éviter. Il faut donc circuler à une allure modérée pour pouvoir respecter la tranquillité nocturne. Il est nécessaire de prévoir certaines exceptions à l'interdiction d'employer des haut-parleurs sur les véhicules automobiles, par exemple pour les véhicules de la police de la circulation.

IV. Règles applicables à des cas spéciaux

Les règles touchant la répartition de la circulation (art. 41) visent à répartir les différentes catégories d'usagers de la route sur les routes et chemins qui leur sont destinés. Les véhicules automobiles et les cycles ne doivent pas emprunter les chemins qui ne leur sont pas destinés, mais qui sont par exemple réservés aux piétons (1^{er} al.). Cette interdiction souffre des atténuations: par exemple certains chemins inappropriés à la circulation des camions lourds peuvent fort bien être empruntés par des cycles. Les courses qu'il est absolument indispensable d'effectuer sur des chemins inappropriés, par exemple pour porter secours, ne sauraient être censées exclues; il s'agira cependant de circuler avec une prudence particulière.

Le trottoir et la piste cyclable (2^e al.) ne peuvent qu'en principe être réservés aux piétons ou aux cyclistes. Les véhicules doivent avoir la possibilité de traverser les trottoirs, comme aussi, dans des cas particuliers, de les utiliser pour un stationnement ou un parage, à condition qu'il reste un espace suffisant pour les piétons. Les cyclistes doivent, lorsqu'il n'y a pas de trottoirs, partager les pistes cyclables avec les piétons. Là aussi une prudence particulière s'impose à celui qui circule sur un chemin réservé, en principe, à d'autres usagers de la route.

Le droit actuel accorde déjà au Conseil fédéral la compétence d'édicter des règles spéciales pour la circulation sur les autoroutes (3^e al.). Le projet consacre en outre le principe selon lequel les véhicules automobiles peuvent seuls utiliser les autoroutes et ne peuvent y accéder qu'aux endroits destinés à cet effet. Les véhicules automobiles qui, par leur vitesse restreinte, paralyseraient la circulation, peuvent être exclus des autoroutes, par exemple les tracteurs agricoles.

Sur les routes marquées de plusieurs voies, et lorsque des files de véhicules circulent parallèlement dans la même direction (art. 42), un changement de voie ou de file constitue une manœuvre pouvant gêner considérablement la circulation dans certaines circonstances. C'est pourquoi le conducteur ne doit y procéder qu'après s'être assuré qu'il ne mettra personne en danger. Il en résulte toutefois, presque inévitablement, une certaine entrave pour les autres véhicules, lorsque la circulation est dense.

Sur les routes à forte déclivité et les routes de montagne (art. 43), les conducteurs doivent circuler, comme il ressort de l'article 31, à une allure modérée. Il importe surtout, dans la descente, d'embrayer en petite vitesse et d'utiliser le frein-moteur, etc., afin de conserver intacte l'efficacité du dispositif de freinage proprement dit. Aux endroits où deux véhicules ne peuvent se croiser que malaisément, c'est le véhicule descendant, auquel il est plus facile de repartir, qui doit s'arrêter en premier lieu.

V. Catégories spéciales de véhicules

Parmi les règles concernant les *cyclistes* (art. 44), celle qui vise la circulation de front (2^e al.) fait l'objet de controverses. On ne peut réaliser le vœu, souvent exprimé, que les cyclistes soient toujours tenus de circuler à la file; lorsque la circulation des cycles est intense aux heures de pointe, il doit être permis à deux cyclistes de circuler de front. Toutefois, le fait de circuler de front, dans certaines conditions, peut être de nature à mettre en danger les cyclistes eux-mêmes ou à gêner de façon inadmissible la circulation des autres véhicules, particulièrement lorsqu'il y a une forte circulation des véhicules automobiles sur les routes interurbaines, mais surtout la nuit. Au surplus, les cyclistes roulant par paires doivent se mettre momentanément l'un derrière l'autre, lorsque des véhicules qui avancent plus rapidement signalent leur approche (art. 33, 6^e al.).

Lorsque la circulation est arrêtée par des signaux, par la police, par les barrières de passages à niveau, etc., les cyclistes doivent rester à leur place, dans la file des véhicules (3^e al.); en se faufilant en avant, ils empêcheraient les véhicules automobiles de repartir normalement et provoqueraient des embouteillages et des manœuvres de dépassement.

Déjà à l'heure actuelle, les *conducteurs de tramways et de chemins de fer routiers* (art. 45) ne sont tenus que de se conformer aux signes des agents de la circulation et aux signaux servant à régler la circulation; ils sont au surplus liés par le règlement d'exploitation de leur entreprise. Vu la corrélation qui existe entre les différents modes de locomotion, le projet astreint les conducteurs de tramways et de chemins de fer routiers à observer par analogie les règles de la circulation qu'il leur est possible d'observer avec des véhicules de ce genre. Bien entendu, les prescriptions de la législation ferroviaire sur la construction et l'équipement des véhicules ne sont pas touchées par cette disposition. Il est envisagé de rendre obligatoires les indicateurs de direction pour les tramways et chemins de fer routiers en se fondant sur la législation relative aux chemins de fer; une fois installés, ces indicateurs devront être utilisés conformément à l'article 37 du projet.

Chapitre troisième

Règles applicables aux autres usagers de la route

Les *piétons* sont évidemment tenus d'observer aussi les règles des articles 25 à 27, qui sont applicables à tous les usagers de la route. Les autres prescriptions qui les concernent ont été reprises (art. 46) du droit en vigueur. A l'avenir, les piétons devront toujours suivre le bord de la chaussée lorsqu'il n'y a pas de trottoir, et non seulement, comme le prescrit le droit actuel, «là où la vue est restreinte et à l'approche de véhicules automobiles»; le danger consiste justement dans le fait que le piéton peut être surpris par l'arrivée d'un véhicule automobile qu'il n'a pas remarqué.

Certaines lois cantonales obligeaient auparavant les piétons à circuler à droite. Cependant, les piétons courent en général moins de danger sur le côté gauche de la chaussée; c'est là qu'ils devraient se tenir, en particulier de nuit. S'il y a toutefois possibilité de mieux se garer à droite qu'à gauche, les piétons devront préférer le côté droit de la route. Cela dépend donc essentiellement des conditions locales. C'est pourquoi le projet laisse aux piétons la liberté de choisir le côté gauche ou droit de la chaussée.

Il importe que les piétons, selon la nouvelle loi, soient réellement tenus — ce qui n'est pas le cas selon la loi de 1932 — d'observer les règles de circulation qui les concernent. S'ils commettent des contraventions, ils peuvent être punis, eux aussi, en vertu de l'article 83, comme les autres usagers de la route. Les dangers de la route, qui se multiplient sans cesse, ne permettent

plus de laisser aux piétons — il s'agit avant tout de leur propre sécurité — la liberté d'observer ou non un petit nombre de règles simples.

En ce qui concerne la *conduite d'animaux* sur la route (art. 47), le projet se borne à énoncer quelques principes. Indépendamment de l'observation des règles applicables à tous les usagers de la route (art. 25 à 27), il exige uniquement que les cavaliers et les conducteurs d'animaux isolés longent le bord droit de la chaussée, tandis que les troupeaux doivent être conduits de façon que la partie gauche de la chaussée soit autant que possible dégagée pour les autres usagers de la route. Par ailleurs, le bétail n'a pas à se trouver sans surveillance sur la route. Si toutefois, en vertu d'anciens droits et usages, les pâturages ne sont pas munis de clôtures du côté de la voie publique, comme par exemple dans le Jura bernois, il faudra l'indiquer par des signaux.

Chapitre quatrième

Devoirs en cas d'accidents

De même que la disposition correspondante de la loi en vigueur, l'article 48 ne s'applique qu'aux accidents où un véhicule automobile ou un cycle sont en cause. Le projet contient un nouveau principe selon lequel les personnes impliquées dans un accident sont tenues de prendre, à l'égard de la circulation, les mesures de sécurité qui s'imposent, ne serait-ce qu'en faisant des signes de la main à l'intention des conducteurs de véhicules qui s'approchent du lieu de l'accident. L'obligation de prêter son concours à la reconstitution des faits constitue également une nouveauté.

S'il y a des blessés, non seulement les personnes impliquées dans l'accident devront leur porter secours, mais encore les autres personnes, dans la mesure qu'on peut exiger d'elles. Ainsi, le projet confirme simplement l'obligation, prévue par la plupart des lois cantonales d'introduction au code pénal suisse, de porter secours à des tiers. Les personnes impliquées ne peuvent quitter les lieux de l'accident sans le consentement de la police. Ce consentement peut être toutefois donné par téléphone, notamment dans les cas de peu de gravité. Pour des cas de ce genre, la police peut donner par avance son consentement aux conducteurs des entreprises publiques de transport et du service du feu pour éviter des embouteillages injustifiés de la circulation urbaine.

Lors d'accidents ayant causé simplement des dommages matériels, il ne faut avertir la police, pour lui épargner la peine de s'occuper inutilement de bagatelles, que si le lésé ne peut être atteint. Si des accidents se produisent à des passages à niveau, il faut en avertir le plus rapidement possible l'administration du chemin de fer afin qu'elle puisse prendre les mesures de sécurité nécessaires et, au besoin, faire arrêter les trains.

Chapitre cinquième

Manifestations sportives, courses d'essai

Selon la loi de 1932, seules les courses de vitesse étaient soumises à l'autorisation des cantons dont elles empruntaient le territoire, tandis qu'à l'avenir cette autorisation sera nécessaire pour toutes les manifestations sportives automobiles ou de cycles sur la voie publique; cette mesure s'impose en raison de la circulation plus intense et du nombre croissant de ces manifestations. L'octroi de l'autorisation est subordonnée à des conditions plus strictes: la course ne doit pas gêner d'une manière exagérée la circulation en général et les organisateurs sont tenus d'offrir la garantie qu'elle se déroulera d'une façon satisfaisante. Au surplus, les articles 49 et 50 reprennent la réglementation en vigueur.

Chapitre sixième

Dispositions d'exécution

La police a sur la route une tâche difficile. Elle ne peut se contenter d'intervenir après les accidents, mais elle doit les prévenir. Il importe surtout de constater et de réprimer tout ce qui met en danger la circulation publique et que seul un heureux hasard empêche de causer un accident. Même les infractions de peu de gravité aux prescriptions sur la circulation ne doivent pas être tolérées; il convient de les réprimer toutes, ne serait-ce que par un avertissement ou une réprimande.

La sécurité de nos routes dépend avant tout de la manière dont les usagers observent les prescriptions sur la circulation et de la mesure dans laquelle la police peut en assurer l'application. C'est pourquoi il est de la plus grande importance que les cantons et les communes soient à même d'accroître l'effectif de la police pour l'adapter aux exigences actuelles, de donner aux agents une solide formation et de mettre à leur disposition des moyens auxiliaires modernes.

Aux fins d'augmenter l'efficacité de la surveillance exercée sur la route, de simplifier la procédure et de décharger les tribunaux, il est prévu, dans certains Etats étrangers, que la police n'a pas pour seule tâche de dénoncer les contraventions mais qu'elle doit en outre, dans les cas de peu de gravité, infliger sur le champ une légère amende ou prononcer une réprimande grevée d'une taxe, sous réserve du jugement d'un tribunal si la personne en faute le demande. L'ébauche d'une telle procédure existe également dans plusieurs de nos cantons. Les cantons devraient examiner s'il ne conviendrait pas, dans l'intérêt de la sécurité routière, de compléter dans ce sens le droit de procédure pénale.

La nouvelle loi doit fixer les conditions dans lesquelles la police peut saisir de son propre chef les permis et plaques de contrôle. La règle de l'article 51, 1^{er} alinéa, ne constitue que l'application du principe général selon

lequel la police a le devoir d'empêcher, par des moyens appropriés, les actes qui portent atteinte à l'ordre et à la sécurité publics ou qui les exposent à un danger imminent. Le 2^e alinéa demeure dans le même ordre d'idées, tout en allant plus loin; il autorise la police à saisir sur le champ le permis de conduire au conducteur qui a prouvé, par une violation grave de règles élémentaires de la circulation, qu'il était particulièrement dangereux, même s'il ne s'est produit aucun accident. Judicieusement appliquée, cette mesure constitue une arme efficace contre le manque d'égards d'une petite minorité de conducteurs de véhicules automobiles, qui soulèvent sans cesse l'indignation générale et préoccupent les automobilistes et motocyclistes conscients de leurs responsabilités. Des instructions précises devront être données aux organes de la police au sujet de l'usage de cette attribution. Le 3^e alinéa prescrit, en vue de ne pas compromettre la sécurité du droit, que les permis saisis par la police doivent être immédiatement transmis, dans tous les cas, à l'autorité compétente pour prononcer le retrait. Celle-ci restituera le permis ou prendra sans délai une décision de retrait, qui peut être provisoire selon les circonstances, mais susceptible d'être attaquée par voie de recours. Enfin, nous partons de l'idée que les organes de police qui saisissent un permis pourront, dans certaines circonstances, autoriser le conducteur à terminer sa course d'une manière appropriée.

La *prise de sang* (art. 52) suscite fréquemment des discussions. Il n'est pas facile d'établir avec certitude si une personne est prise de boisson, c'est-à-dire si elle se trouve dans un état avant-coureur de l'ivresse. Afin d'être en mesure de prendre une décision dans des cas-limites, il faut pouvoir tabler sur des indices aussi complets que possible. Combinée avec d'autres constatations de fait, la prise de sang permet la plupart du temps une conclusion définitive. Dans certains cantons, elle est ordonnée, en vertu des lois de procédure, même contre la volonté de la personne suspectée. Ailleurs, en l'absence d'une disposition légale expresse, on renonce à porter atteinte à l'intégrité corporelle de l'intéressé lorsqu'il s'y oppose. Toutefois, le refus de la personne en question est alors souvent considéré comme un indice qu'elle est prise de boisson. L'article 52 constitue la base légale permettant d'imposer la prise de sang; il laisse cependant au droit cantonal le soin de déterminer par qui cette mesure doit être ordonnée. En règle générale, il ne faudra pas exercer de contrainte; celui qui se sera opposé ou dérobé à une telle mesure, sera puni en vertu de l'article 84. Les prescriptions d'exécution du Conseil fédéral viseront à supprimer les erreurs lors de la prise de sang par le médecin. Il faudra en outre que le médecin recherche les signes physiques ou psychiques pouvant dénoter que l'intéressé est pris de boisson. Il s'agira de prévoir une méthode uniforme pour l'examen chimique du sang, afin qu'il soit possible d'en comparer les résultats. En revanche, on ne doit ni ne peut fixer uniformément à partir de quelle teneur en alcool une personne est prise de boisson au sens de la loi, car elle varie, dans certaines limites, d'une personne à l'autre.

Règles complémentaires de circulation (art. 53)

Les règles de la circulation contenues dans la loi doivent être précisées et complétées par les prescriptions d'exécution (1^{er} al.). Des exceptions aux règles légales sont nécessaires dans certaines circonstances, par exemple pour la circulation des véhicules à chenilles et, le cas échéant, pour le croisement et le dépassement d'autocars sur les routes de montagne.

Le 2^e alinéa de l'article 53 charge le Conseil fédéral de régler la durée du travail et du repos et le temps de présence des conducteurs professionnels de véhicules automobiles. La loi en vigueur soumet à l'approbation de l'Assemblée fédérale les prescriptions édictées à ce sujet par le Conseil fédéral. Comme il n'est plus nécessaire de créer de toutes pièces une nouvelle réglementation, mais qu'il s'agit seulement de reviser certains points de détail, nous pensons qu'il est possible aujourd'hui de renoncer à cette procédure extraordinaire. Les dispositions d'exécution contiendront non seulement les règles matérielles sur la durée du travail et du repos et le temps de présence, mais, comme actuellement déjà, elles détermineront aussi quelles personnes sont réputées conducteurs professionnels de véhicules automobiles et lesquels, parmi ces conducteurs, demeurent soumis à d'autres prescriptions fédérales sur la durée du travail (par exemple le personnel des entreprises publiques de transport). Maintenant déjà, les prescriptions sur la durée du travail et du repos sont applicables non seulement aux employés mais aussi aux employeurs et entrepreneurs indépendants qui conduisent professionnellement des véhicules automobiles. Il ne pourra pas en être autrement à l'avenir, car cette réglementation vise en première ligne à favoriser la sécurité routière, bien qu'elle ait simultanément pour objet de protéger les employés. Des prescriptions sur le temps de présence ne devront être fixées que pour les conducteurs auxquels incombe plus ou moins régulièrement l'obligation d'être présents. Enfin, les dispositions d'exécution devront permettre de contrôler efficacement l'observation des prescriptions matérielles dans ce domaine.

En raison de la circulation internationale sans cesse croissante, le contrôle des véhicules et de leurs conducteurs à la frontière (4^e al., lettre *b*) doit être simplifié le plus possible. On devra se borner à contrôler les permis par des sondages; il faudra encore, en ce qui concerne la construction et l'équipement des véhicules, exceptés la largeur et le poids total, utiliser des critères moins stricts que pour l'admission des véhicules suisses à la circulation.

Le contrôle des véhicules de la Confédération et de leurs conducteurs (4^e al., lettre *c*) doit faire l'objet de prescriptions complémentaires, eu égard à la destination spéciale de ces véhicules.

Pour la réglementation de la circulation par les soins des organes militaires et la reconstitution des faits lors d'accidents où sont en cause des véhicules automobiles militaires (4^e al., lettres *d* et *e*), le Conseil fédéral devra

notamment fixer la compétence des organes en question. S'il s'agit d'accidents où sont impliqués des civils et des véhicules automobiles militaires, il faudra prévoir que la police civile et la police militaire devront ensemble constater l'état de fait; il doit leur être possible toutefois de se remplacer d'un commun accord.

TITRE QUATRIÈME

Responsabilité civile et assurance

Avant la loi de 1932, on connaissait en matière d'accidents de véhicules automobiles la responsabilité découlant de la faute. Selon ce principe, le lésé n'obtenait réparation que s'il arrivait à prouver que la faute retombait sur l'auteur de l'accident. Dès le début, les fautes commises par les automobilistes ont été jugées sévèrement. On demandait à ceux-ci non seulement de rester scrupuleusement dans les limites imposées par les règles de la circulation, mais encore de tenir compte de toutes les fautes possibles des autres usagers de la route. Le droit des lésés à obtenir réparation était cependant parfois dénué de valeur, l'auteur du dommage ne pouvant satisfaire à leurs prétentions, faute de moyens nécessaires. Dans d'autres cas, il devait supporter le lourd poids d'une réparation qui lui incombait peut-être en raison d'une faute presque uniquement fictive.

En conséquence, le concordat de 1914 rendit obligatoire l'assurance-responsabilité civile des véhicules automobiles. Il était toutefois difficile au lésé d'obtenir réparation. Juridiquement, l'assurance ne concernait que l'assureur et l'automobiliste assuré. Si, par exemple, l'automobiliste avait causé un accident par suite de négligence grave, l'assureur pouvait diminuer sa prestation ou, suivant les circonstances, la refuser, même au préjudice d'un lésé qui n'avait pas commis de faute. Au surplus, il n'était pas garanti que l'assurance conclue continuerait à déployer ses effets. Pendant la durée de validité du permis de circulation, il pouvait y avoir suspension ou cessation de l'assurance, de sorte que celle-ci n'était peut-être plus valable le jour de l'accident.

La loi de 1932 institua la responsabilité causale du détenteur d'automobile. Sans même que l'auteur du dommage soit coupable d'une faute, la personne lésée peut exiger réparation; l'auteur du dommage est libéré en tout ou en partie s'il prouve que le lésé a commis lui-même une faute. Aussi, à l'heure actuelle, l'assurance protège-t-elle en premier lieu la personne lésée par le véhicule. La suspension et la cessation de l'assurance n'ont effet que quatorze jours après avoir été annoncées par l'assureur à l'autorité, afin que cette dernière puisse retirer à temps le permis de circulation et les plaques de contrôle. Le lésé a une action directe contre l'assureur. L'assureur ne peut faire valoir des exceptions découlant du contrat d'assurance, qui auraient pour effet de réduire l'indemnité due au lésé.

D'aucuns ont proposé déjà précédemment, puis lors de l'élaboration du présent projet, d'aller un peu plus loin dans ce domaine. De même que l'ancienne responsabilité causale des chefs d'entreprises à l'égard de leurs employés et ouvriers avait été remplacée par l'assurance obligatoire contre les accidents, ainsi les détenteurs de véhicules automobiles devraient être tenus de conclure une assurance contre les accidents en faveur des personnes qui seraient lésées par leur véhicule. Le projet n'adopte pas cette proposition. On ne peut mettre exactement sur le même pied les accidents de la circulation et ceux qui se produisent dans les entreprises industrielles. Il n'y a aucune raison impérieuse d'accepter une modification si radicale, qui aurait pour conséquence, jusqu'à ce qu'elle soit entrée dans les mœurs, de créer une insécurité juridique non négligeable. Le maintien du système actuel se justifie d'ailleurs également au regard de la circulation internationale: lorsque, dans d'autres Etats, une assurance automobile est obligatoire, il s'agit toujours d'une assurance-responsabilité civile.

A différentes reprises, il a été proposé que les motocyclistes soient tenus de conclure non seulement une assurance-responsabilité civile couvrant les tiers lésés, mais encore une assurance-accidents pour eux-mêmes. Souvent, des motocyclistes victimes d'accidents ou leurs familles ont été contraints de s'adresser à l'assistance publique. La caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents, à Lucerne, exclut de l'assurance pour accidents non professionnels les accidents de motocycles. Sur ce point également, le projet n'apporte pas de solution nouvelle. Il appartient à chaque détenteur de motocycle de prendre ses précautions pour les dommages qu'il se cause à lui-même. Une telle assurance contre les accidents, obligatoire pour les motocyclistes, aurait le caractère d'une mesure purement sociale et sortirait du cadre d'une loi sur la circulation routière.

Chapitre premier

Responsabilité civile

Responsabilité du détenteur (art. 54)

L'article 54 contient les principes de la responsabilité civile en matière de véhicules automobiles, principes qui concordent pour l'essentiel avec la réglementation en vigueur.

Le détenteur du véhicule reste civilement responsable, mais à la seule condition que le dommage ait été causé par l'emploi du véhicule (1^{er} al.). Sa responsabilité civile n'est pas engagée s'il n'existe pas une pareille relation de cause à effet. S'inspirant des règles généralement admises en matière de responsabilité civile, le présent projet (2^e al.), comme d'ailleurs la loi de 1932, prévoit qu'une telle relation de cause à effet n'existe pas en cas de force majeure (un véhicule est surpris par une chute de pierres), en cas de faute grave exclusive d'un tiers (un automobiliste circulant d'une manière

correcte est entraîné dans un accident par la faute grave d'un autre automobiliste, qui par exemple le dépasse imprudemment) ou lorsqu'il y a faute grave exclusive du lésé.

Si le dommage ne résulte pas d'événements de ce genre qui excluent complètement la responsabilité civile du détenteur, ce dernier répond en principe de tout le dommage causé. S'il prouve toutefois que le lésé a commis une faute, le juge fixe le montant de l'indemnité en tenant compte de toutes les circonstances (3^e al.). Le lésé devra donc supporter la part du dommage correspondant à sa faute. Toutefois, si sa faute est de minime importance, notamment si elle est compensée par la faute du détenteur, le juge peut refuser de réduire le montant de l'indemnité. D'autre part, le détenteur peut être libéré dans une large mesure du devoir de réparer, et même complètement en cas de légers dommages, si la faute du lésé outrepassé sensiblement les circonstances dont le détenteur doit répondre. Pour apprécier les responsabilités réciproques, il faut mettre dans la balance, au compte du détenteur, non seulement sa faute propre mais encore — s'il ne conduit pas lui-même — la faute commise par le conducteur du véhicule ou par des auxiliaires au service du véhicule, par exemple celle d'un chauffeur auxiliaire ou d'une personne qui a aidé le conducteur à exécuter une manœuvre (5^e al.).

Il appartient au juge de décider selon l'article 44 du code des obligations dans quelle mesure les circonstances dont un lésé est responsable sans avoir commis de faute (un usager de la route incapable de discernement est victime d'un accident par suite de sa propre imprévoyance) peuvent diminuer la responsabilité civile du détenteur (voir l'art. 56 du projet).

On a souvent critiqué la loi en vigueur parce qu'elle permettait au détenteur de se prévaloir à l'encontre du lésé, de la faute concurrente, autrement dit non exclusive, d'une tierce personne. Ainsi, la solidarité entre les différents auteurs du dommage est rompue, avec la conséquence que le lésé se trouve dans une situation plus mauvaise que sous le régime du code des obligations. C'est pourquoi l'article 54, 3^e alinéa, du projet ne mentionne plus la faute des tiers. Si, outre un détenteur, un tiers a contribué à causer le dommage, il y a alors pluralité d'auteurs; ce cas tombe sous l'article 55 du projet.

Il existe des divergences de vues en ce qui touche la question des transports effectués par complaisance, c'est-à-dire la question de la responsabilité civile du détenteur à l'égard du passager transporté gratuitement (4^e al.). Avant tout, les sociétés d'assurances suggèrent que la responsabilité civile ne se détermine qu'en vertu du code des obligations, s'il s'agit de dommages subis par des personnes transportées gratuitement. Il n'y aurait de responsabilité civile qu'en cas de faute du conducteur. Le détenteur qui ne conduit pas lui-même le véhicule pourrait être tout au plus civilement responsable en tant qu'employeur au sens de l'article 55

du code des obligations. Pour justifier cette proposition, on donne comme exemple l'«autostop» et les courses entreprises par des personnes voulant s'amuser ensemble, dont l'expérience a montré les dangers. Il peut sembler équitable que le passager transporté gratuitement supporte lui-même une partie importante ou la totalité du risque inhérent à une course de cette nature. Mais il existe encore d'autres genres de transports effectués par complaisance et gratuitement. Le véhicule automobile est aujourd'hui d'un usage si courant qu'il arrive souvent à chacun d'être invité par une connaissance à monter dans sa voiture pour rentrer à la maison ou faire une excursion; selon les circonstances, un refus passerait pour une simple impolitesse ou un manque de gratitude. Si, au cours d'une telle course gratuite, il se produit un accident, on ne voit pas bien pourquoi le passager victime de l'accident devrait se trouver dans une situation moins favorable qu'un autre lésé. Aussi notre projet, s'inspirant de la loi en vigueur, prévoit-il que le détenteur est aussi causalement responsable envers les passagers transportés gratuitement, mais que le juge peut, suivant l'appréciation des faits, réduire l'indemnité ou même la supprimer dans certains cas, par exemple s'il s'agit de courses entreprises par des personnes voulant s'amuser ensemble. Contrairement à la loi en vigueur, une réduction doit être aussi possible lorsque le détenteur a commis une faute. Cette solution souple nous semble également indiquée du fait qu'on ne peut tracer des limites précises entre les courses effectuées par complaisance et les autres courses. Le devoir moral du médecin, en cas d'urgence, d'amener sans délai un malade à l'hôpital enlèvera par exemple au transport le caractère de pure complaisance. La personne transportée dans l'intérêt du détenteur, qui est par exemple son employeur, n'est pas transportée par complaisance.

Au surplus, il y a divergence d'opinions au sujet de la responsabilité civile du détenteur pour les dommages qu'a subis le chauffeur au volant du véhicule à lui confié. La loi actuelle ne contient pas de règles spéciales à ce sujet. C'est pourquoi le détenteur répond causalement, ce qui permet au chauffeur victime d'un accident de lui demander réparation de la même manière que s'il avait été lésé comme passager du véhicule. A l'encontre de ce système, les milieux de l'assurance désirent principalement que le détenteur ne soit encore tenu de répondre à l'avenir pour le conducteur de son véhicule que dans la mesure où lui-même a commis une faute en rapport avec l'accident du conducteur. Tel serait le cas si le détenteur ordonnait au chauffeur de prendre un risque proprement dit, par exemple de conduire en état de surmenage, ou s'il mettait à sa disposition un véhicule dont il savait ou devait savoir qu'il ne présentait pas toute garantie de sécurité. En revanche, si le conducteur subissait un dommage par suite d'une défectuosité soudaine et imprévisible du véhicule, le détenteur ne serait pas tenu de le dédommager.

Les rapports entre le détenteur et le conducteur du véhicule peuvent être de nature fort diverse. Ainsi, la question ne touche pas les chauffeurs professionnels assurés obligatoirement contre les accidents, c'est-à-dire la majorité d'entre eux. En effet, l'employeur n'est pas de plein droit responsable envers eux selon la loi sur la circulation routière (voir l'art. 74), mais ils reçoivent en cas d'accident les prestations d'assurance selon la loi sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents. En revanche, pour les chauffeurs professionnels non soumis à l'assurance obligatoire, il est du plus grand intérêt que le détenteur ait une responsabilité causale. Dans leur cas et dans celui de tous les autres conducteurs qui exécutent des courses dans l'intérêt du détenteur, il est juste que le détenteur supporte les risques; d'autre part, le conducteur doit prendre sur lui les conséquences de sa propre faute (art. 54, 2^e et 3^e al.). Il est notamment justifié le libérer dans une large mesure ou complètement le détenteur de sa responsabilité civile envers le conducteur, lorsque le véhicule a été remis gratuitement au conducteur pour effectuer des courses dans son propre intérêt. Par rapport au droit actuel, le 4^e alinéa de l'article 54 a été complété de façon que le juge puisse, dans des cas de ce genre, tenir compte des circonstances. On peut enfin se demander si la responsabilité civile du détenteur doit être diminuée à l'égard d'un conducteur auquel le véhicule a été remis contre rémunération pour effectuer des courses dans son propre intérêt, notamment à l'égard du conducteur d'une voiture de location. Si toutefois le conducteur d'une telle voiture a commis lui-même une faute, ce sont de nouveau les alinéas 2 et 3 de l'article 54 qui s'appliquent: le juge peut, en tenant compte de toutes les circonstances, faire supporter le dommage au conducteur lui-même, pour la plus grande part ou complètement. En revanche, si le conducteur subit un dommage sans avoir lui-même commis de faute, la responsabilité causale du détenteur peut se justifier en raison du prix payé pour la course. Vu les explications qui précèdent, nous pensons devoir nous en tenir à la solution admise jusqu'à ce jour.

En ce qui concerne les dommages causés aux objets transportés, la loi de 1932 se borne à réserver la législation sur les transports. Selon le projet, le détenteur a une responsabilité causale pour les dommages causés aux objets que le passager victime de l'accident avait emportés sous sa propre garde; s'il s'agit d'une course effectuée par complaisance, le juge peut réduire ou supprimer l'indemnité pour dommages matériels (voir le 4^e al.). Sont applicables aux autres cas les dispositions du code des obligations concernant les actes illicites et le contrat de transport, de même que les lois spéciales sur la responsabilité civile dans le service des postes et sur les transports par chemins de fer et par bateaux (7^e al., lettre *c*), dans la mesure où cette dernière loi est applicable aux transports routiers. Le code des obligations régit également la responsabilité civile pour les dommages subis par le véhicule automobile qui a causé l'accident (7^e al., lettre *b*); il s'agit

alors des cas où le détenteur n'est pas propriétaire du véhicule mais l'a reçu en location ou en prêt.

L'article 54 consacre un principe nouveau en rendant le détenteur civilement responsable dans certains cas, bien que le véhicule qui a causé le dommage n'ait pas été à l'emploi. Selon la jurisprudence, il y a emploi (Betrieb) d'un véhicule automobile lorsque son moteur tourne ou que les feux sont enclenchés ou lorsque le véhicule continue à rouler après l'arrêt du moteur. Ainsi le détenteur est aujourd'hui civilement responsable lorsque son véhicule, arrêté au bord de la route avec les phares allumés, éblouit un conducteur venant en sens inverse et cause de ce fait un accident; au contraire, il n'est pas civilement responsable si son véhicule, arrêté tous feux éteints au bord de la route, est fatal à un cycliste ou un automobiliste qui le remarque trop tard dans l'obscurité. Sans doute, la plupart du temps, le conducteur qui a parqué incorrectement son véhicule dans des cas de ce genre peut être rendu responsable de sa faute en vertu du code des obligations. Il n'est pas possible cependant de prouver une telle faute lorsque, par exemple, les feux du véhicule stationné se sont éteints d'eux-mêmes, la batterie s'étant déchargée. Depuis quelque temps, les associations d'automobilistes ont obtenu des sociétés d'assurances la promesse de renoncer, dans les cas de ce genre, à faire valoir l'objection selon laquelle le véhicule n'était pas à l'emploi. Aussi, le 6^e alinéa de l'article 54 ne fait-il que consacrer la pratique suivie auparavant: Le détenteur est aussi civilement responsable selon la loi sur la circulation routière pour les accidents de la circulation causés par un véhicule qui n'est pas à l'emploi; ce principe ne s'applique toutefois que si le détenteur ou des personnes dont il est responsable ont commis une faute ou si une défectuosité du véhicule a joué un rôle dans l'accident. On est en présence d'un accident de la circulation au sens de cette disposition chaque fois qu'une personnes utilisant la chaussée subit un dommage du fait d'un véhicule, par exemple lorsqu'un cycliste, passant à côté d'une automobile arrêtée, fait une chute à cause d'une porte ouverte brusquement. En revanche, une personne qui monte dans un véhicule et se blesse en fermant la porte n'est pas victime d'un accident de la circulation. — Le 6^e alinéa nous paraît compléter raisonnablement et avantageusement les dispositions en vigueur concernant la responsabilité civile.

Le projet contient avant tout une importante innovation, selon laquelle la responsabilité causale des détenteurs de véhicules automobiles ne joue que dans les limites de certains montants. Pour les dommages qui dépassent les montants d'assurance prévus par la loi, la responsabilité civile est régie par le code des obligations (7^e al., lettre a). En conséquence, le détenteur ne doit réparer que la partie du dommage qui dépasse les montants fixés à l'article 60, s'il est prouvé qu'il a commis personnellement une faute ou s'il est responsable, en qualité de chef d'entreprise, d'un conducteur de véhicule. Si ce n'est pas le cas, seul le conducteur est responsable; encore ne l'est-il que dans la mesure où il a commis une faute.

Le cas échéant, le juge doit donc appliquer pour régler la réparation d'un même dommage deux régimes différents de responsabilité, c'est-à-dire la loi sur la circulation routière pour la partie du dommage comprise dans l'assurance minimum et le code des obligations pour le reste du dommage. Malgré ces complications, il nous paraît justifié de limiter la responsabilité civile en matière d'automobiles, à la condition toutefois que les prestations de l'assurance soient pour le moins augmentées dans la mesure prévue par le projet. En payant les primes d'assurance, le détenteur donne aux lésés éventuels la garantie de pouvoir réaliser leurs prétentions jusqu'au niveau des montants minimums d'assurance, qui sont suffisants pour la plupart des cas. Aussi faut-il que le détenteur, à partir du niveau où l'assurance obligatoire ne le couvre plus, ne soit civilement responsable qu'en raison de sa faute et ne coure pas davantage le risque de devoir répondre des dommages dus à la simple fatalité. L'obligation légale de s'assurer ainsi que la responsabilité causale tirent leur justification, pour une large part, de considérations d'ordre social; il est logique qu'on les développe de pair l'une et l'autre, dans la mesure où des raisons d'ordre social le nécessitent.

Une telle limitation de la responsabilité civile en rapport avec l'obligation de s'assurer n'a rien d'extraordinaire. On pourrait citer par exemple la limitation de la responsabilité dans le domaine de l'assurance nationale suisse en cas d'accidents. Les propriétaires d'entreprises soumises à cette assurance, qui répondaient jadis selon des principes analogues à ceux qui régissent actuellement la responsabilité civile des détenteurs de véhicules automobiles, ne sont responsables envers leurs employés, depuis l'institution de l'assurance obligatoire en cas d'accidents, qu'en raison de leur propre faute, et même seulement pour des dommages causés intentionnellement ou par négligence grave (art. 129, 2^e al., de la loi sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents).

Dommages causés par plusieurs auteurs (art. 55)

Selon les articles 143 et suivants du code des obligations, les auteurs d'un dommage ne sont parfaitement solidaires entre eux que s'ils sont liés par une faute commune au sens de l'article 50 dudit code. En revanche, lorsque plusieurs auteurs d'un dommage ont commis une faute indépendamment les uns des autres ou qu'ils sont civilement responsables sans avoir commis de faute, leur solidarité est alors imparfaite (art. 51 CO). Cette distinction n'a pratiquement d'importance qu'en ce qui touche l'interruption de la prescription. Dans les deux hypothèses, le lésé peut exiger entière réparation de n'importe laquelle des personnes civilement responsables. Cette dernière a toute latitude d'intenter recours contre les autres afin que les conséquences de l'accident soient supportées en proportion des responsabilités endossées.

Le droit en vigueur rend parfaitement solidaires entre eux et dans tous les cas — une faute commune étant chose rare en matière d'accidents de la

circulation — les différents détenteurs de véhicules automobiles qui sont civilement responsables envers un lésé. Le 1^{er} alinéa de l'article 55 reprend cette solution. La solidarité présuppose la responsabilité civile; un détenteur libéré en vertu de l'article 54, 2^e alinéa, ne peut donc faire l'objet de prétentions fondées sur l'article 55, 1^{er} alinéa.

Pour fixer la répartition des responsabilités entre les différents détenteurs (2^e al.), c'est la faute commise qui joue le premier rôle selon le droit en vigueur. Lorsqu'une faute ne peut être prouvée, les détenteurs répondent à parts égales. Le projet prévoit la procédure inverse, comme l'exige la nature particulière de la responsabilité civile en matière d'automobiles. Il s'agit tout d'abord de fixer des parts égales puis, le cas échéant, de les augmenter ou de les diminuer réciproquement, en tenant compte de toutes les circonstances, notamment de la faute. Le danger inhérent au poids des véhicules impliqués dans un accident doit-il influencer sur la répartition des responsabilités, comme ce fut admis en certaines occasions ? On peut hésiter à l'admettre et laisser de préférence à la doctrine et à la jurisprudence le soin de répondre à cette question.

Comme innovation, le 3^e alinéa rend ces principes également applicables aux accidents dans lesquels est responsable, en plus d'un détenteur de véhicule automobile, une autre personne soumise au régime de la responsabilité causale, par exemple une entreprise de chemin de fer, en sorte que les mêmes principes s'appliquent à tous les accidents de la circulation où sont en cause des véhicules automobiles.

Le 4^e alinéa déroge, pour un cas particulier, aux règles générales concernant les dommages causés par plusieurs personnes. Lorsqu'à côté d'un ou de plusieurs détenteurs de véhicules automobiles une personne, dont la responsabilité est uniquement fondée sur la faute (par exemple un piéton, un cycliste, un «conducteur» de voiture à bras), est responsable du dommage, elle ne doit pas être mise en relation de solidarité parfaite ou imparfaite avec les autres auteurs du dommage, mais doit répondre seulement pour la part qui lui incombe. Il est justifié de faire une telle exception pour la raison que les accidents de la circulation provoqués par ces usagers de la route (piétons, cyclistes, etc.) ne sont généralement considérables que lorsque la puissance inhérente à un véhicule automobile vient aggraver les conséquences de leur acte. Enfin, un tel usager de la route peut être libéré complètement de sa responsabilité civile lorsque sa faute n'a pas d'importance en comparaison des autres causes de l'accident.

Responsabilité civile entre détenteurs (art. 56)

Sur ce point, le projet reprend pour l'essentiel les principes élaborés par la jurisprudence en application de l'article 39 de la loi actuelle. Pour les lésions corporelles (1^{er} al.) causées à un détenteur, les autres détenteurs impliqués dans l'accident sont causalement responsables et sont tenus à

réparation même sans qu'il y ait faute de leur part. Toutefois, en sa qualité de détenteur, le lésé est aussi causalement responsable; il doit en conséquence supporter une partie du dommage même s'il n'a pas commis de faute. En principe, le dommage est supporté à parts égales par tous les détenteurs en cause, y compris le lésé. En cas de circonstances spéciales et notamment si les fautes commises par les détenteurs ne sont pas égales, le montant des parts sera fixé suivant la responsabilité de chaque détenteur.

Comme auparavant, c'est seulement la responsabilité découlant de la faute qui régit la question des dommages matériels (2^e al.) subis par un détenteur. Toutefois, chaque détenteur ne répond pas seulement de sa faute propre mais doit toujours endosser la responsabilité de la faute commise par le conducteur de son véhicule et, le cas échéant, des personnes auxiliaires. Le for, la prescription, etc., ne sont pas régis par le code des obligations, mais par la loi sur la circulation routière.

Réparation du dommage, réparation morale (art. 57 et 58)

Ces dispositions ont été reprises du droit en vigueur avec de petites modifications rédactionnelles. Selon l'exemple de l'article 13 de la loi sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur et des postes, il a été ajouté la règle de l'article 57, 3^e alinéa, selon laquelle le détenteur d'un véhicule automobile qui a, par exemple, conclu une assurance-accidents pour son chauffeur et en a payé les primes, ne doit pas être tenu, dans la suite, de réparer au titre de la responsabilité civile du détenteur le dommage que subirait le chauffeur couvert par ladite assurance. La même règle s'applique à l'égard de toutes les personnes pour lesquelles le détenteur a conclu à sa charge une assurance-accidents. Si cette assurance ne couvre pas complètement le dommage, le détenteur est civilement responsable de la partie du dommage non couverte. Si le détenteur n'a versé qu'une partie des primes d'assurance, seule une partie correspondante des prestations faites par l'assurance sera déduite de l'indemnité due par ce dernier. Il reste loisible au détenteur de renoncer à cette déduction par une clause du contrat d'assurance. — Dans le domaine de l'assurance obligatoire en cas d'accidents, la règle spéciale de l'article 129, 2^e alinéa, de la loi sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents, est applicable.

Chapitre deuxième

Assurance

Le projet pose comme principe l'*obligation de s'assurer* (art. 59), mais ne détermine pas qui doit conclure le contrat d'assurance. En effet, il importe seulement qu'aucun véhicule automobile ne soit mis en circulation publique sans assurance-responsabilité civile (1^{er} al.) et que la responsabilité civile du détenteur soit couverte par l'assurance (2^e al.); il s'agit non pas de la personne qui passe peut-être à faux pour le détenteur, mais du véritable détenteur,

c'est-à-dire celui qui répond civilement, selon l'article 54, des accidents causés par l'emploi du véhicule. La police d'assurance ne doit donc pas désigner une personne par son nom, mais être établie pour le détenteur du véhicule « assuré ». C'est pourquoi il importe peu que les parties, en concluant l'assurance, ou l'autorité, en établissant le permis de circulation, se trompent sur l'identité du véritable détenteur. Du même coup, l'assurance continue, sans interruption, de déployer ses effets en cas de changement de détenteur, puisque le nouveau détenteur est assuré automatiquement. Comme, d'après l'article 11, 3^e alinéa, il doit demander un nouveau permis de circulation, l'autorité et, par son intermédiaire, l'assureur ont alors connaissance du changement de détenteur.

L'assurance devra couvrir également, selon l'article 59, 2^e alinéa, la responsabilité civile des personnes pour lesquelles le détenteur est responsable en vertu de l'article 54, 5^e alinéa, notamment celle du conducteur; la responsabilité civile de ces personnes, qui est fondée sur le droit des obligations, n'est pas supprimée par la loi sur la circulation routière. Lorsqu'un lésé demande réparation exceptionnellement au conducteur du véhicule qui a causé le dommage, au lieu de s'adresser au détenteur, il faut que le conducteur ne se trouve pas dans une situation moins favorable que le détenteur mais qu'il soit également couvert par l'assurance. Déjà auparavant, la responsabilité civile du conducteur était incluse dans l'assurance du détenteur; elle ne l'était d'ailleurs pas en vertu d'une prescription légale mais en vertu de l'usage, notamment des « Conditions générales de l'assurance automobile ». Ainsi, le projet ne fait que consacrer cette situation.

Le détenteur, le conducteur et les auxiliaires au service du véhicule doivent, en cette qualité, être couverts par l'assurance contre les conséquences de leur responsabilité civile. Le détenteur est assuré comme tel, c'est-à-dire pour la responsabilité civile découlant de la loi sur la circulation routière, mais encore en sa qualité de conducteur du véhicule, pour la responsabilité civile fondée sur le droit des obligations; le chauffeur et les personnes auxiliaires sont assurés pour les dommages-intérêts qu'il leur incombe de payer en vertu du code des obligations pour cause d'actes illicites commis en utilisant le véhicule. Qu'en est-il des prestations d'assurance lorsque les dommages dépassent les montants minimums fixés par la loi (art. 54, 7^e al., lettre a) ? Pour la partie du dommage tombant sous la responsabilité civile en matière d'automobiles, le détenteur peut être libéré (par exemple à l'égard d'une personne blessée qui restera invalide) du paiement des premiers 100 000 francs de dommages-intérêts en raison d'une faute du lésé, de telle sorte qu'il n'aurait peut-être à payer que 70 000 francs. Pour le reste du dommage, il peut toutefois, selon les circonstances, encourir une responsabilité découlant du code des obligations en sa qualité de patron du chauffeur et devoir encore de ce fait payer par exemple 20 000 francs. Dans un cas de ce genre, toutes les prestations à faire incombent,

selon nous, à l'assurance-responsabilité civile obligatoire et doivent être couvertes par l'assureur jusqu'aux montants indiqués dans l'article 60.

La loi actuelle permet déjà d'exclure certaines prétentions de l'assurance-responsabilité civile obligatoire. Le 3^e alinéa de l'article 59 maintient pour l'essentiel cette situation juridique. Les prétentions du détenteur (lettre *a*) à l'encontre du conducteur de son véhicule (seules de telles prétentions du détenteur entrent ici en ligne de compte) n'étaient pas couvertes jusqu'à ce jour, car la responsabilité du conducteur n'était pas comprise de par la loi dans l'assurance du détenteur. La nouvelle loi ne saurait non plus obliger le détenteur, qui doit payer les primes, d'étendre à ses propres dommages la garantie de son assurance. Si, d'autre part, un conducteur veut être assuré pour les dommages-intérêts à payer éventuellement au détenteur, il doit alors conclure lui-même une assurance.

Parmi les prétentions formulées par les proches du détenteur, seules pouvaient être exclues jusqu'à ce jour — en raison du caractère particulier des rapports — celles du conjoint et des ascendants ou descendants; le projet y ajoute (lettre *b*) — parce que la situation est à peu près pareille — les prétentions des frères et sœurs du détenteur qui vivent en ménage commun avec lui. Les prétentions pour dommages matériels (lettre *c*), dont le détenteur est responsable en vertu du droit des obligations ou des lois sur le service des postes et sur les transports par chemins de fer et par bateaux (art. 54, 7^e al., lettres *b* et *c*), étaient tacitement exclues de l'assurance jusqu'à ce jour; pour dissiper les doutes, les cas indiqués ci-dessus sont mentionnés expressément. Si la loi actuelle n'exclut pas expressément de l'assurance les accidents survenus lors de courses de vitesse avec des véhicules automobiles, la nouvelle loi doit le faire en raison de l'article 68.

L'un des buts principaux de cette revision législative consiste à élever les montants de l'assurance minimum (art. 60). A cause de la dévaluation monétaire et de l'augmentation du revenu réel depuis 1933, il arrive par fois que les montants d'assurance actuellement prescrits ne couvrent plus la responsabilité civile.

On a proposé d'instituer une assurance dont la couverture serait illimitée. Le détenteur aurait une responsabilité causale sans limite et les dommages-intérêts dus par lui seraient entièrement couverts par l'assurance. L'avantage que cela présenterait pour le lésé aurait toutefois, en contre-partie, des désavantages d'ordre technique en matière d'assurance: par exemple le calcul des primes serait rendu plus difficile, la conclusion de contrats d'assurance à long terme deviendrait impossible, etc. D'autre part, on n'a pas fait de mauvaise expérience avec le système actuel, tant que les montants légaux de l'assurance étaient adaptés aux circonstances. Il est ainsi seulement souhaitable que ces montants puissent être plus facilement ajustés aux conditions économiques toujours variables. Grâce à l'article 82, 2^e alinéa, cette adaptation pourra se faire par un arrêté fédéral non soumis au referendum.

Jusqu'à ce jour, la somme assurée devait être, pour une victime, de 30 000 francs au moins s'il s'agissait d'un motocycle et de 50 000 francs au moins s'il s'agissait d'une voiture automobile; selon le projet, elle doit atteindre 100 000 francs pour tous les véhicules automobiles. Pour chaque accident, le montant minimum d'assurance s'élève en général à 300 000 francs (jadis à 50 000 francs pour un motocycle et 100 000 francs pour une voiture automobile) et atteint 1 200 000 francs pour les autocars ayant plus de 40 places (jadis 500 000 francs si le véhicule était aménagé pour plus de 20 personnes). Sur les motocycles, le passager du siège arrière court un risque spécial. Il prend sur lui ce risque indéniable. C'est pourquoi l'article 60, 3^e alinéa, ne prescrit qu'une couverture d'assurance de 50 000 francs pour les lésions corporelles du passager.

Selon la loi en vigueur, le contrat d'assurance peut prévoir, pour les dommages matériels, qu'une somme de cent francs sera déduite de la prestation de l'assureur et restera à la charge du détenteur du véhicule assuré (franchise). Le projet ne parle plus de cette déduction, qui doit être réglée librement entre le détenteur du véhicule et son assureur. Dans les limites de la somme convenue, l'assureur pourra, en cas de dommages, recourir contre le preneur d'assurance. On peut s'attendre qu'une telle déduction engagera les conducteurs à redoubler de prudence. Celui qui refuse de conclure un contrat d'assurance prévoyant une telle déduction devra payer des primes plus élevées. De même qu'auparavant, l'assureur ne peut toutefois opposer cette déduction aux lésés, car les montants minimums d'assurance indiqués par l'article 60, 1^{er} alinéa, leur sont pleinement garantis.

L'augmentation inévitable des montants d'assurance aura une répercussion sur les primes. Les primes ne seront toutefois de loin pas majorées aussi fortement que les montants d'assurance auront été augmentés; en effet, les accidents comportant des dommages qui dépassent sensiblement les montants d'assurance fixés par la loi actuelle ne sont pas si nombreux. En outre, le projet n'aggrave la responsabilité civile du détenteur de véhicule automobile qu'en prévoyant que le détenteur est aussi responsable des dommages causés dans un accident de la circulation par un véhicule n'étant pas à l'emploi (art. 54, 6^e al.); cela n'aura pour ainsi dire pas de répercussion sur le niveau des primes. Enfin, ce niveau sera abaissé par l'insertion d'une clause prévoyant une déduction convenable à la charge du preneur d'assurance (franchise). Il pourra donc se situer dans des limites raisonnables; à noter que l'augmentation des primes sera plus sensible pour les motocyclistes que pour les détenteurs de voitures automobiles, en raison du fait que les montants d'assurance ont été augmentés plus fortement pour les motocycles.

Les règles concernant l'action directe du lésé, les exceptions irrecevables et le droit de recours de l'assureur (art. 61) sont les mêmes que dans la loi actuelle.

Lorsque les prétentions de plusieurs lésés dépassent le montant prévu par le contrat d'assurance, les prétentions de chacun seront réduites proportionnellement (art. 62). Aucune règle de procédure régissait auparavant cette répartition de l'indemnité; les lésés pouvaient formuler leurs prétentions indépendamment et intenter parfois leurs actions à des endroits différents. Le 2^e alinéa permet dorénavant au lésé qui intente l'action en premier lieu, ainsi qu'à l'assureur défendeur, d'obliger les autres lésés à intenter leur action devant le même juge. Les différentes actions peuvent, le cas échéant, être traitées séparément; pour terminer, le juge devra cependant répartir l'indemnité à verser par l'assurance au prorata des prétentions reconnues par lui. Le lésé qui, malgré la sommation reçue, omet d'intenter son action, garde le droit de recevoir réparation dans la mesure où le montant total assuré n'est pas épuisé; pour le reste, il doit se retourner contre la personne responsable.

En cas de *changement de détenteur*, la garantie de l'assurance passe immédiatement au nouveau détenteur (art. 59, 2^e al.). Selon l'article 63, 1^{er} alinéa, qui est repris du droit actuel, le changement de détenteur (et non pas le transfert de propriété, qui serait déterminant d'après la loi sur le contrat d'assurance) a pour effet toutefois de transférer au nouveau détenteur les droits et obligations découlant du contrat d'assurance: celui-ci devra dorénavant payer les primes, annoncer une augmentation éventuelle des risques; il aura le droit de dénoncer le contrat, etc. Comme ce fut le cas jusqu'ici, l'assureur aussi bien que le nouveau détenteur peuvent cependant s'opposer au transfert du contrat d'assurance. Si le nouveau détenteur passe un nouveau contrat d'assurance avant de demander un nouveau permis de circulation, l'ancien contrat devient caduc (dans la mesure où les parties ne l'ont pas prorogé pour un autre véhicule). L'assureur est toutefois autorisé à résilier le contrat dans les quatorze jours dès le moment où il a eu connaissance du changement de détenteur.

Déjà auparavant, les assureurs accordaient volontairement leur garantie au détenteur qui, avec l'assentiment de l'autorité, utilisait pendant un mois au plus un véhicule de remplacement, au lieu du véhicule originellement assuré. Aussi, les alinéas 3 et 4 de l'article 63 ne font-ils que légaliser un usage.

L'*attestation d'assurance* (art. 64, 1^{er} al.) constitue la preuve que l'assurance a été conclue. L'assureur qui établit une telle attestation devra couvrir les lésés jusqu'aux montants d'assurance prévus par la loi, lors d'accidents causés par le véhicule en question, même si, en réalité, un contrat d'assurance n'avait pas été conclu. Cette obligation de l'assureur subsiste jusqu'à ce qu'il ait annoncé à l'autorité la suspension ou la cessation de l'assurance (art. 64, 2^e al.). De plus, elle ne prend pas fin déjà au moment où l'avis en est donné à l'autorité, mais seulement au terme d'un délai qui doit permettre à l'autorité de retirer le permis de circulation et les plaques de contrôle.

Le délai actuel de quatorze jours est souvent trop court; c'est pourquoi il a été porté à soixante jours. L'obligation de l'assureur devient caduque avant l'expiration de ce délai si le détenteur produit une attestation d'assurance établie par un autre assureur. Au cas où l'autorité ne retire pas à temps le permis de circulation et les plaques de contrôle, le canton peut être rendu civilement responsable selon l'article 73.

Si le détenteur remise son véhicule et rend le permis de circulation et les plaques de contrôle, l'assurance cesse, de par la loi, de produire ses effets (art. 64, 3^e al.). L'autorité avertit l'assureur que les plaques et le permis ont été rendus; tel est déjà l'usage actuellement, et le projet ne fait que le confirmer.

Chapitre troisième

Cas spéciaux

La *remorque d'un véhicule automobile* (art. 65) forme une unité avec le véhicule tracteur. Si elle cause un accident alors qu'elle est attelée au véhicule tracteur ou immédiatement après s'en être détachée, la question des dommages sera traitée comme s'ils avaient été provoqués par le véhicule tracteur. Lorsqu'une remorque dételée provoque un dommage, par exemple du fait qu'elle est stationnée au bord de la route sans être éclairée ou qu'elle s'est mise en mouvement par suite d'une défectuosité des freins, l'article 54, 6^e alinéa, s'applique par analogie: le détenteur du véhicule tracteur répond civilement de la faute commise par lui-même ou par ses auxiliaires et des défectuosités de la remorque. Lorsqu'une remorque est utilisée avec plusieurs véhicules tracteurs appartenant à divers détenteurs, le juge doit déterminer, d'après les circonstances au moment de l'accident, lequel des détenteurs doit endosser la responsabilité. L'assurance du véhicule tracteur déploie également ses effets à l'égard de la remorque. Il est nécessaire de conclure une assurance complémentaire pour les remorques servant au transport de personnes, en raison des montants d'assurance plus élevés.

Les *cyclistes* (art. 66) répondent selon le code des obligations (1^{er} al.), c'est-à-dire seulement de leur faute. En ce qui concerne ses enfants, le chef de famille peut aussi être responsable en vertu de l'article 333 du code civil.

Depuis longtemps, l'assurance-responsabilité civile des cyclistes est obligatoire dans tous les cantons. Il existe toutefois d'un canton à l'autre des différences considérables, notamment entre les montants d'assurance. L'uniformisation s'impose dans l'intérêt des lésés et des cyclistes qui transfèrent leur domicile dans un autre canton. Les montants prévus par le projet (3^e al.) représentent une augmentation par rapport à ce qu'ils étaient auparavant dans tous les cantons, mais ils restent bien au-dessous des montants prescrits pour l'assurance des véhicules automobiles.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile de toute personne utilisant un cycle muni du signe distinctif (2^e al.), même lorsque le cycle

muni de ce signe est utilisé sans droit ou que le signe distinctif, contrairement à la volonté du possesseur légitime, est fixé sur un autre cycle. L'assureur peut recourir contre la personne qui a utilisé sans droit un cycle ou un signe distinctif (5^e al.).

Jusqu'à ce jour, il était délivré aux *entreprises de la branche automobile* (art. 67) des permis de circulation collectifs et des plaques collectives (professionnelles ou d'essais) qui pouvaient être utilisés pour chaque véhicule au service de l'entreprise. Comme condition, il fallait conclure une assurance valable pour tout véhicule muni de plaques collectives.

Le projet contient d'abord une innovation en matière de responsabilité civile (1^{er} alinéa). Lorsqu'un détenteur donne son véhicule à réparer, etc., à une entreprise de la branche automobile, c'est l'exploitant de l'entreprise qui endosse la responsabilité civile pour ce véhicule. Si donc un employé de l'entreprise cause un accident lors d'une course d'essai, le lésé devra s'adresser non pas au détenteur du véhicule mais à l'exploitant de l'entreprise.

Comme auparavant, il sera délivré des permis de circulation collectifs et des plaques collectives (art. 24, 2^e al., lettre *d*). L'assurance englobera (2^e al.) non seulement le véhicule muni de la plaque collective mais encore tout véhicule utilisé dans l'entreprise, même si, pour une raison quelconque, il circule sans plaque de contrôle. Si un accident est causé par un véhicule qui a été confié à l'entreprise avec les plaques de contrôle du détenteur et pour lequel l'assurance de ce dernier déploie ses effets, la réparation du dommage incombe — comme c'est le cas aujourd'hui — non pas à l'assurance de l'entreprise, mais à celle du détenteur (1^{er} al.).

Le 1^{er} alinéa de l'article 68 définit les *courses de vitesse* dans le sens qu'on leur donnait sous l'empire de la loi en vigueur. Le Conseil fédéral doit avoir toutefois la possibilité de désigner encore d'autres manifestations comme courses de vitesse; en effet, sur les routes alpestres par exemple, il faut tenir compte de dangers spéciaux même si l'on exige une vitesse moyenne inférieure à 50 km/h.

Les organisateurs des courses de véhicules automobiles et de cycles ont une responsabilité causale (2^e al.); le lésé n'a donc pas à prouver qu'ils ont commis une faute. En revanche, à l'égard des coureurs, qui n'ignorent par les risques de leur métier et les prennent à leur compte, les organisateurs ne répondent qu'en vertu du code des obligations, par exemple s'ils ont négligé de prendre toutes les mesures de sécurité nécessaires (3^e al.). Pour garantir les dommages-intérêts dus aux lésés, mis à part les coureurs participants, les organisateurs doivent conclure une assurance (4^e al.). L'autorité qui accorde le droit d'organiser la manifestation peut et doit exiger, en règle générale, des montants d'assurance majorés.

L'assurance des organisateurs remplace celle de chaque véhicule utilisé par les coureurs (art. 59, 3^e al., lettre *d*). Si les organisateurs n'ont pas demandé l'autorisation prescrite ni conclu d'assurance spéciale pour la course, le lésé peut s'en prendre à l'assurance conclue par le détenteur du véhicule dommageable. L'assureur peut recourir contre les organisateurs, le détenteur du véhicule dommageable et le coureur qui s'est rendu coupable du dommage, dans la mesure où ces personnes savaient ou pouvaient savoir que l'assurance spéciale prescrite faisait défaut (5^e al.).

La *Confédération* et les *cantons* (art. 69) répondent — comme jusqu'ici — des véhicules automobiles dont ils sont détenteurs, de la même façon que tout autre détenteur de véhicule automobile (1^{er} al.). Ils sont libres de s'assurer ou non contre les conséquences de leur responsabilité civile. A titre de nouveauté, la *Confédération* doit avoir la possibilité de se porter assureur pour certains véhicules appartenant à d'autres détenteurs, par exemple pour les voitures automobiles que des détenteurs privés utilisent au service de la poste, ainsi que pour des véhicules automobiles privés qui doivent être présentés à une inspection militaire durant la période où l'assurance du détenteur ne déploie pas ses effets pour la raison que les plaques de contrôle ont été restituées provisoirement.

Lorsqu'un dommage est causé par un cycle de la *Confédération* ou d'un canton, ce n'est en principe ni la *Confédération* ni le canton qui sont civilement responsables, mais le cycliste qui a provoqué le dommage par sa faute. Toutefois, le lésé ne doit pas se trouver dans une situation moins favorable que si le dommage avait été causé par le cycle d'une personne privée. C'est pourquoi la *Confédération* et les cantons doivent garantir de la même façon qu'un assureur de cycles les dommages-intérêts dus aux lésés. Sont réservés les cas de responsabilité civile plus étendue incombant à la *Confédération* ou aux cantons (par exemple celle qui découle pour la *Confédération* de la loi sur l'organisation militaire, pour les dommages causés par des exercices militaires).

Il existe depuis 1947 un système de garantie pour les dommages causés par des *véhicules automobiles étrangers*. Le projet (art. 70) reprend les principes de ce système. Les personnes lésées par des véhicules automobiles étrangers doivent être au bénéfice de la même garantie que s'il s'agissait de véhicules automobiles suisses couverts par l'assurance du détenteur. Pour couvrir les frais de cette garantie, une taxe d'entrée peut être perçue sur les véhicules automobiles étrangers (art. 97, 5^e al.). Les prétentions fondées sur les lésions corporelles ou la mort de personnes étrangères ayant pris place dans des véhicules étrangers, ainsi que les prétentions pour cause de dommages subis par des véhicules étrangers ou des choses qu'ils transportent, peuvent être exclues de cette garantie. On renoncera, suivant les circonstances, à cette exclusion de la garantie d'assurance, pour satisfaire aux exigences de la réciprocité.

Du moment que l'assurance des cycles est réglée par le droit fédéral, il faut aussi donner au Conseil fédéral la compétence de régler la réparation des dommages causés par des cycles étrangers (2^e al.).

Si l'on garantit de cette manière aux personnes lésées la réparation des dommages qu'elles ont subis, il s'impose d'autre part de garantir aux personnes étrangères qui ont causé des dommages que leurs véhicules ne seront pas séquestrés. Pour cela, il n'est d'ailleurs pas nécessaire de reviser partiellement la loi sur la poursuite pour dettes et la faillite. Il est préférable de donner au Conseil fédéral la compétence de régler également cette question en rapport avec les autres prescriptions touchant la réparation des dommages causés par des véhicules automobiles ou des cycles étrangers (3^e al.).

La question des véhicules automobiles *utilisés sans droit* (art. 71) est traitée pour l'essentiel de la même manière que par la loi en vigueur.

Entreprend une course illicite celui qui soustrait un véhicule automobile dans le dessein d'en faire usage. Même le chauffeur ou les proches du détenteur peuvent se rendre coupables d'une course illicite. Sans doute il ne suffit pas qu'ils entreprennent ou prolongent une course contre la volonté du détenteur; il faut encore que le véhicule soit soustrait au détenteur au moyen de procédés douteux (par exemple, fabrication de fausses clés pour le garage ou le véhicule) ou pour une certaine durée.

Celui qui entreprend une course illicite répond, comme dans la loi actuelle, au même titre qu'un détenteur de véhicule. A l'avenir, si une autre personne prenant part à la course conduit le véhicule, elle répondra solidairement avec celui qui a soustrait le véhicule, si elle savait dès le début de la course que le véhicule avait été soustrait. Celui qui a participé à la course en qualité de passager, en sachant qu'il s'agissait d'une course illicite, ne peut faire valoir ses prétentions, à la suite d'un accident, qu'en vertu du code des obligations: autrement dit, il ne peut s'adresser qu'au conducteur lui-même du véhicule et n'a pas d'action pour obtenir réparation du dommage en vertu de la loi sur la circulation routière.

Le détenteur lui-même répondra, comme auparavant, des dommages causés lors d'une course illicite, si lui-même (ou une personne dont il est responsable) a rendu possible par sa faute l'utilisation illicite du véhicule, en omettant par exemple de retirer la clé de contact ou de placer le véhicule en lieu sûr. Le détenteur peut toutefois recourir contre celui qui a soustrait le véhicule et contre le conducteur, si ce dernier savait que la course était illicite. Si le détenteur n'a pas d'assurance, la réparation se règle selon l'article 72.

Lorsque le détenteur ne répond pas des dommages causés par l'auteur de la course illicite, la Confédération se charge, comme auparavant, de réparer les dommages subis par les lésés. Selon le projet, le Conseil fédéral aura toute latitude de conclure ou non une assurance pour les cas de ce genre. Demeurera seule garantie la réparation des lésions corporelles;

toutefois, elle ne sera plus régie par les principes de l'assurance obligatoire en cas d'accidents, mais par les dispositions réglant l'assurance du détenteur; ainsi la personne lésée par l'auteur d'une course illicite sera mise sur le même pied que les autres personnes victimes d'accidents de la circulation.

Les personnes assurées auprès de la caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents à Lucerne ne pouvaient jusqu'à ce jour réclamer des prestations à l'assurance spéciale concernant les courses illicites. Elles ont la faculté, selon le projet, de réclamer à la Confédération la réparation des dommages subis, dans la mesure où leurs prétentions dépassent les indemnités versées par l'assurance obligatoire. La même possibilité est donnée à toutes les autres personnes qui, de par la loi, doivent être assurées contre les accidents, notamment aux personnes couvertes par l'assurance militaire fédérale.

La loi de 1932 a institué l'assurance concernant les courses illicites mais elle ne prévoit pas la réparation des dommages en cas d'accidents causés par des auteurs inconnus ou non assurés. A l'heure actuelle, le lésé doit donc supporter lui-même le dommage subi, lorsqu'un conducteur de véhicule prend la fuite après l'accident et demeure inconnu ou lorsque le véhicule qui a causé le dommage n'est pas couvert par l'assurance prescrite. La statistique dénombre par année, en chiffre rond, 400 accidents où le conducteur du véhicule automobile ayant causé le dommage demeure inconnu, du moins temporairement; dans nombre de ces cas, il ne s'agit, semble-t-il, que de légers dommages.

D'autres Etats ont résolu le problème. En Suède, les assureurs en matière de responsabilité civile pour véhicules automobiles sont, de par la loi, groupés en un syndicat auquel il incombe de réparer les dommages de cette sorte. La France, qui n'a pas encore institué l'assurance-responsabilité civile obligatoire pour les détenteurs de véhicules automobiles, a créé un «fonds de garantie», dont le but est de couvrir les lésés qui ne peuvent obtenir réparation d'une autre manière.

En Suisse, il n'est pas possible d'obliger, simplement en vertu de la loi, les assureurs de véhicules automobiles à couvrir les dommages causés par des auteurs inconnus ou non assurés; il manque pour ce faire la base constitutionnelle indispensable. Si l'on chargeait les cantons de réparer de tels dommages, on ne saurait guère trouver de règles simples, qui permettent de répartir les charges dans une juste proportion. C'est pourquoi une solution pareille à celle qui fut adoptée pour les courses illicites nous paraît indiquée: la réparation des dommages causés par des auteurs inconnus ou non assurés doit incomber à la Confédération (art. 72). A cet effet, le Conseil fédéral peut conclure une assurance. Seuls seront couverts les dommages corporels. Les personnes assurées de par la loi contre les accidents n'obtiendront réparation que dans la mesure où les prestations légales de l'assurance n'arrivent pas à compenser les prétentions admises. Lorsque les dommages

ont été causés par un véhicule automobile, les dispositions concernant l'assurance du détenteur sont applicables par analogie. Les dommages causés par des cyclistes seront couverts selon les prescriptions touchant l'assurance des cyclistes.

Lorsque l'auteur du dommage demeure inconnu, il faudra tenir compte des difficultés qu'il y a à fournir des preuves. Le juge doit pour le moins acquiescer la conviction que le dommage a été causé par un véhicule automobile ou qu'il est imputable à un cycliste. Si, d'après les circonstances, il y a lieu d'admettre une faute du lésé, l'indemnité sera réduite, voire supprimée parfois en cas de faute grave.

Lorsque l'auteur inconnu d'un dommage est découvert ultérieurement, la Confédération et, le cas échéant, son assureur ont le droit de recourir contre le conducteur du véhicule automobile ou le cycliste qui se sont rendus coupables du dommage, contre le détenteur du véhicule qui a causé le dommage et contre l'assureur de la responsabilité civile; lorsque le dommage a été causé par un véhicule non assuré, le recours peut être intenté contre le conducteur qui s'est rendu coupable des dommages, mais aussi contre les personnes responsables du fait que le véhicule a été utilisé sans être couvert par une assurance.

Si l'autorité cantonale délivre des permis de circulation et des plaques de contrôle pour véhicules automobiles ou des signes distinctifs pour cycles bien qu'une assurance n'ait pas été conclue, ce n'est plus à la Confédération, mais au canton qu'il incombe de suppléer au manque de protection dont sont victimes les lésés (art. 73). Il en va de même si l'autorité cantonale néglige de retirer le permis de circulation et les plaques de contrôle après avoir reçu de l'assureur, conformément à l'article 64, l'avis concernant la suspension ou la cessation de l'assurance. Si, en revanche, il n'était objectivement pas possible de retirer le permis et les plaques, par exemple en raison du fait que le véhicule se trouvait à l'étranger depuis un certain temps avant l'accident, c'est la Confédération qui devrait assumer la réparation des dommages selon l'article 72. Pour les prestations qu'il a versées au lésé, le canton peut recourir contre le détenteur responsable, à moins que ce dernier n'ait pu admettre de bonne foi qu'il était couvert par l'assurance prescrite. — De la même manière, la Confédération est civilement responsable pour les cas où une autorité fédérale délivrerait un permis de circulation et des plaques de contrôle, par exemple à des membres du corps diplomatique, sans qu'une assurance ait été conclue.

Chapitre quatrième

Rapports avec les autres assurances

Les personnes assurées auprès de la *caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents* (art. 74) obtiennent, si elles ont été lésées par des véhicules automobiles, les prestations de ladite caisse et peuvent exiger répara-

tion du détenteur civilement responsable et de son assureur pour la partie des dommages non couverte par la caisse (voir l'art. 74, 2^e al.).

Pour le cas où le détenteur du véhicule ayant causé le dommage exploite une entreprise soumise à l'assurance-accidents obligatoire et se trouve être l'employeur du lésé, le projet adopte une solution qu'il emprunte à l'article 129 de la loi sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents — ce que la loi de 1932 prévoyait déjà, d'ailleurs sans grande clarté; ainsi l'article 74, 1^{er} alinéa, du projet dispose que le détenteur répond exclusivement selon la loi sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents. Par conséquent, si le détenteur a payé les primes de l'assurance obligatoire, il est dégagé de sa responsabilité civile dès que cette assurance a effectué ses prestations. Seulement lorsqu'une faute grave lui est imputable, le détenteur est civilement responsable envers le lésé du dommage dépassant les prestations de l'assurance obligatoire (art. 129, 2^e al., de la loi sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents). Du moment que cette solution est empruntée, comme il a été dit plus haut, à l'article 129 précité, elle s'applique en outre à tous les autres cas prévus par ledit article, c'est-à-dire si le détenteur du véhicule ayant causé le dommage se trouve être un des parents du lésé ou l'un des parents, l'employé ou l'ouvrier de l'employeur du lésé. Si l'article 129, 2^e alinéa, de la loi sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents, devait aussi s'appliquer, dans certains cas, aux accidents non professionnels (au sens de ladite loi), ce que le Tribunal fédéral a examiné mais laissé en suspens, cette solution serait également valable pour l'article 74 du projet.

Au surplus, l'article 74, 2^e alinéa, garantit expressément à la caisse nationale le droit de recourir contre les personnes qui répondent en vertu de la loi sur la circulation routière des dommages qu'elle a couverts.

Une règle analogue s'applique dans les cas où la responsabilité civile de la Confédération en matière d'automobiles coïncide avec ses obligations découlant de l'assurance militaire fédérale (art. 75). Lorsqu'une personne couverte par l'assurance militaire est lésée par un véhicule automobile privé, elle possède à l'égard du détenteur de ce véhicule les mêmes droits que les autres lésés. Si le dommage a été causé par un véhicule militaire, la Confédération supporte les dommages exclusivement selon la loi sur l'assurance militaire, comme c'était le cas auparavant. En revanche, si l'accident a été causé par un autre véhicule automobile de la Confédération, par exemple une automobile postale, la Confédération répond en vertu de la loi sur la circulation routière pour la partie du dommage non couverte par l'assurance militaire (art. 69). La même règle vaut pour les accidents causés par des cycles de la Confédération. C'est pourquoi l'article 75 du projet parle non pas de véhicules automobiles, mais simplement de véhicules militaires.

Dispositions communes

Actuellement, l'assurance-responsabilité civile obligatoire doit être conclue auprès d'une *entreprise d'assurance* soumise à la surveillance de la Confédération. Selon l'article 76 du projet, le Conseil fédéral peut également reconnaître d'autres entreprises comme assureurs en matière d'automobiles. Il a été nécessaire d'en arriver là pour pouvoir tenir compte de certains cas spéciaux, par exemple en faveur d'entreprises communales d'autobus, qui font partie d'une association d'assurances non soumise à la surveillance de la Confédération. Pour les véhicules automobiles étrangers, il suffit, conformément au système prévu par l'article 70, qu'une assurance valable également pour la Suisse ait été conclue à l'étranger auprès d'une entreprise étrangère d'assurances. Il devrait être également possible de reconnaître la validité d'un contrat d'assurance étranger jusqu'au moment de son échéance, lorsque le lieu de stationnement d'un véhicule étranger est transféré en Suisse.

Selon la loi de 1932, les règles relatives à la *prescription* des actions en dommages-intérêts dirigées contre le détenteur sont différentes de celles qui concernent l'action directe dirigée contre l'assureur de la responsabilité civile. L'article 77 du projet supprime ces différences en établissant une règle uniforme pour la prescription. Cette règle s'applique aux prétentions du lésé contre le conducteur du véhicule, le détenteur et l'assureur de la responsabilité civile, mais également aux prétentions dirigées contre d'autres personnes qui sont responsables en plus d'un détenteur de véhicule automobile, par exemple une entreprise de chemin de fer ayant une part de responsabilité dans un accident. Si le dommage est la conséquence d'un acte punissable, l'action civile ne peut se prescrire, comme le prévoit déjà l'article 60 du code des obligations, avant que l'action pénale soit prescrite. Au surplus, les droits de recours (2^e al.) se prescrivent selon une règle uniforme.

En ce qui concerne le *for*, le droit en vigueur prescrit que l'action dirigée par le lésé contre le détenteur ou l'assureur du véhicule automobile qui a causé le dommage peut être intentée à volonté devant le tribunal du lieu de l'accident ou du lieu où le détenteur responsable des dommages est domicilié. Ce système a pour désavantage que des procès peuvent être intentés, pour le même accident, à des fors différents, notamment si plusieurs auteurs ont causé le dommage. Selon l'article 78 du projet, les actions civiles pour cause d'accidents de véhicules automobiles ou de cycles doivent être intentées maintenant devant le juge du lieu de l'accident. Avec le consentement de tous les lésés qui n'ont pas encore été indemnisés, l'action peut cependant être intentée devant le tribunal du lieu où l'une des personnes civilement responsables est domiciliée ou, si l'action est dirigée contre l'assureur, au siège social de l'entreprise d'assurances.

On s'est demandé si cette réglementation était bien conforme à la constitution, dont l'article 59 prévoit que le débiteur solvable ne peut être recherché pour réclamations personnelles que devant le juge de son domicile. Ces doutes ne sont pas fondés. En effet, l'article 59 se propose uniquement, comme on l'a toujours reconnu, d'empêcher les conflits qui pourraient naître entre des règles cantonales divergentes sur la détermination du for. Si le législateur fédéral, dans un domaine dont il doit s'occuper, règle de manière uniforme la compétence des tribunaux pour empêcher les conflits inter-cantonaux concernant le for, il ne va pas à l'encontre de l'article 59 de la constitution, même s'il supprime la compétence du juge du domicile en faveur d'un autre for.

Lorsqu'un véhicule automobile ou un cycle cause un *accident à l'étranger*, ou bien la compétence de liquider les actions en dommages-intérêts appartient au juge du domicile du défendeur (telle est, par exemple, la solution adoptée par la convention entre la Suisse et l'Autriche relative à l'exécution de décisions judiciaires), ou bien le lésé a la faculté d'intenter action devant le tribunal du lieu de l'accident ou celui du domicile du défendeur (telle est, par exemple, la solution adoptée par la convention entre la Suisse et la France sur la compétence judiciaire). Le projet considère le lieu de l'accident comme le for «naturel» (voir l'art. 78); il donne toutefois la possibilité aux lésés domiciliés en Suisse d'intenter leurs actions en Suisse si l'auteur du dommage y habite également — en tout cas lorsque les demandeurs sont les seules personnes lésées ou que les lésés habitant à l'étranger ont été indemnisés (art. 79, 1^{er} al.). Pour liquider de tels cas, le juge devra appliquer — et c'est en cela surtout que l'article 79 est important — les dispositions de la loi sur la circulation routière qui concernent la responsabilité civile et l'assurance. Pour savoir si les personnes impliquées ont commis une faute, il doit évidemment juger d'après les règles de circulation en usage au lieu de l'accident; pour le reste, il appliquera le droit suisse.

Cette solution s'impose notamment à l'égard des passagers d'autocars suisses auxquels il arrive un accident à l'étranger; ils sont en rapport contractuel avec le détenteur responsable du véhicule. Il est de même indiqué de traiter selon le droit suisse d'autres accidents survenus à l'étranger entre citoyens suisses. Indépendamment du fait que l'application du droit étranger se heurte toujours à des difficultés et que le Tribunal fédéral n'en peut pas contrôler l'exactitude si, ce n'est dans une mesure restreinte, la question de la responsabilité civile se trouve être, dans des cas de ce genre, en relation plus étroite avec le droit suisse qu'avec le droit en vigueur au lieu de l'accident; en effet, toutes les personnes impliquées — il n'est pas rare que toutes soient des citoyens suisses — habitent notre pays et ne se sont rendues à l'étranger, la plupart du temps, que pour un séjour de courte durée. L'assurance-responsabilité civile de l'auteur du dommage a été conclue en Suisse. C'est en Suisse que l'accident aura ses répercussions; vu ce qui

précède, la question toute fortuite du lieu où s'est produit l'accident est secondaire. En conséquence, il est justifié de déroger à la règle traditionnelle selon laquelle on applique le droit en vigueur au lieu de l'accident; les conventions internationales ou les principes du droit des gens ne s'opposent pas à une telle réglementation.

Les dispositions touchant soit l'*appréciation des preuves* (art. 80) soit les *conventions* passées entre lésés et personnes responsables (art. 81) ont été reprises de la loi de 1932 avec de petites modifications rédactionnelles.

Les *dispositions complémentaires sur la responsabilité civile et l'assurance* (art. 82) donnent au Conseil fédéral — comme la loi en vigueur — la compétence d'excepter certains véhicules automobiles de la réglementation légale concernant la responsabilité civile et l'assurance (1^{er} al.). A l'heure actuelle, les détenteurs de tracteurs agricoles et de machines de travail ayant une vitesse restreinte ne sont pas soumis à la responsabilité civile pour véhicules automobiles et à l'assurance obligatoire. Nous n'avons pas l'intention de maintenir cette réglementation sans la modifier. Au contraire, nous sommes de l'opinion que tout véhicule automobile circulant sur la voie publique, même s'il se déplace à une vitesse très réduite, doit être couvert par une assurance-responsabilité civile, au moins dans la même mesure que les cycles. En revanche, il n'est pas nécessaire de soumettre tous les véhicules automobiles au régime de la responsabilité causale selon l'article 54 du projet. Pour les tracteurs agricoles à deux essieux, ce régime nous paraît indispensable: ce qui n'est pas le cas pour les machines de travail à un essieu employées dans l'agriculture lorsqu'elles ne servent pas à tirer des remorques. Pour les cycles à moteur auxiliaire, on peut se contenter, selon nous, d'une responsabilité civile fondée sur le code des obligations et d'une assurance pareille à celle des cycles ordinaires.

Le 3^e alinéa de l'article 82 traite la question des recours contre les décisions soumettant aux règles sur la responsabilité civile et l'assurance un véhicule, une entreprise industrielle ou une manifestation sportive. Cette disposition est étroitement liée à l'article 23, 3^e alinéa, car il s'agit la plupart du temps de la classification d'un véhicule dans une catégorie déterminée. Il faut que la même procédure de recours permette de trancher aussi bien la question de la classification technique que celle de la responsabilité civile et de l'assurance.

TITRE CINQUIÈME

Dispositions pénales

Il n'est pas rare qu'on attende de la loi sur la circulation routière qu'elle entraîne une répression plus sévère des délits de circulation. Pourtant, de nombreuses infractions en matière de circulation routière, même si l'on fait abstraction des cas de lésions corporelles ou d'homicide par négli-

gence, sont déjà passibles de peines élevées selon le code pénal. Celui-ci prévoit à l'article 237, pour la mise en danger de la circulation publique par négligence, l'emprisonnement (pour trois ans au plus) et l'amende (de 20 000 francs au plus). Il permet ainsi aux tribunaux de réprimer ces délits avec sévérité. La loi sur la circulation routière ne doit contenir de dispositions pénales que dans la mesure où des infractions à ses prescriptions ne sont pas prévues par le code pénal.

La proposition a été faite de modifier l'article 237 du code pénal; il n'y a, dit-on, pas du tout d'uniformité dans l'application de cette disposition, conçue en termes très généraux. La question sera examinée en même temps que d'autres problèmes relatifs au code pénal.

Pour la plupart des infractions, la loi actuelle fait la distinction suivante: si l'infraction est commise pour la première fois ou si le cas n'est pas grave, la peine prévue est une légère amende; s'il s'agit d'un cas grave ou s'il y a récidive, la peine est plus sévère. Le projet supprime cette différenciation et prévoit à sa place, selon le modèle du code pénal, une marge sensiblement plus étendue entre le minimum et le maximum des peines.

Comme la loi en vigueur, le projet prévoit tout d'abord une peine pour la *violation des règles de la circulation* (art. 83) fixées par la loi ou par les prescriptions d'exécution. Contrairement au système de la loi actuelle, cette disposition s'applique toutefois non seulement aux conducteurs de véhicules automobiles, aux cyclistes et aux conducteurs de véhicules à traction animale, mais à tous les usagers de la route, donc aussi aux piétons, etc.

On peut douter que certaines dispositions du titre troisième («Règles de la circulation»), constituent vraiment des règles de la circulation au sens de l'article 83. Nous pensons en particulier aux prescriptions concernant les devoirs en cas d'accidents ou les manifestations du sport automobile. Pour des cas de ce genre, le projet contient par conséquent des dispositions pénales particulières. En revanche, la prescription obligeant à se conformer tant aux signaux et aux marques qu'aux ordres de la police (art. 26) fait partie des règles de la circulation. Dès lors, l'inobservation des signaux devra être réprimée non plus d'après le droit cantonal mais en vertu de l'article 83.

Il n'est pas rare que la violation d'une règle de la circulation constitue une entrave à la circulation publique selon l'article 237 du code pénal, notamment si elle a mis en danger l'intégrité corporelle ou la vie d'une personne, c'est-à-dire lorsqu'il s'en est fallu de peu qu'un usager de la route ne fût blessé ou tué (mise en danger «concrète»). Dans de tels cas, c'est le code pénal qui s'applique exclusivement. L'article 83 de la loi sur la circulation routière englobe toutes les autres infractions moins dangereuses aux règles de la circulation. Il protège l'ordre de la circulation comme tel; son application ne présuppose pas que l'auteur de l'infraction ait mis en danger ou entravé la circulation.

Dans les cas particulièrement légers, l'inculpé peut être libéré de toute peine (art. 83, 2^e al.). Par exemple, sur une route fortement bombée, un conducteur de véhicule doit pouvoir circuler au milieu de la chaussée au lieu de circuler à droite lorsque de toute part la visibilité est bonne et qu'aucun véhicule ne vient en sens inverse ou ne cherche à le dépasser. Doit être aussi exempt de toute peine celui qui a traversé une ligne de sécurité avec toute la prudence désirable, sur une route libre de toute circulation, pour contourner un véhicule parké d'une façon contraire aux prescriptions. En règle générale, le juge ne pourra admettre qu'il s'agit d'un cas particulièrement léger que lorsque l'auteur aura dérogé pour de justes motifs à une règle de la circulation. En outre, il faut que le prévenu n'ait mis personne en danger; encore faut-il qu'il ait pu prévoir — objectivement parlant — que sa manière d'agir ne créerait aucun danger. En revanche, celui qui accepte le risque de mettre en danger autrui, par exemple en coupant un virage sans visibilité, commet une faute grave et doit être puni sévèrement, même si, par l'effet d'un heureux hasard, personne ne se trouvait sur son chemin.

La possibilité de renoncer, dans les cas particulièrement légers, à poursuivre et à punir l'inculpé sert de contrepoids à la rédaction nécessairement quelque peu rigide des règles de la circulation, en particulier aux exigences étendues qu'implique la règle fondamentale (art. 25). Le juge pénal appliquera cette dernière lorsque l'acte sur lequel il doit se prononcer, n'est visé par aucune règle spéciale de circulation. Il estimera que les règles de la circulation ont été violées de manière punissable si l'inculpé a occasionné un trouble appréciable de la circulation ou un danger (abstrait) d'accident.

Les *conducteurs pris de boisson* (art. 84) constituent une menace grave pour la circulation. D'une manière générale, ils sont enclins à sous-estimer les dangers et à surestimer leurs capacités. En particulier, ils ne sont pas à même de réagir judicieusement à l'apparition soudaine d'un obstacle ou d'une entrave.

D'après la loi de 1932, conduire un véhicule automobile en étant pris de boisson constitue un délit dans les cas graves et s'il y a récidive; selon le projet, ce sera toujours un délit. Le coupable est passible de l'emprisonnement pour six mois au plus (comme, sous l'empire du droit actuel, dans les cas graves) ou de l'amende jusqu'à 20 000 francs (jusqu'à 5000 francs selon le droit en vigueur). L'infraction est réalisée dès que le conducteur pris de boisson a mis en marche le véhicule; point n'est besoin, cela va sans dire, qu'il ait en outre violé une règle de la circulation ou provoqué un trouble. La tentative et la complicité sont punissables (art. 21 s. du code pénal); par exemple, dans le premier cas, une personne prise de boisson se met au volant mais on l'empêche de démarrer, dans le second cas, un tiers enivre le conducteur d'un véhicule automobile.

Aux termes de la loi de 1932, une personne prise de boisson qui conduit un véhicule non motorisé ne peut pas être punie; elle n'est punissable que si elle viole les règles de la circulation ou met en danger celle-ci dans le sens de l'article 237 du code pénal. En revanche, le projet interdit aux personnes prises de boisson de conduire n'importe quel genre de véhicule (art. 30, 2^e al.); notamment les cyclistes pris de boisson constituent un danger considérable. Cette infraction est frappée des arrêts ou de l'amende (art. 84, 2^e al.).

Celui qui se sera opposé à une prise de sang ordonnée par l'autorité peut être puni, à l'heure actuelle, de l'emprisonnement pour un mois ou de l'amende, en vertu de l'article 286 du code pénal (opposition aux actes de l'autorité). En revanche, il est punissable, selon le projet (art. 84, 3^e al.), de l'emprisonnement jusqu'à six mois ou de l'amende, de la même façon qu'un conducteur de véhicule automobile convaincu d'avoir conduit en étant pris de boisson. Peut être condamné à une peine identique celui qui se sera dérobé à cette mesure en prenant la fuite ou celui qui aura faussé le résultat de la prise de sang, par exemple en ingurgitant de nouveau de l'alcool après un accident mais avant l'intervention de la police et du médecin. L'article 84, 3^e alinéa, du projet, déroge, comme disposition spéciale, à l'article 286 du code pénal, mais n'exclut pas, le cas échéant, l'application de l'article 285 dudit code (violence ou menace contre les autorités et les fonctionnaires).

La violation des devoirs en cas d'accident (art. 85) est punie des arrêts ou de l'amende. Ces devoirs sont définis à l'article 48; ils ne se rapportent qu'aux accidents où un véhicule automobile ou un cycle sont en cause.

L'article 128 du code pénal punit de l'emprisonnement ou de l'amende celui qui abandonne sans la secourir une personne blessée soit par lui, soit par un véhicule, un animal de selle ou de trait dont il se servait. Mais si le conducteur d'un véhicule prend la fuite après avoir blessé ou tué une personne lors d'un accident, il ne doit pas être puni de l'amende seule; au contraire, selon l'article 85, 2^e alinéa, du projet, l'amende et l'emprisonnement devront toujours être cumulés. Lors d'accidents où un véhicule automobile est en cause, il n'est pas rare qu'une personne succombe à ses blessures si elle n'est pas immédiatement secourue. D'autre part, fuir ne signifie pas seulement abandonner le blessé; le fuyard espère également demeurer inconnu et se soustraire par là à la punition et aux conséquences pécuniaires de l'accident. Cette mentalité condamnable doit être combattue par la menace d'une peine sévère.

Il est heureusement assez rare qu'une personne porte intentionnellement atteinte à l'état de sécurité que doit présenter un véhicule (art. 86, chiffre 1). Il importe surtout, en pratique, de pouvoir punir celui qui, par exemple en sa qualité de mécanicien dans un garage, porte atteinte par négligence à cet état de sécurité. En cas d'emploi d'un véhicule qui ne

présente pas toutes garanties de sécurité (art. 86, chiffre 2), il faut sévir contre le conducteur et surtout contre le détenteur qui tolère cette infraction; sont assimilées au détenteur les personnes qui, par exemple dans les entreprises d'une certaine importance, exercent la surveillance des véhicules et qui sont dès lors responsables de leur état de sécurité. S'il s'agit de véhicules sans moteur, c'est en général le possesseur qui doit veiller «comme un détenteur» au bon état de sécurité. Le conducteur qui est contraint, en tant qu'employé, de conduire un véhicule ne présentant pas toutes garanties de sécurité peut, selon l'article 93, chiffre 2, être exempté de toute peine si le juge, suivant les circonstances, trouve que cette exemption est justifiée.

Celui qui *soustrait un véhicule dans le dessein d'entreprendre une course* (art. 87) se rend d'ordinaire coupable du délit de soustraction sans dessein d'enrichissement, délit réprimé par l'article 143 du code pénal; il ne pourrait être puni pour cette infraction que sur plainte. Le vol d'usage de véhicules automobiles (chiffre 1) ne lèse cependant pas que le détenteur; il doit être avant tout réprimé dans l'intérêt de la sécurité de la circulation. Cette infraction doit dès lors être poursuivie d'office, comme c'est le cas sous l'empire de la loi actuelle. Sont punissables, selon le projet, non seulement celui qui a soustrait le véhicule, mais aussi le conducteur et les personnes qui ont pris part à la course en sachant dès le début que le véhicule était soustrait. Par rapport à la règle correspondante du droit en vigueur, il y a désormais une atténuation dans ce sens que la poursuite pénale n'aura lieu que sur plainte lorsque l'auteur de l'infraction est parent du détenteur ainsi que titulaire d'un permis de conduire valable. En cas de plainte pénale du détenteur, le chauffeur peut être puni en vertu de l'article 87, chiffre 2, s'il a utilisé le véhicule qui lui était confié pour faire une course qu'il n'était manifestement pas autorisé à entreprendre; signalons, à titre d'exemple, l'employé d'un garage qui fait une course pour son plaisir avec le véhicule qu'il est allé chercher auprès d'un client. Enfin, le vol d'usage d'un cycle (art. 87, chiffre 3) sera poursuivi d'office. Cette infraction extrêmement fréquente ne peut être combattue efficacement que si les autorités sont à même de sévir sans qu'une plainte pénale ait été déposée.

La liste des infractions relatives aux *permis et aux plaques de contrôle* (art. 88 à 90) a été complétée sur plusieurs points. Les peines ont été aggravées. Pour deux infractions qu'il s'agit de combattre spécialement, le projet prévoit un minimum de peine: dix jours d'arrêts au moins et l'amende à celui qui aura conduit un véhicule automobile alors que le permis de conduire lui avait été refusé ou retiré (art. 88, chiffre 2); l'emprisonnement et une amende au moins égale au montant de la prime annuelle d'assurance à celui qui aura utilisé un véhicule automobile non couvert par l'assurance prescrite (art. 89, chiffre 2).

La disposition visant à protéger les *signaux* (art. 91) a été modifiée sur un point: celui qui, involontairement, aura endommagé un signal, ne sera pas punissable s'il en informe la police (2^e al.).

Sont nouvelles, parmi les *autres infractions* visées par l'article 92, celles qui concernent l'expertise des types, le signe distinctif des cycles, les signaux avertisseurs de certains véhicules, les attributs servant à reconnaître la police, l'emploi de haut-parleurs fixés sur des véhicules automobiles ainsi que les manifestations sportives et les courses d'essai (chiffres 1 et 4 à 7). Les deux autres dispositions visant les personnes qui n'auront pas sollicité un nouveau permis de circulation lorsqu'un véhicule automobile a changé de détenteur ou de lieu de stationnement ainsi que les conducteurs qui n'auront pas été porteurs des permis nécessaires (chiffres 2 et 3), ont été reprises du droit en vigueur avec de légères modifications. Il sera possible dorénavant d'exonérer de toute peine, dans les cas de peu de gravité, le conducteur qui n'aura pas été porteur des permis de conduire ou de circulation.

La disposition pénale actuelle touchant les panneaux-réclames qui compromettent la sécurité routière n'a pas été reprise. En pratique, une peine n'est infligée que s'il n'est pas donné suite à une décision de l'autorité enjoignant de supprimer un objet de publicité qui présente un danger. Cette décision peut être accompagnée d'une menace de peine au sens de l'article 292 du code pénal (insoumission à une décision de l'autorité).

Relevons, dans l'article 93 (conditions de la répression) et dans l'article 94 (relation avec d'autres lois pénales), les innovations suivantes:

La disposition spéciale touchant les conditions de la répression à l'égard d'un chauffeur de véhicules automobiles et de son employeur (art. 93, chiffre 2) répond à un urgent besoin. Elle a pour but de garantir que la personne réellement responsable de l'infraction sera punie, et non pas celle qui paraît simplement en être l'auteur. Le conducteur du véhicule est en tout cas responsable par exemple d'un dépassement dangereux, de l'inobservation d'une règle de la priorité, etc. Quant à d'autres infractions, par exemple le fait de surcharger un véhicule, d'outrepasser la durée du travail autorisée, etc., le conducteur ne les commet souvent pas de sa propre initiative, mais sur l'ordre de son employeur ou d'un supérieur. Dans des cas de ce genre, il n'est souvent pas possible de prouver qu'il y a eu instigation, du fait que l'employé craint, pour des raisons bien compréhensibles, de prêter son concours à qui veut établir les responsabilités. C'est pourquoi le conducteur et l'employeur doivent être considérés, selon le projet, comme les auteurs de l'infraction, si le mobile de celle-ci doit être recherché dans un avantage revenant à l'employeur. Il incombe au juge d'établir la responsabilité de chacun d'eux et de punir celui qui se révèle coupable. L'employeur n'est pas punissable s'il a pris les mesures commandées par les circonstances pour que les prescriptions soient observées. Le conducteur peut non seulement bénéficier d'une atténuation de la peine conformément à l'article 64 du code pénal, mais encore être exempté de toute peine si l'on ne pouvait raisonnablement exiger de lui, en raison du préjudice auquel il se serait

exposé, qu'il s'abstienne d'un comportement illicite. En revanche, le conducteur ne doit pas se laisser aller à des infractions plus graves passibles de l'emprisonnement, même lorsque son employeur lui en donne l'ordre. S'il le fait néanmoins, il ne saurait rester impuni, mais la peine pourra, le cas échéant, être atténuée en vertu de l'article 64 du code pénal.

La situation est analogue pour les infractions commises lors de courses d'apprentissage faites sous surveillance (art. 93, chiffre 3). L'élève conducteur et la personne qui l'accompagne sont susceptibles d'être les auteurs d'une infraction. La loi actuelle considère comme conducteur du véhicule la personne qui accompagne l'élève, et lui fait endosser la responsabilité. Toutefois, l'élève conducteur ne doit pas avoir carte blanche; plus il conduit indépendamment grâce à une instruction progressive, plus il porte lui-même de responsabilité. Le projet prévoit dès lors que l'élève conducteur et la personne qui l'accompagne sont punissables, mais chacun dans la mesure où il a commis une faute en ne s'acquittant pas de ses obligations. Il en est ainsi non seulement pour les infractions réprimées par la loi sur la circulation routière, mais aussi dans les cas où un acte punissable tombant sous le coup du code pénal, par exemple une entrave à la circulation publique, des lésions corporelles, etc., a été commis lors d'une course d'apprentissage.

Pour l'accomplissement de leurs tâches, les conducteurs de la police, du service du feu et du service de santé (art. 93, chiffre 4) doivent non seulement avoir la priorité sur les autres usagers de la route (art. 26, 2^e al.), mais aussi, suivant les circonstances, pouvoir se soustraire à certaines règles de la circulation, à l'interdiction de circuler sur certaines routes, à l'obligation d'observer les signaux lumineux placés aux intersections, etc. L'impunité pour de telles violations de la loi découle en partie du code pénal (art. 32, devoir de fonction ou de profession; art. 34, 2^e al., état de nécessité). Néanmoins, il est utile de régler cette question dans le projet, par souci de clarté et pour mettre l'accent sur les obligations incombant aux conducteurs dont il s'agit: ils sont tenus d'avertir les autres usagers de la route sans être dispensés pour cela d'agir avec toute la prudence nécessaire.

Selon l'article 61 du code pénal, la *publication du jugement pénal* doit être ordonnée si l'intérêt public ou l'intérêt du lésé l'exige. Le souci de prévenir la commission de certains délits de circulation par les usagers de la route justifie aussi, d'après la jurisprudence, la publication du jugement. Les coupables la craignent souvent plus qu'une peine privative de liberté. Cette mesure a toutefois l'inconvénient de frapper non seulement l'auteur du délit, mais aussi ses proches, et cet inconvénient ne saurait être pris à la légère. Vu l'insouciance avec laquelle d'aucuns mettent sans cesse en jeu des vies humaines sur la route, il faudra faire plus largement usage de ce moyen d'intimidation (art. 94, chiffre 2).

L'article final des dispositions pénales (art. 95) précise que le Conseil fédéral, pour assurer l'application des dispositions d'exécution qu'il aura

prises, pourra prévoir des peines, mais au maximum les arrêts et l'amende (1^{er} al.). Bien que le projet ne le dise pas expressément, c'est aux cantons qu'il appartiendra, comme auparavant, de réprimer les infractions à la législation sur la circulation routière (2^e al.), sous réserve de la juridiction militaire. Déjà à l'heure actuelle, les fonctionnaires fédéraux, par exemple un chauffeur des postes, un fonctionnaire de l'administration militaire, peuvent être poursuivis, sans l'assentiment du Conseil fédéral exigé par la loi sur la responsabilité des autorités et des fonctionnaires de la Confédération, pour les infractions qu'ils ont commises, dans l'exercice de leurs fonctions, aux prescriptions de la loi en vigueur; le projet étend l'application de ce principe à toutes les infractions commises en matière de circulation routière, donc aussi aux lésions corporelles, etc. (3^e al.).

TITRE SIXIÈME

Exécution de la loi, dispositions finales

Les prescriptions concernant les *avis* que les autorités chargées de l'exécution de la loi ont à se donner (art. 96) correspondent d'une façon générale à celles du droit en vigueur. Celui-ci ne contient toutefois aucune disposition relative à la communication du nom des possesseurs de plaques de contrôle, ce qui a suscité des divergences de vues; le projet consacre la pratique suivie jusqu'à ce jour (5^e al.).

Le prélèvement d'*impôts* et de *taxes* dans le domaine de la circulation routière (art. 97) est l'affaire des cantons, sous réserve des limites fixées par le droit fédéral.

Comme la loi actuelle, le projet interdit expressément les taxes cantonales de passage (1^{er} al.). On a proposé d'abandonner cette disposition, afin de rendre possible le prélèvement de taxes pour l'utilisation d'autoroutes et de tunnels alpins. A notre avis, il faudrait pour cela reviser l'article 30 de la constitution.

En vue d'éviter les doubles impositions, la loi actuelle dispose que l'impôt pour les véhicules automobiles qui sont transférés dans un autre canton doit être payé dans ce canton dès le commencement du trimestre de l'année civile qui suit leur transfert. Le 2^e alinéa de l'article 97 reprend la solution qui a été admise d'une façon générale dans la pratique: l'impôt doit être payé dans le nouveau canton de stationnement dès le premier jour du mois où le transfert a eu lieu. Le canton où le véhicule était stationné auparavant remboursera les impôts qu'il aura perçus pour la période postérieure à ce jour. La règle adoptée pour empêcher la double imposition des cycles est nouvelle (3^e al.): le nouveau canton de stationnement ne peut prélever un impôt ou une taxe avant que la durée de validité du signe distinctif délivré par l'ancien canton de stationnement soit échu.

La disposition relative à l'imposition des véhicules de la Confédération (4^e al.) a été reprise de la loi actuelle avec de petites modifications : les cycles militaires ne sont plus mentionnés, car ils restent, selon les prescriptions en vigueur, des cycles de la Confédération, même s'ils sont remis aux militaires pour qu'ils s'en servent en dehors du service. Selon le projet, les cycles de la Confédération sont exonérés non plus seulement de tout impôt mais encore de toute taxe, contrairement à la solution du droit en vigueur mais conformément à celle de l'article 165 de l'organisation militaire. Le 5^e alinéa de l'article 97 concernant les taxes d'entrée à percevoir sur les véhicules automobiles étrangers n'a subi que des modifications d'ordre rédactionnel par rapport au texte de la loi actuelle.

D'après la loi de 1932, les cantons peuvent imposer les véhicules automobiles étrangers qui restent en Suisse plus de trois mois. En pratique l'exonération leur est garantie pour six mois. Sur le plan international, on s'efforce actuellement de fixer une période encore plus longue pour l'exonération des véhicules étrangers. Comme la réglementation internationale qui sera en vigueur à l'avenir n'a pas encore été établie, il faut laisser au Conseil fédéral le soin d'édicter les prescriptions nécessaires après avoir consulté les cantons (6^e al.).

En ce qui concerne l'*exécution de la loi* (art. 98), il est prévu que les prescriptions d'exécution ayant une portée générale doivent être prises par le Conseil fédéral; il peut déléguer aux départements la compétence de régler les autres tâches de son ressort (1^{er} al.). L'exécution de la loi incombe pour l'essentiel aux cantons (2^e al.), dont la compétence d'édicter des prescriptions complémentaires sur la circulation routière — à l'exception des véhicules automobiles, des cycles, des tramways et chemins de fer routiers — est expressément confirmée (3^e al.). Plusieurs fois, l'administration fédérale a ressenti le besoin de consulter des spécialistes sur des questions particulières touchant l'exécution de la loi, et des commissions au sujet de problèmes d'une certaine importance; vu le nombre croissant des problèmes qui se posent en matière de circulation, ce besoin s'accroîtra probablement encore (4^e al.). Le Conseil fédéral a déjà la compétence, sous l'empire de la loi actuelle, de prendre les mesures provisoires qui concernent des nouveautés techniques ou qui s'imposent pour l'application de nouveaux accords internationaux (5^e al.); on peut présumer qu'il ne fera pas usage de cette compétence plus fréquemment à l'avenir qu'auparavant. La situation spéciale des membres du corps diplomatique et du personnel des organisations et bureaux internationaux appelle une nouvelle disposition (6^e al.) qui permette de déroger à la loi pour tenir compte des privilèges et immunités diplomatiques.

Comme la loi actuelle, le projet laisse au Conseil fédéral le soin de fixer la date d'entrée en vigueur de la loi et d'arrêter des dispositions transitoires (art. 99). Certaines dispositions légales, par exemple celles qui touchent

l'expertise des types, ne peuvent être mises en vigueur qu'une fois accomplis les préparatifs nécessaires à cet effet.

Nous avons l'honneur de vous recommander d'accepter le projet de loi ci-annexé et vous prions d'agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 24 juin 1955.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

Max Petitpierre

Le chancelier de la Confédération,

Ch. Oser

(Projet)

LOI FÉDÉRALE
sur
la circulation routière

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les articles 34^{ter}, 37^{bis}, 64 et 64^{bis} de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 24 juin 1955,

arrête:

TITRE PREMIER

Dispositions générales

Article premier

Champ
d'application

¹ La présente loi régit la circulation sur la voie publique ainsi que la responsabilité civile et l'assurance pour les dommages causés par des véhicules automobiles ou des cycles.

² Les conducteurs de véhicules automobiles et les cyclistes sont soumis aux règles de la circulation (art. 25 à 53) sur toutes les routes servant à la circulation publique; les autres usagers de la route ne sont soumis à ces règles que sur les routes ouvertes entièrement ou partiellement aux véhicules automobiles ou aux cycles.

Art. 2

Souveraineté

¹ La souveraineté cantonale sur les routes est réservée dans les limites du droit fédéral.

² Les cantons peuvent déléguer aux communes la compétence de régler la circulation locale. Des restrictions durables à la circulation des véhicules automobiles et des cycles ne peuvent toutefois être édictées qu'avec l'autorisation du canton.

Art. 3

Compétence de
la Confédération

¹ Le Conseil fédéral peut après avoir entendu les cantons:
a. Déclarer ouvertes aux véhicules automobiles et aux cycles, avec ou sans conditions restrictives, les routes nécessaires au grand transit;

- b. Interdire temporairement, sur tout le territoire suisse, la circulation des véhicules automobiles ou de certaines catégories d'entre eux;
- c. Restreindre la circulation sur les routes postales de montagne.

² Sur la proposition des cantons intéressés, le Conseil fédéral peut classer certaines routes comme autoroutes réservées à la circulation des véhicules automobiles ou de certaines catégories d'entre eux.

³ Si des raisons d'ordre militaire l'exigent, les autorités militaires désignées par le Conseil fédéral peuvent, après avoir pris l'avis des autorités cantonales, restreindre ou interdire temporairement la circulation.

⁴ Pour les routes dont la Confédération est propriétaire, les autorités fédérales désignées par le Conseil fédéral décident si et à quelles conditions la circulation publique y est permise. Elles placeront les signaux nécessaires.

Art. 4

¹ Les cantons conservent le droit d'interdire complètement ou de restreindre temporairement la circulation des véhicules automobiles et des cycles sur les routes qui ne sont pas de grand transit, sous réserve de leur utilisation pour le service de la Confédération.

Restrictions
cantonales
à la circulation

² Les cantons peuvent ordonner sur certaines routes d'autres restrictions afin d'assurer la sécurité, de faciliter ou régler la circulation, de protéger la structure de la route ou de satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales.

³ Lorsqu'une mesure prise en vertu du 2^e alinéa doit durer plus de six mois ou s'appliquer périodiquement, la décision cantonale de dernière instance peut, dans les trente jours dès sa notification ou sa publication, être portée devant le Conseil fédéral.

⁴ Lorsque des circonstances particulières l'exigent, la police peut restreindre temporairement la circulation sur certaines routes ou la détourner.

Art. 5

¹ Il est interdit de créer, sans motifs impérieux, des obstacles à la circulation.

Obstacles
à la circulation

² Celui qui doit creuser des tranchées ou déposer des matériaux sur une route ou qui doit l'utiliser à des fins analogues est tenu de se munir d'une autorisation conformément au droit cantonal.

³ Les obstacles à la circulation doivent être signalés de façon bien visible et éclairés de nuit; ils seront supprimés aussitôt que possible.

Art. 6

Signaux et
marques

¹ Les restrictions à la circulation des véhicules automobiles et des cycles doivent être indiquées par des signaux ou des marques, lorsqu'elles ne s'appliquent pas à l'ensemble du territoire suisse.

² Il n'est pas nécessaire d'indiquer par des signaux ou des marques les routes et places qui sont manifestement réservées à l'usage privé ou à des fins spéciales.

³ Sur les routes ouvertes à la circulation des véhicules automobiles ou des cycles, ainsi qu'à leurs abords, seuls peuvent être utilisés les signaux et marques désignés par le Conseil fédéral; ils ne peuvent être placés que par les autorités compétentes ou avec leur approbation.

Art. 7

Publicité

La publicité qui pourrait créer une confusion avec les signaux et les marques ou compromettre d'une autre manière la sécurité de la circulation, par exemple en détournant l'attention des usagers de la route, est interdite sur les routes ouvertes aux véhicules automobiles ou aux cycles, ainsi qu'à leurs abords.

TITRE DEUXIÈME

Admission à la circulation des véhicules
et de leurs conducteurs*Chapitre premier*

Les véhicules automobiles et leurs conducteurs

Art. 8

Véhicules
automobiles

¹ Est réputé véhicule automobile au sens de la présente loi tout véhicule pourvu d'un moteur de propulsion et circulant sur terre par ses propres moyens sans être lié à une voie ferrée.

² Les trolleybus et véhicules analogues sont soumis à la présente loi dans la mesure prévue par la législation sur les entreprises de trolleybus.

Art. 9

Construction,
équipement, poids

¹ Dans les limites des dispositions suivantes, le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur la construction, l'équipement, les dimensions et le poids maximum en pleine charge des véhicules automobiles et de leurs remorques. Il prend notamment les mesures indiquées en vue d'augmenter la sécurité de la circulation et de prévenir le bruit; il peut également tenir compte d'une manière appropriée des exigences relatives à l'usage militaire des véhicules.

- a. La largeur ne dépassera pas 2 m 30, chargement compris; d'entente avec les cantons intéressés, le Conseil fédéral peut néanmoins ouvrir certaines routes aux véhicules ayant jusqu'à 2 m 50 de largeur.
- b. La hauteur ne dépassera pas 4 mètres, chargement compris.
- c. Le poids total atteindra au maximum:
pour une voiture automobile isolée ou un véhicule articulé:	15 tonnes;
pour un train routier	
avec remorque à un essieu:	20 tonnes;
avec remorque à plusieurs essieux:	22 tonnes.
- d. La charge d'un essieu ne doit pas être supérieure à 10 tonnes.

² Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions pour les véhicules automobiles et les remorques qui, en raison de l'usage auquel ils sont destinés, ont des dimensions ou des poids supérieurs, ou qui circulent seulement sur des parcours déterminés. Il prescrit les conditions à remplir pour exécuter des courses déterminées au moyen d'autres véhicules de dimensions ou de poids supérieurs.

Art. 10

¹ Les véhicules automobiles et leurs remorques ne peuvent être mis en circulation que s'ils sont pourvus d'un permis de circulation et de plaques de contrôle.

Permis

² Nul ne peut conduire un véhicule automobile sans être titulaire d'un permis de conduire ou, s'il effectue une course d'apprentissage, d'un permis d'élève conducteur.

³ Les permis ont une durée illimitée et sont valables sur tout le territoire suisse. Pour des raisons particulières, leur validité peut être restreinte, leur durée limitée ou leur délivrance subordonnée à des conditions spéciales.

⁴ Les conducteurs devront toujours être porteurs de leurs permis et les présenteront, sur demande, aux organes chargés du contrôle; il en va de même des autorisations spéciales.

Art. 11

¹ Le permis de circulation ne peut être délivré que si le véhicule est conforme aux prescriptions, s'il présente toutes garanties de sécurité et si l'assurance-responsabilité civile prescrite a été conclue.

Permis
de circulation

² Le permis de circulation peut être refusé si le détenteur n'acquiesce pas les impôts ou taxes de circulation dus sur le véhicule. Pour des véhicules construits à l'étranger, le Conseil fédéral peut

prévoir que le permis ne sera délivré que si le dédouanement est prouvé.

³ Un nouveau permis de circulation doit être demandé lorsque le véhicule change de lieu de stationnement d'un canton dans un autre ou qu'il passe à un autre détenteur.

Art. 12

Contrôle
des véhicules

¹ Avant que le permis soit délivré, le véhicule sera soumis à un contrôle officiel.

² Le Conseil fédéral peut prévoir que les véhicules dont le type a été soumis à l'expertise seront dispensés du contrôle particulier.

³ Le véhicule sera soumis à un nouveau contrôle si des modifications essentielles y ont été apportées ou s'il ne paraît plus présenter toutes garanties de sécurité.

⁴ Le Conseil fédéral peut prescrire un contrôle périodique des véhicules.

Art. 13

Expertise
des types
de véhicules

¹ Les véhicules automobiles et leurs remorques fabriqués en série sont soumis à l'expertise des types. Le Conseil fédéral peut également y soumettre les parties intégrantes et les accessoires pour les véhicules automobiles et les cycles et, si la sécurité de la circulation l'exige, les accessoires pour les autres véhicules.

² Les véhicules, les parties intégrantes et les accessoires soumis à l'expertise des types ne peuvent être mis sur le marché que s'ils correspondent au modèle approuvé.

³ Le Conseil fédéral nomme les personnes chargées de l'expertise et détermine la procédure à suivre.

Art. 14

Permis d'élève
conducteur
et permis
de conduire

¹ Le permis de conduire est délivré si l'examen officiel a démontré que le candidat connaît les règles de la circulation et qu'il est capable de conduire avec sûreté les véhicules de la catégorie correspondant au permis. Les motocyclistes devront subir un examen sur les règles de la circulation avant qu'un permis d'élève conducteur leur soit délivré.

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

- a. Qui n'ont pas l'âge minimum fixé par le Conseil fédéral;
- b. Qui sont atteints de maladies ou d'infirmités physiques ou mentales les empêchant de conduire avec sûreté un véhicule automobile;

- c. Qui s'adonnent à la boisson ou à d'autres formes de toxicomanie pouvant diminuer leur aptitude à conduire;
- d. Qui, en raison de leurs antécédents, n'offrent pas la garantie que, s'ils conduisent un véhicule automobile, ils respecteront les prescriptions et qu'ils auront égard à leur prochain.

³ Un nouvel examen sera imposé si la capacité de conduire soulève des doutes.

Art. 15

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

Courses
d'apprentissage

² La personne accompagnant un élève doit veiller à ce que la course s'effectue en toute sécurité et que l'élève ne contrevienne pas aux prescriptions sur la circulation.

³ Le Conseil fédéral peut édicter des prescriptions relatives aux courses d'apprentissage avec motocycles.

⁴ Celui qui enseigne professionnellement la conduite de véhicules automobiles doit être titulaire d'un permis pour moniteur de conduite.

Art. 16

¹ Les permis et les autorisations seront retirés lorsque les conditions légales de leur délivrance ne sont pas ou plus remplies; ils pourront être retirés lorsque les restrictions ou les obligations imposées dans un cas d'espèce, lors de la délivrance, n'auront pas été observées.

Retrait
des permis

² Le permis de conduire peut être retiré au conducteur qui, par des infractions aux règles de la circulation, a compromis la sécurité de la route ou incommodé le public.

³ Le permis doit être retiré:

- a. Si le conducteur a compromis gravement la sécurité de la route;
- b. S'il a circulé en étant pris de boisson;
- c. S'il ne s'efforce pas ou s'il est incapable de conduire sans mettre en danger le public ou l'incommoder.

⁴ La durée du retrait sera fixée selon les circonstances; cependant, elle sera:

- a. D'un mois au minimum;
- b. De trois mois au minimum si le conducteur a circulé en étant pris de boisson;

- c. De six mois au minimum si le conducteur, malgré le retrait du permis, conduit un véhicule automobile ou si le permis doit lui être retiré pour la deuxième fois en l'espace de deux ans;
- d. D'une année au minimum si le permis doit être retiré pour la deuxième fois en l'espace de cinq ans, parce que le conducteur se trouvait pris de boisson.

⁵ Le permis sera retiré définitivement au conducteur incorrigible.

⁶ Ces règles s'appliquent par analogie au permis d'élève conducteur.

⁷ Le permis de circulation peut être retiré pour une durée appropriée aux circonstances en cas d'usage abusif du permis ou des plaques de contrôle, ou lorsque les impôts ou taxes de circulation n'ont pas été payés.

Chapitre deuxième

Les véhicules sans moteur et leurs conducteurs

Art. 17

Cycles

¹ Les cycles utilisés sur la voie publique doivent répondre aux prescriptions et porter un signe distinctif officiel. Ce dernier est délivré si l'assurance-responsabilité civile prescrite a été conclue. Il est valable sur tout le territoire suisse. Outre l'indication du canton et de la durée de validité, le signe distinctif cantonal ne portera qu'un numéro d'assurance.

² Le Conseil fédéral édicte les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des cycles et de leurs remorques.

³ Les cantons peuvent soumettre les cycles à un contrôle.

Art. 18

Cyclistes

¹ Les enfants au-dessous de sept ans ne sont pas autorisés à conduire un cycle.

² Ne sont pas autorisées à conduire un cycle les personnes qui n'en ont pas l'aptitude par suite de maladies ou d'infirmités physiques ou mentales, pour cause d'alcoolisme ou d'autres formes de toxicomanie, ou qui en sont incapables pour d'autres raisons. L'autorité menacera les contrevenants de la peine prévue à l'article 292 du code pénal. Les cyclistes dont les aptitudes suscitent des doutes peuvent être soumis à un examen.

³ Le canton de domicile peut temporairement interdire de conduire des cycles aux personnes qui ont mis en danger la circulation

de façon grave ou plusieurs fois, ou qui ont circulé en étant prises de boisson.

Art. 19

Sur les routes ouvertes à la circulation des véhicules automobiles, les autres véhicules ne peuvent être utilisés que si leur largeur, chargement compris, n'excède pas 2 m 50. Le Conseil fédéral détermine les exceptions.

Autres
véhicules

Art. 20

N'ont pas le droit de conduire des véhicules à traction animale sur les routes ouvertes à la circulation des véhicules automobiles les personnes qui en sont incapables par suite de maladies ou d'infirmités physiques ou mentales ou pour cause d'alcoolisme, de même que les petits enfants. L'autorité menacera les contrevenants de la peine prévue à l'article 292 du code pénal.

Voituriers

Chapitre troisième

Dispositions communes

Art. 21

¹ Les permis seront délivrés et retirés par l'autorité administrative. Cette compétence appartient au canton de stationnement pour les véhicules, au canton de domicile pour les conducteurs et à l'autorité fédérale pour les véhicules de la Confédération et leurs conducteurs.

Autorité
compétente

² Les mêmes règles s'appliquent aux contrôles des véhicules et aux examens d'aptitude, ainsi qu'aux autres mesures prévues dans le présent titre.

³ Lorsqu'un véhicule n'a pas de lieu de stationnement fixe en Suisse ou qu'un conducteur n'y est pas domicilié, la compétence se détermine d'après le lieu où ils se trouvent le plus fréquemment. En cas de doute, le canton qui ouvre le premier la procédure est compétent.

Art. 22

¹ Le refus ou le retrait d'un permis de circulation ou d'un permis de conduire, ainsi que l'interdiction de conduire un cycle ou un véhicule à traction animale seront notifiés à l'intéressé par écrit, avec indication des motifs.

Mesures
administratives:
procédure et
durée de validité

² Le canton qui vient à connaître un fait justifiant de telles mesures peut les proposer au canton compétent; il peut aussi les proposer à la Confédération, lorsque celle-ci est compétente.

³ Lorsqu'une mesure frappe depuis cinq ans un conducteur de véhicule, l'autorité prendra, sur requête, une nouvelle décision, si l'intéressé rend vraisemblable que la mesure n'est plus justifiée.

⁴ Le canton de domicile est compétent pour prendre une nouvelle décision conformément au 3^e alinéa. Si l'intéressé a changé de domicile, la mesure ne sera levée qu'après consultation du canton qui l'a prise.

Art. 23

Recours

¹ La législation des cantons doit prévoir la possibilité de recourir à l'autorité cantonale supérieure contre des décisions qui, fondées sur le présent titre, n'émanent pas du gouvernement cantonal. Le droit de recourir appartient aussi au canton qui a proposé de prendre cette mesure.

² La décision cantonale de dernière instance peut être portée par voie de recours, dans les trente jours dès la notification, devant le département fédéral de justice et police, qui statue définitivement.

³ Les recours contre la classification d'un véhicule dans une catégorie déterminée ou contre les décisions concernant la construction ou l'équipement d'un véhicule automobile seront portés directement devant le département fédéral de justice et police, qui statue définitivement.

⁴ L'autorité de recours peut prononcer l'effet suspensif.

Art. 24

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

¹ Le Conseil fédéral peut soustraire totalement ou partiellement à l'application du présent titre les catégories de véhicules désignées ci-après, leurs remorques, ainsi que leurs conducteurs, et édicter pour eux, s'il le faut, des prescriptions complémentaires:

- a. Les cycles à moteur auxiliaire, les chars à bras pourvus d'un moteur et les autres véhicules de puissance ou de vitesse minimales, y compris ceux qui sont utilisés rarement sur la voie publique;
- b. Les véhicules automobiles utilisés à des fins militaires;
- c. Les tracteurs agricoles dont la vitesse est restreinte;
- d. Les machines de travail et chariots à moteur.

² Le Conseil fédéral édicte des prescriptions concernant:

- a. Les feux et les dispositifs réfléchissants des véhicules routiers sans moteur;
- b. Les véhicules automobiles et cycles étrangers et leurs conducteurs, ainsi que les permis de circulation et permis de conduire internationaux;

- c. Les permis et les véhicules des moniteurs de conduite;
- d. Les permis et plaques de contrôle, y compris ceux qui sont délivrés à court terme pour des véhicules automobiles et leurs remorques contrôlés ou non, ainsi que les permis et plaques de contrôle délivrés à des entreprises de la branche automobile;
- e. Les signes pour véhicules spéciaux;
- f. Les signaux avertisseurs pour les véhicules automobiles de la police, du service du feu et du service de santé, ainsi que pour les véhicules postaux sur les routes postales de montagne;
- g. La publicité au moyen de véhicules automobiles;
- h. Le signe distinctif des cycles.

³ Le Conseil fédéral peut, après avoir consulté les cantons, établir des prescriptions sur:

- a. Les exigences minimums auxquelles doivent satisfaire les conducteurs de véhicules automobiles quant à leurs aptitudes physiques et psychiques;
- b. Les modalités des contrôles de véhicules et des examens de conducteurs;
- c. Les exigences minimums auxquelles doivent satisfaire les personnes chargées de procéder aux contrôles et examens;
- d. Le louage de véhicules automobiles à des personnes les conduisant elles-mêmes;
- e. L'enseignement des règles de la circulation à des conducteurs de véhicules automobiles et à des cyclistes qui ont contrevenu de façon réitérée à ces règles.

TITRE TROISIÈME

Règles de la circulation

Art. 25

¹ Chacun doit se comporter, dans la circulation, de manière à ne pas entraver ni mettre en danger ceux qui utilisent la chaussée conformément aux règles établies.

Règle
fondamentale

² Une prudence particulière s'impose à l'égard des enfants, des infirmes et des personnes âgées, mais également s'il apparaît qu'un usager de la route va se comporter de manière incorrecte.

*Chapitre premier***Règles concernant tous les usagers de la route****Art. 26**Signaux et ordres
à observer

¹ Chacun se conformera aux signaux et aux marques ainsi qu'aux ordres de la police. Les signaux priment les règles générales; les ordres de la police ont le pas sur les règles générales et les signaux.

² Lorsque retentit l'avertisseur spécial des voitures de la police, du service du feu ou du service de santé, la chaussée doit être immédiatement dégagée. S'il y a lieu, les conducteurs arrêteront leur véhicule.

Art. 27Règles à observer
aux passages
à niveau

Les usagers de la route s'arrêteront devant les passages à niveau, lorsque les barrières se ferment ou que des signaux commandent l'arrêt; à défaut de barrières ou de signaux, ils s'arrêteront lorsque des véhicules s'approchent sur la voie ferrée.

*Chapitre deuxième***Règles concernant la circulation des véhicules***I. Règles générales de circulation***Art. 28**Garanties
de sécurité

Les véhicules ne peuvent circuler que s'ils sont en parfait état de fonctionnement. Ils doivent être construits et entretenus de manière que les règles de la circulation puissent être observées, que le conducteur, les passagers et les autres usagers de la route ne soient pas mis en danger et que la chaussée ne subisse aucun dommage.

Art. 29Passagers,
chargement,
remorques

¹ Sur les véhicules automobiles et les cycles, les passagers ne doivent occuper que les places aménagées pour eux. Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions; il édicte des prescriptions sur le transport de personnes au moyen de remorques.

² Les véhicules ne doivent pas être surchargés. Le chargement doit être disposé de telle manière qu'il ne mette en danger ni ne gêne personne et qu'il ne puisse tomber. Tout chargement qui dépasse le véhicule doit être signalé de façon particulièrement visible.

³ Ne seront utilisés pour la traction de remorques ou d'autres véhicules que les véhicules automobiles dont la puissance motrice et les freins sont suffisants; le dispositif d'accouplement doit présenter toutes garanties de sécurité.

⁴ Dans la limite des tâches incombant à la Confédération, le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur le transport des animaux, ainsi que des matières et des choses dangereuses, nocives ou répugnantes.

Art. 30

¹ Le conducteur devra être constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence.

Maîtrise
du véhicule

² Quiconque est pris de boisson, surmené ou n'est pas en mesure, pour d'autres raisons, de conduire un véhicule, a le devoir de s'en abstenir.

³ Le conducteur doit veiller à ne pas être gêné, notamment par le chargement du véhicule. Les passagers sont tenus de ne pas le gêner ni le déranger.

Art. 31

¹ La vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et du chargement, ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité. Elle sera réduite à l'intérieur des localités.

Vitesse

² Aux endroits où son véhicule pourrait gêner la circulation, le conducteur est tenu de circuler lentement et, s'il le faut, de s'arrêter, notamment aux endroits où la visibilité n'est pas bonne, aux intersections qu'il ne peut embrasser du regard, ainsi qu'aux passages à niveau.

³ Autant que possible, le conducteur facilitera aux piétons la traversée de la chaussée. Avant les passages pour piétons, il circulera lentement et, au besoin, s'arrêtera. Aux endroits destinés à l'arrêt des véhicules des transports publics, il aura égard aux personnes qui montent dans ces véhicules ou qui en descendent.

⁴ Le Conseil fédéral limite la vitesse des voitures automobiles lourdes et des trains routiers; il peut limiter celle des autres véhicules automobiles, notamment à l'intérieur des localités.

II. Diverses manœuvres de circulation

Art. 32

¹ Les véhicules tiendront leur droite. Ceux qui avancent lentement longeront le bord droit de la chaussée.

Circulation
à droite

² Les véhicules circuleront toujours à droite des lignes de sécurité tracées sur la chaussée.

³ Le conducteur qui veut modifier sa direction de marche, par exemple pour obliquer, dépasser, se mettre en ordre de présélection

ou passer d'une voie à l'autre, est tenu d'avoir égard aux usagers de la route qui viennent en sens inverse ou aux véhicules qui le suivent.

⁴ Le conducteur observera une distance suffisante envers tous les usagers de la route, notamment pour croiser, dépasser et circuler de front ou à la file.

Art. 33

Croisement
et dépassement

¹ Les croisements s'effectuent à droite, les dépassements à gauche.

² Il n'est permis de dépasser, ou de contourner un obstacle, que si l'espace nécessaire est libre et bien visible et que les usagers de la route venant en sens inverse ne sont pas gênés par la manœuvre. Dans la circulation à la file, seul peut effectuer un dépassement celui qui a la certitude de pouvoir reprendre place assez tôt dans la file des véhicules.

³ Le dépassement est interdit aux passages à niveau ainsi qu'aux tournants sans visibilité; aux intersections, il n'est autorisé que si la visibilité est bonne et s'il n'en résulte aucune atteinte au droit de priorité des autres usagers.

⁴ Le dépassement d'un véhicule est interdit lorsque le conducteur manifeste son intention d'obliquer à gauche ou lorsqu'il s'arrête devant un passage pour piétons afin de permettre à ceux-ci de traverser la route.

⁵ Les véhicules qui se sont placés en vue d'obliquer à gauche seront dépassés par la droite.

⁶ La chaussée doit être dégagée pour donner la possibilité de dépasser aux véhicules qui avancent plus vite et signalent leur approche. Le conducteur n'accélélera pas son allure au moment où il est dépassé.

Art. 34

Présélection,
priorité

¹ Le conducteur qui veut obliquer à droite, serrera le bord droit de la chaussée, celui qui veut obliquer à gauche se tiendra vers l'axe de la chaussée.

² Aux intersections, le véhicule qui vient de droite a la priorité sur celui de gauche qui vient en même temps. Les véhicules circulant sur une route signalée comme principale ont la priorité, même s'ils viennent de gauche.

³ Avant d'obliquer à gauche, le conducteur accordera la priorité au véhicule qui vient en même temps en sens inverse.

⁴ Le conducteur qui veut engager son véhicule dans la circulation, faire demi-tour ou marche arrière ne doit pas entraver les autres usagers de la route; ces derniers bénéficient de la priorité.

Art. 35

¹ Le conducteur qui veut s'arrêter aura égard aux véhicules qui le suivent.

Arrêt, parcage

² Les véhicules ne seront arrêtés ni parqués aux endroits où ils pourraient gêner ou mettre en danger la circulation. Autant que possible, ils seront parqués aux emplacements réservés à cet effet.

³ Le conducteur ne peut quitter son véhicule sans avoir pris les précautions commandées par les circonstances.

Art. 36

¹ La voie ferrée doit être dégagée pour laisser passer les tramways ou chemins de fer routiers; la priorité leur sera accordée.

Règles à observer
envers les
tramways et
chemins de fer
routiers

² Les tramways ou chemins de fer routiers en marche seront dépassés à droite. Si cela n'est pas possible, il est permis de les dépasser par la gauche.

³ Les tramways ou chemins de fer routiers à l'arrêt ne peuvent être croisés et dépassés qu'à une allure modérée. S'il existe un refuge, ils seront dépassés par la droite, sinon par la gauche exclusivement.

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 obliquera à gauche.

III. Mesures de protection

Art. 37

¹ Avant de changer de direction, le conducteur manifestera à temps son intention au moyen des indicateurs de direction ou en faisant de la main des signes intelligibles. Cette règle vaut notamment pour obliquer, dépasser, se disposer en ordre de présélection, passer d'une voie à une autre, faire demi-tour ou s'engager dans la file de la circulation.

Signes

² Le conducteur qui signale son intention aux autres usagers de la route n'est pas dispensé pour autant d'observer les précautions nécessaires.

Art. 38

Si la sécurité de la circulation l'exige, le conducteur de véhicule avertira les autres usagers de la route. Les signaux avertisseurs inutiles ou exagérés seront évités. L'emploi du signal avertisseur en guise d'appel est interdit.

Signaux
avertisseurs

Art. 39

Eclairage
des véhicules

¹ Entre la tombée de la nuit et le lever du jour et lorsque les conditions atmosphériques l'exigent, les véhicules seront éclairés. Le Conseil fédéral peut autoriser, dans certains cas, le remplacement des feux par des dispositifs réfléchissants.

² Il n'est pas nécessaire d'éclairer les véhicules arrêtés sur des emplacements de parcage ou à des endroits de la route suffisamment éclairés.

³ Les véhicules ne seront pas munis de feux ou de dispositifs réfléchissants à couleur rouge vers l'avant ou à couleur blanche vers l'arrière. Le Conseil fédéral peut autoriser des exceptions.

⁴ L'éclairage sera utilisé de manière à n'éblouir personne sans nécessité.

Art. 40

Incommodités
à éviter

¹ Le conducteur de véhicule doit veiller à ne provoquer ni bruit ni poussière ni fumée ou odeur qu'il lui est possible d'éviter. Il est interdit d'incommoder les usagers de la route et les riverains ou d'effrayer les animaux.

² La publicité faite à l'aide de haut-parleurs fixés sur des véhicules automobiles est interdite. L'autorité compétente selon le droit cantonal peut autoriser des exceptions dans des cas particuliers.

IV. Règles applicables à des cas spéciaux

Art. 41

Répartition
de la circulation

¹ Les véhicules automobiles et les cycles n'emprunteront pas les chemins qui ne se prêtent pas ou ne sont manifestement pas destinés à leur circulation, par exemple les chemins réservés aux piétons ou au tourisme pédestre.

² Le trottoir est réservé aux piétons, la piste cyclable aux cyclistes. Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions.

³ Les autoroutes ne sont ouvertes qu'aux catégories de véhicules automobiles désignées par le Conseil fédéral. L'accès n'y est autorisé qu'aux endroits prévus à cet effet. Le Conseil fédéral peut arrêter des prescriptions d'utilisation ainsi que des règles spéciales de circulation.

Art. 42

Voies à suivre,
circulation
à la file

¹ Sur les routes marquées de plusieurs voies pour une même direction, le conducteur ne peut passer d'une voie à une autre que s'il n'en résulte pas de danger pour les autres usagers de la route.

² Le même principe est applicable par analogie lorsque des files de véhicules placées parallèlement circulent dans la même direction sur des routes larges dont les voies ne sont pas marquées.

Art. 43

Sur les routes à forte déclivité et sur les routes de montagne, le conducteur doit circuler de manière à ne pas mettre exagérément les freins à contribution. Si un croisement se révèle difficile ou impossible, le véhicule descendant doit s'arrêter le premier.

Routes à forte
déclivité, routes
de montagne

V. Catégories spéciales de véhicules

Art. 44

¹ Les cyclistes doivent utiliser les pistes et les bandes cyclables.

² Les cyclistes ne circuleront jamais plus de deux de front. Si les conditions de la circulation l'exigent, notamment si la circulation automobile est intense, ils circuleront à la file.

³ Si la circulation est arrêtée, les cyclistes resteront à leur place, dans la file des véhicules.

⁴ Les cyclistes ne doivent pas se faire remorquer par des véhicules ou des animaux.

Règles
concernant
les cyclistes

Art. 45

Les règles de la circulation prévues par la présente loi s'appliquent également aux tramways et chemins de fer routiers dans la mesure où le permettent les particularités inhérentes à ces véhicules, à leur exploitation et aux installations ferroviaires.

Règles concernant
les tramways et
chemins de fer
routiers

Chapitre troisième

Règles applicables aux autres usagers de la route

Art. 46

¹ Les piétons utiliseront le trottoir; à défaut de trottoir, ils longeront le bord gauche ou droit de la chaussée.

² Ils traverseront la chaussée avec prudence et par le plus court chemin en utilisant, où cela est possible, les passages pour piétons.

Piétons

Art. 47

¹ Les cavaliers longeront le bord droit de la chaussée.

² Il est interdit de laisser pénétrer le bétail sans surveillance sur la chaussée, sauf dans les régions de pâturages qui sont signalées.

Cavaliers,
animaux

³ Des gardiens en nombre suffisant accompagneront les troupeaux; autant que possible, la partie gauche de la chaussée sera dégagée pour les autres usagers de la route. Les animaux isolés seront conduits le long du bord droit de la chaussée.

Chapitre quatrième

Devoirs en cas d'accidents

Art. 48

¹ En cas d'accident où sont en cause des véhicules automobiles ou des cycles, toutes les personnes impliquées devront s'arrêter immédiatement. Elles sont tenues d'assurer, dans la mesure du possible, la sécurité de la circulation et de prêter leur concours à la reconstitution des faits.

² S'il y a des blessés, toutes les personnes impliquées dans l'accident devront leur porter secours; quant aux autres personnes, elles le feront dans la mesure qu'on peut exiger d'elles. Ceux qui sont impliqués dans l'accident, mais en premier lieu les conducteurs de véhicules, avertiront la police. Ils ne pourront quitter les lieux sans l'autorisation de cette dernière, sauf s'ils ont besoin de secours, s'ils doivent en chercher ou guérir la police.

³ Si l'accident n'a causé que des dommages matériels, leur auteur en avertira le lésé en indiquant son nom et son adresse. En cas d'impossibilité, il en informera la police.

⁴ En cas d'accidents aux passages à niveau, les personnes qui y sont impliquées avertiront sans délai l'administration du chemin de fer.

Chapitre cinquième

Manifestations sportives, courses d'essai

Art. 49

Manifestations
sportives

¹ Pour les manifestations sportives automobiles et de cycles sur la voie publique, l'autorisation des cantons dont elles empruntent le territoire est nécessaire, sauf si elles ont le caractère d'excursions.

² L'autorisation peut être accordée seulement si les organisateurs offrent la garantie que les épreuves se dérouleront d'une manière satisfaisante, si les exigences de la circulation le permettent, si les mesures de sécurité nécessaires sont prises et si l'assurance-responsabilité civile prescrite a été conclue.

³ Lorsque des mesures de sécurité suffisantes sont prises, l'autorité cantonale peut permettre des dérogations aux règles de la circulation.

Art. 50

Pour les courses d'essai dans lesquelles les règles de la circulation ou les prescriptions relatives aux véhicules ne peuvent être observées, il est nécessaire d'obtenir l'autorisation des cantons dont le territoire est emprunté; ces cantons ordonnent les mesures de sécurité qui s'imposent.

Courses d'essai

Chapitre sixième

Dispositions d'exécution

Art. 51

¹ Lorsque la police constate que des véhicules ou des conducteurs ne sont pas admis à circuler ou qu'ils représentent un danger pour la circulation, elle les empêchera de continuer la course, saisira les permis de circulation ou de conduire et, s'il le faut, le véhicule.

Attributions
spéciales de la
police

² La police peut saisir sur le champ le permis de conduire de tout conducteur de véhicule automobile qui, par une violation grave de règles élémentaires de la circulation, a prouvé qu'il était particulièrement dangereux.

³ Les permis saisis par la police seront immédiatement transmis à l'autorité compétente pour prononcer le retrait; cette autorité prendra sans tarder une décision. Jusqu'à droit connu, la saisie opérée par la police aura les mêmes effets qu'un retrait du permis.

Art. 52

¹ La prise de sang peut être imposée aux conducteurs de véhicules et aux personnes impliquées dans un accident lorsque des indices permettent de conclure qu'ils sont pris de boisson.

Prise de sang

² Le droit cantonal désignera l'autorité compétente pour ordonner cette mesure.

³ Le Conseil fédéral édictera des prescriptions sur la procédure à suivre pour prélever et analyser le sang, de même que sur l'examen médical complémentaire de la personne présumée prise de boisson. L'appréciation juridique des faits constatés appartient aux autorités compétentes pour traiter le cas.

Art. 53

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

Règles
complémentaires
de circulation

² Il fixera des prescriptions quant à la durée de travail et de présence des conducteurs professionnels de véhicules automobiles et leur assurera un repos convenable.

³ Après avoir consulté les cantons, le Conseil fédéral désignera les routes principales à priorité de passage.

⁴ Il arrêtera des dispositions concernant :

- a. Les signes à donner par la police et, d'entente avec les cantons, les attributs permettant de reconnaître la police de la circulation;
- b. Le contrôle des véhicules et de leurs conducteurs à la frontière;
- c. Le contrôle des véhicules de la Confédération et de leurs conducteurs;
- d. La réglementation de la circulation par les soins des organes militaires;
- e. La reconstitution des faits lors d'accidents où sont en cause des véhicules automobiles militaires.

TITRE QUATRIÈME

Responsabilité civile et assurance

Chapitre premier

Responsabilité civile

Art. 54

Responsabilité
civile
du détenteur

¹ Si, par suite de l'emploi d'un véhicule automobile, une personne est tuée ou blessée ou qu'un dommage matériel est causé, le détenteur est civilement responsable.

² Il est libéré de la responsabilité civile s'il prouve que l'accident a été causé par la force majeure ou par une faute grave du lésé ou d'un tiers sans que lui-même ou les personnes dont il est responsable aient commis de faute et sans qu'une défectuosité du véhicule ait contribué à l'accident.

³ Si le détenteur qui ne peut se libérer en vertu du 2^e alinéa prouve qu'une faute du lésé a contribué à l'accident, le juge fixe l'indemnité en tenant compte de toutes les circonstances.

⁴ Si la personne blessée ou tuée était transportée par complaisance et gratuitement, ou si le véhicule lui avait été prêté par complaisance et gratuitement, le juge peut réduire l'indemnité ou la supprimer lorsque des circonstances spéciales le justifient; cette règle est également applicable aux dommages subis par les objets que le lésé avait sous sa propre garde.

⁵ Le détenteur répond de la faute du conducteur et des auxiliaires au service du véhicule comme de sa propre faute.

⁶ Lorsqu'un véhicule automobile n'étant pas à l'emploi cause un accident de la circulation, la responsabilité civile du détenteur est engagée si lui-même ou des personnes dont il est responsable ont commis une faute ou qu'une défectuosité du véhicule a contribué à l'accident.

⁷ La responsabilité civile se détermine d'après le code des obligations:

- a. Pour les dommages qui dépassent les montants minimums d'assurance prévus par la loi;
- b. Pour les dommages subis par le véhicule;
- c. Pour les dommages causés aux objets transportés, à l'exception de ceux que le lésé avait sous sa propre garde; sont réservées les lois sur le service des postes et sur les transports par chemins de fer et par bateaux.

Art. 55

¹ Lorsqu'un accident est provoqué par plusieurs véhicules automobiles, les détenteurs tenus de réparer le dommage en vertu de l'article 54 sont solidairement responsables envers le tiers lésé.

Dommmages causés
par plusieurs
auteurs

² Les détenteurs en cause répondent à parts égales, à moins que les circonstances, notamment leur faute, ne justifient un autre mode de répartition.

³ Les mêmes principes sont applicables si, outre les détenteurs, une personne répond du dommage en vertu de la loi, même sans faute de sa part.

⁴ Si, outre les détenteurs, une personne est civilement responsable, mais seulement en raison d'une faute, elle ne répond du dommage que pour la part qui lui incombe et que le juge détermine en tenant compte de toutes les circonstances. Si cette personne n'a commis qu'une faute légère, le juge peut la libérer de sa responsabilité civile lorsque les circonstances le justifient.

Art. 56

¹ Lorsqu'un détenteur est victime de lésions corporelles dans un accident où sont impliqués plusieurs véhicules automobiles, le dommage sera supporté à parts égales par les détenteurs de tous les véhicules en cause, à moins que les circonstances, notamment leur faute, ne justifient un autre mode de répartition.

Responsabilité
civile entre
détenteurs

² L'un des détenteurs ne répond envers l'autre des dommages matériels que si lui-même ou des personnes dont il est responsable peuvent être convaincus de faute.

Art. 57

Réparation
du dommage

¹ Le mode et l'étendue de la réparation se déterminent suivant les principes du code des obligations concernant les actes illicites.

² Lorsque la personne tuée ou blessée jouissait d'un revenu exceptionnellement élevé, le juge peut, en tenant compte de toutes les circonstances, réduire équitablement l'indemnité.

³ Les prestations faites au lésé, provenant d'une assurance privée dont le détenteur a payé tout ou partie des primes, sont déduites de l'indemnité due par ce dernier proportionnellement à sa contribution, à moins que le contrat d'assurance n'en dispose autrement.

Art. 58

Réparation
morale

S'il y a faute du détenteur ou d'une personne dont il est responsable, le juge peut, en tenant compte des circonstances particulières, notamment s'il y a eu faute grave, allouer au lésé ou, en cas de mort, à la famille de la victime, une indemnité équitable à titre de réparation morale.

Chapitre deuxième

Assurance

Art. 59

Assurance
obligatoire

¹ Aucun véhicule automobile ne peut être mis en circulation sur la voie publique avant qu'ait été conclue une assurance-responsabilité civile conforme aux dispositions qui suivent.

² L'assurance couvrira la responsabilité civile du détenteur et celle des personnes dont il est responsable au sens de la présente loi.

³ Peuvent être exclues de l'assurance :

- a. Les prétentions du détenteur ;
- b. Les prétentions du conjoint du détenteur, de ses ascendants ou descendants, ainsi que de ses frères et sœurs vivant en ménage commun avec lui ;
- c. Les prétentions pour dommages matériels, lorsque la responsabilité civile du détenteur n'est pas régie par la présente loi ;
- d. Les prétentions pour cause d'accidents survenus lors de courses de vitesse pour lesquelles l'assurance prescrite par l'article 68 a été conclue.

Art. 60

Assurance
minimum

¹ L'assurance couvrira les droits des lésés au moins jusqu'à concurrence des montants suivants :

- a. En cas de mort ou de lésions corporelles :

pour une victime	100 000 francs
pour chaque accident	300 000 francs

b. En cas de dommages matériels causés:

par un motocycle	10 000 francs
par une voiture automobile légère	20 000 francs
par une voiture automobile lourde ou par un tracteur	30 000 francs

² Pour les véhicules automobiles et les trains routiers transportant des personnes, la couverture minimum prévue pour chaque accident sera portée à:

400 000 francs si le véhicule est aménagé pour 9 à 10 personnes;
600 000 francs si le véhicule est aménagé pour 11 à 20 personnes;
1 000 000 francs si le véhicule est aménagé pour 21 à 40 personnes;
1 200 000 francs si le véhicule est aménagé pour plus de 40 personnes.

³ Pour les motocycles sans side-car, les prestations de l'assureur en cas de mort ou de lésions corporelles du passager du siège arrière peuvent être limitées à 50 000 francs.

Art. 61

¹ Dans la limite des montants prévus par le contrat d'assurance, le lésé peut intenter une action directe contre l'assureur.

Action directe
contre l'assureur,
exceptions

² Les exceptions découlant du contrat d'assurance ou de la loi sur le contrat d'assurance ne peuvent être opposées au lésé.

³ Dans la mesure où il aurait été autorisé à refuser ou à réduire ses prestations d'après le contrat ou la loi sur le contrat d'assurance, l'assureur a un droit de recours contre le preneur d'assurance ou l'assuré.

Art. 62

¹ Si les prétentions de plusieurs lésés dépassent le montant prévu par le contrat d'assurance, les prétentions de chacun à l'endroit de l'assureur se réduisent proportionnellement jusqu'à concurrence de ce montant.

Pluralité
de lésés

² Le lésé qui intente l'action en premier lieu, ainsi que l'assureur défendeur, peuvent demander au juge saisi d'impartir aux autres lésés, en leur indiquant les conséquences d'une omission, un délai pour intenter leur action devant le même juge. Il appartient au juge saisi de décider de la répartition entre les lésés de l'indemnité due par l'assurance. Lors de cette répartition, les prétentions formulées dans les délais seront satisfaites en premier lieu, sans égard aux autres prétentions.

³ L'assureur qui a versé de bonne foi à un lésé une somme supérieure à la part lui revenant, parce qu'il ignorait l'existence

d'autres prétentions, est libéré de sa responsabilité à l'égard des autres lésés, jusqu'à concurrence de la somme versée.

Art. 63

Changement
de détenteur,
véhicules
de remplacement

¹ Lorsque le véhicule change de détenteur, les droits et obligations découlant du contrat d'assurance passent au nouveau détenteur. Si le nouveau permis de circulation est établi sur la base d'une autre assurance-responsabilité civile, l'ancien contrat devient caduc.

² L'ancien assureur est autorisé à résilier le contrat dans les quatorze jours dès le moment où il a eu connaissance du changement de détenteur.

³ Si le détenteur, en se servant des plaques de contrôle du véhicule assuré, utilise un véhicule de remplacement de la même catégorie, l'assurance couvrira exclusivement ce dernier véhicule.

⁴ Un véhicule de remplacement ne peut être utilisé qu'avec l'assentiment de l'autorité compétente. S'il est utilisé pendant plus de trente jours, le détenteur doit en aviser l'assureur, sinon ce dernier peut recourir contre lui.

Art. 64

Attestation
d'assurance,
suspension
et cessation
de l'assurance

¹ L'assureur est tenu d'établir une attestation d'assurance à l'intention de l'autorité qui délivre le permis de circulation.

² L'assureur annoncera à l'autorité la suspension ou la cessation de l'assurance, qui ne produiront leurs effets à l'égard des lésés qu'à partir du moment où le permis de circulation et les plaques de contrôle auront été rendus, mais au plus tard soixante jours après la notification de l'assureur, à moins que l'assurance n'ait été au préalable remplacée par une autre. L'autorité retirera le permis de circulation et les plaques de contrôle dès qu'elle aura reçu l'avis.

³ Lorsque le permis de circulation et les plaques de contrôle sont restitués à l'autorité compétente, l'assurance cesse de produire ses effets. L'autorité en informe l'assureur.

Chapitre troisième

Cas spéciaux

Art. 65

Remorques
des véhicules
automobiles

¹ Le détenteur du véhicule tracteur répond du dommage causé par la remorque; les dispositions concernant les dommages causés par des véhicules automobiles sont applicables par analogie.

² L'assurance du véhicule tracteur couvre également la responsabilité civile découlant de dommages provoqués par la remorque.

³ Les remorques servant au transport de personnes ne seront mises en circulation que si leurs détenteurs ont conclu une assurance complémentaire destinée à couvrir l'ensemble du train routier jusqu'au montant prescrit par l'article 60, 2^e alinéa.

Art. 66

¹ La responsabilité civile des cyclistes est régie par le code des obligations.

Cycles

² Le signe distinctif pour cycles ne peut être délivré qu'après la conclusion d'une assurance couvrant la responsabilité civile de celui qui utilise un cycle muni de ce signe. L'assurance couvrira également la responsabilité civile des personnes qui, telles le père de famille, sont responsables de ceux qui utilisent le cycle.

³ L'assurance couvrira les droits des lésés au moins jusqu'à concurrence des montants suivants:

- 50 000 francs pour une victime,
- 100 000 francs pour chaque accident,
- 5 000 francs pour les dommages matériels.

⁴ Peuvent être exclues de l'assurance:

- a. Les prétentions du conjoint du cycliste, de ses ascendants ou descendants, ainsi que de ses frères et sœurs vivant en ménage commun avec lui;
- b. Les prétentions pour les lésions corporelles ou la mort du passager;
- c. Les prétentions pour les dommages causés au cycle ou aux objets transportés ou pour leur destruction;
- d. Les prétentions pour cause d'accidents survenus lors de courses de vitesse pour lesquelles l'assurance prescrite par l'article 68 a été conclue.

⁵ Aussi longtemps que le signe distinctif est valable, il ne peut y avoir suspension ou cessation de l'assurance.

⁶ L'assureur peut recourir contre la personne qui a utilisé sans droit le cycle ou le signe distinctif.

⁷ Les articles 61 et 62 sont applicables par analogie.

Art. 67

¹ L'exploitant d'une entreprise de la branche automobile répond comme un détenteur des dommages causés par un véhicule automobile qui lui a été remis pour être garé, transformé, réparé ou à d'autres fins analogues. La responsabilité civile du détenteur n'est pas engagée, mais son assurance couvre la responsabilité civile de l'exploitant et des personnes dont il est responsable.

Entreprises
de la branche
automobile

² Les exploitants visés par le 1^{er} alinéa et ceux qui construisent des véhicules automobiles ou en font le commerce doivent conclure une assurance-responsabilité civile pour l'ensemble de leurs propres véhicules automobiles et de ceux qui leur sont remis sans être couverts par l'assurance du détenteur. Les dispositions relatives à l'assurance du détenteur sont applicables par analogie.

Art. 68

Courses
de vitesse

¹ Les dispositions du présent article s'appliquent aux manifestations sportives automobiles ou de cycles dont le classement s'effectue principalement sur la base de la vitesse maximum atteinte ou au cours desquelles est exigée une vitesse moyenne supérieure à 50 kilomètres à l'heure. Elles sont également applicables lorsque le parcours est fermé à la circulation publique. Le Conseil fédéral peut soumettre d'autres manifestations aux dispositions du présent article.

² Les organisateurs répondent du dommage causé par les véhicules des participants ou des suiveurs ou par tout autre véhicule utilisé au service de la manifestation; les dispositions sur la responsabilité civile des détenteurs de véhicules automobiles s'appliquent par analogie.

³ La responsabilité civile pour les dommages subis par les coureurs et leurs passagers ou par les véhicules utilisés au service de la manifestation n'est pas régie par la présente loi.

⁴ La responsabilité civile des organisateurs, des participants et des auxiliaires à l'égard des tiers, par exemple des spectateurs, d'autres usagers de la route et des riverains, doit être couverte par une assurance. L'autorité qui concède le droit d'organiser la manifestation fixe les montants minimums de l'assurance suivant les circonstances; toutefois, ces montants ne peuvent être inférieurs à ceux de l'assurance ordinaire. Les articles 61 et 62 s'appliquent par analogie.

⁵ Lorsqu'un dommage survient à l'occasion d'une course organisée sans autorisation doit être couvert par l'assurance ordinaire du véhicule automobile ou du cycle ayant causé le dommage, l'assureur peut recourir contre les responsables qui savaient ou auraient dû savoir, en prêtant toute l'attention commandée par les circonstances, qu'une assurance spéciale pour la course faisait défaut.

Art. 69

Véhicules
automobiles
et cycles
de la
Confédération
et des cantons

¹ En qualité de détenteur de véhicules automobiles, la Confédération et les cantons sont soumis aux dispositions de la présente loi concernant la responsabilité civile, mais non pas à l'obligation de s'assurer. Ne sont en outre pas soumis à l'assurance obligatoire

les véhicules automobiles pour lesquels la Confédération garantit comme un assureur la réparation des dommages qu'ils auront causés.

² Les cycles de la Confédération et des cantons ne sont pas soumis à l'assurance obligatoire. La Confédération et les cantons couvrent cependant comme des assureurs les dommages causés par l'utilisation de leurs cycles, à moins qu'ils n'encourent une responsabilité civile plus étendue en vertu d'autres lois.

Art. 70

¹ Le Conseil fédéral prend les dispositions nécessaires pour que la réparation des dommages causés en Suisse par des véhicules automobiles étrangers soit garantie dans la même mesure que si l'accident avait été causé par un véhicule suisse. Les prétentions découlant de la mort ou de lésions corporelles des occupants étrangers de véhicules étrangers et celles qui dérivent de la détérioration ou de la destruction de tels véhicules ou de choses qu'ils transportent peuvent être exclues de cette réparation.

Véhicules
étrangers

² Le Conseil fédéral peut régler la réparation des dommages causés en Suisse par des cycles étrangers.

³ Il peut exclure ou restreindre le séquestre destiné à garantir la réparation de dommages causés par des véhicules automobiles ou des cycles étrangers.

Art. 71

¹ Celui qui soustrait un véhicule automobile dans le dessein d'en faire usage assume la responsabilité civile d'un détenteur. Le conducteur répond solidairement avec lui, s'il savait dès le début de la course ou pouvait savoir avec toute l'attention commandée par les circonstances que le véhicule avait été soustrait. Le détenteur est libéré de toute responsabilité civile s'il prouve que ni lui-même ni une personne dont il est responsable n'a rendu possible par sa faute l'utilisation illicite du véhicule. S'il n'est pas libéré, le détenteur peut recourir contre les autres responsables.

Véhicules
utilisés
sans droit

² A l'égard des passagers qui connaissaient ou auraient pu connaître avec toute l'attention commandée par les circonstances le caractère illicite de la course, la responsabilité civile est régie par le code des obligations.

³ S'il s'agit de courses illicites pour lesquelles la responsabilité civile du détenteur n'est pas engagée, la Confédération couvre les prétentions pour dommages corporels suivant les principes qui régissent l'assurance du détenteur. Le Conseil fédéral peut conclure une assurance à cet effet. La Confédération et son assureur ont un droit de recours contre les responsables.

⁴ Les personnes assurées de par la loi contre les accidents ne peuvent émettre des prétentions en vertu du 3^e alinéa que dans la mesure où les dommages subis ne sont pas couverts par l'assurance obligatoire contre les accidents.

Art. 72

Auteurs inconnus
ou non assurés

¹ Dans la limite des montants minimums d'assurance prévus par la présente loi, la Confédération couvre les prétentions pour dommages corporels causés par des véhicules automobiles ou des cyclistes inconnus. Si le responsable est identifié ultérieurement, la Confédération peut exercer le droit de recours contre lui et contre son assureur.

² La Confédération couvre également, dans la limite des montants minimums d'assurance prévus par la présente loi, les prétentions pour dommages corporels causés par des véhicules automobiles ou des cycles qui n'étaient pas assurés ni pourvus des plaques de contrôle ou d'un signe distinctif valables. Elle peut exercer le droit de recours contre les personnes qui ont causé les dommages par leur faute ou qui sont responsables de l'utilisation du véhicule non assuré.

³ Les personnes lésées qui sont assurées de par la loi contre les accidents ne peuvent faire valoir des prétentions contre la Confédération que dans la mesure où les dommages subis ne sont pas couverts par l'assurance obligatoire contre les accidents.

⁴ Le Conseil fédéral peut conclure une assurance pour l'exécution du présent article. L'assureur a le même droit de recours que la Confédération.

Art. 73

Admission
de véhicules
non assurés

¹ Si un canton délivre des permis de circulation et des plaques de contrôle pour véhicules automobiles ou des signes distinctifs pour cycles sans que l'assurance prescrite ait été conclue, il est, dans la limite des montants de l'assurance minimum prévue par la loi, civilement responsable du dommage dont les détenteurs des véhicules automobiles ou les cyclistes ont à répondre. 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 64.

² Le canton ou son assureur ont un droit de recours contre le détenteur, à moins que ce dernier n'ait pu admettre de bonne foi qu'il était couvert par l'assurance prescrite.

³ Les présentes dispositions sont applicables par analogie à la délivrance, par la Confédération, des permis de circulation et des plaques de contrôle ou des signes distinctifs pour cycles.

*Chapitre quatrième***Rapports avec les autres assurances****Art. 74**

¹ Les exploitants d'entreprises soumises à l'assurance obligatoire contre les accidents ne répondent pas en vertu de la présente loi des accidents professionnels causés à leurs employés et ouvriers par des véhicules automobiles, mais en répondent en vertu de la loi sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents.

Assurance
fédérale
en cas
d'accidents

² Les lésés peuvent, sous réserve de l'article 129 de la loi sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents, faire valoir des prétentions plus étendues découlant de la présente loi; est réservé, pour la caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents, le droit de recourir en vertu de l'article 100 de la loi sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents.

Art. 75

Si une personne couverte par l'assurance militaire est tuée ou blessée par un véhicule militaire, la Confédération supporte les dommages exclusivement selon la loi fédérale sur l'assurance militaire.

Assurance
militaire*Chapitre cinquième***Dispositions communes****Art. 76**

Les assurances prescrites par la présente loi sont conclues auprès d'une entreprise autorisée par le Conseil fédéral à les pratiquer. Est réservée la reconnaissance d'assurances conclues à l'étranger pour des véhicules étrangers.

Assureur

Art. 77

¹ Les actions en dommages-intérêts et en réparation du tort moral qui découlent d'accidents causés par des véhicules automobiles ou des cycles se prescrivent par deux ans à partir du jour où le lésé a eu connaissance du dommage et de la personne qui en est responsable, mais en tout cas par dix ans dès le jour de l'accident. Toutefois, si les dommages-intérêts dérivent d'un acte punissable soumis par les lois pénales à une prescription de plus longue durée, cette prescription s'applique à l'action civile.

Prescription

² Les recours que peuvent exercer entre elles les personnes civilement responsables d'un accident de véhicules automobiles ou de cycles, ainsi que les autres droits de recours prévus par la présente

loi, se prescrivent par deux ans à partir du jour où la prestation a été complètement effectuée et le responsable connu.

³ Pour le reste, le code des obligations est applicable.

Art. 78

For

L'action civile dérivant d'un accident causé par un véhicule automobile ou un cycle sera intentée devant le juge du lieu de l'accident. Avec le consentement de toutes les personnes lésées qui n'ont pas encore obtenu la réparation du dommage, l'action peut être ouverte au domicile de l'une des personnes civilement responsables ou, lorsque l'action est dirigée contre l'assureur, au siège social de l'entreprise d'assurances.

Art. 79

Accidents
survenus
à l'étranger

¹ Si un véhicule automobile muni de plaques suisses valables ou un cycle portant un signe distinctif suisse valable cause un accident à l'étranger et que seules des personnes domiciliées en Suisse subissent un dommage, les lésés peuvent, d'un commun accord, intenter en Suisse l'action en dommages-intérêts. Cette possibilité leur est également donnée si les personnes lésées domiciliées à l'étranger ont été indemnisées.

² L'action sera intentée, contre le détenteur ou le cycliste, devant le juge du lieu où le responsable est domicilié au moment de l'action; si elle est dirigée contre l'assureur, l'action sera portée devant le juge du lieu où se trouve le siège social de l'entreprise d'assurances ou le domicile de la personne civilement responsable.

³ Le juge statue sur ces cas selon les règles de la présente loi relatives à la responsabilité civile et à l'assurance.

Art. 80

Appréciation
des preuves

Dans les procès relatifs à des prétentions découlant d'accidents causés par des véhicules automobiles ou des cycles, le juge apprécie librement les faits sans être lié par les règles de la procédure cantonale sur la preuve.

Art. 81

Conventions

¹ Est nulle toute convention qui exclut ou restreint la responsabilité civile découlant de la présente loi.

² Est annulable dans le délai d'un an à compter de sa conclusion toute convention stipulant une indemnité manifestement insuffisante.

Art. 82

¹ Le Conseil fédéral peut affranchir, totalement ou partiellement, des dispositions de la présente loi sur la responsabilité civile et l'assurance les véhicules automobiles ayant un moteur de puissance minime ou n'atteignant qu'une vitesse restreinte ou ceux qui empruntent rarement la voie publique.

Dispositions
complémentaires
sur la
responsabilité
civile
et l'assurance

² L'Assemblée fédérale peut, par un arrêté non soumis au referendum, augmenter les montants prévus par la présente loi dans la mesure où la situation économique l'exigerait.

³ Les décisions des autorités cantonales soumettant aux règles de responsabilité civile de la présente loi et de l'assurance obligatoire un véhicule, une entreprise de la branche automobile ou une manifestation sportive peuvent être portées dans les trente jours, par voie de recours, devant le département fédéral de justice et police, qui statue définitivement.

TITRE CINQUIÈME

Dispositions pénales

Art. 83

¹ Celui qui aura violé les règles de la circulation fixées par la présente loi ou par les prescriptions d'exécution émanant du Conseil fédéral sera puni des arrêts ou de l'amende.

Violation
des règles
de la circulation

² Dans les cas de très peu de gravité, le prévenu pourra être exempté de toute peine.

Art. 84

¹ Celui qui, étant pris de boisson, aura conduit un véhicule automobile sera puni de l'emprisonnement pour six mois au plus ou de l'amende.

Usagers
de la route
pris de boisson

² Celui qui, étant pris de boisson, aura conduit un véhicule sans moteur sera puni des arrêts ou de l'amende.

³ Celui qui, intentionnellement, se sera opposé ou dérobé à une prise de sang ordonnée par l'autorité ou en aura faussé le résultat sera puni de l'emprisonnement pour six mois au plus ou de l'amende.

Art. 85

¹ Celui qui, lors d'un accident, aura violé les devoirs que lui impose la présente loi sera puni des arrêts ou de l'amende.

Violation
des devoirs
en cas
d'accident

² Le conducteur de véhicule qui aura pris la fuite après avoir tué ou blessé une personne lors d'un accident de la circulation sera puni de l'emprisonnement.

Art. 86

Etat défectueux
des véhicules

1. Celui qui aura porté intentionnellement atteinte à l'état de sécurité d'un véhicule, de telle sorte qu'il en résulte un danger d'accident, sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

La peine sera les arrêts ou l'amende lorsque l'auteur aura agi par négligence.

2. Celui qui aura conduit un véhicule dont il savait ou devait savoir en prêtant toute l'attention commandée par les circonstances qu'il ne présentait pas toutes garanties de sécurité sera puni des arrêts ou de l'amende.

Sera passible des mêmes peines le détenteur ou celui qui, responsable comme un détenteur de l'état de sécurité d'un véhicule, aura toléré intentionnellement ou par imprévoyance l'emploi d'un véhicule ne présentant pas toutes garanties de sécurité.

Art. 87

Vol d'usage

1. Celui qui aura soustrait un véhicule automobile dans le dessein d'entreprendre une course et celui qui aura pris part à cette course à titre de conducteur ou de passager en sachant dès le début que le véhicule était soustrait seront punis de l'emprisonnement ou de l'amende.

Si l'un des auteurs appartient aux proches ou familiers du détenteur et si le conducteur est titulaire du permis de conduire requis, la poursuite pénale n'aura lieu que sur plainte; la peine sera les arrêts ou l'amende.

2. Celui qui, pour faire des courses qu'il n'était manifestement pas autorisé à entreprendre, aura utilisé un véhicule automobile qui lui était confié sera, sur plainte, puni des arrêts ou de l'amende.

3. Celui qui aura soustrait un cycle dans le dessein d'en faire usage sera puni des arrêts ou de l'amende. Si l'auteur appartient aux proches ou familiers du possesseur, la poursuite pénale n'aura lieu que sur plainte.

4. Dans ces cas, l'article 143 du code pénal n'est pas applicable.

Art. 88

Permis
de conduire,
courses
d'apprentissage

1. Celui qui aura conduit un véhicule automobile sans être titulaire du permis de conduire requis,

celui qui n'aura pas observé les restrictions ou autres conditions spéciales auxquelles était soumis son permis,

celui qui aura mis son véhicule automobile à disposition d'un conducteur dont il savait ou aurait pu savoir en prêtant toute l'atten-

tion commandée par les circonstances qu'il n'était pas titulaire du permis requis,

celui qui aura effectué une course d'apprentissage sans être titulaire d'un permis d'élève conducteur ou sans être accompagné conformément aux prescriptions,

celui qui, lors d'une course d'apprentissage, aura assumé la tâche d'accompagner l'élève sans remplir les conditions exigées,

celui qui, sans permis de moniteur de conduite, aura donné professionnellement des leçons de conduite,

sera puni des arrêts ou de l'amende.

2. Celui qui aura conduit un véhicule automobile alors que le permis de conduire ou d'élève conducteur lui avait été refusé ou retiré sera puni des arrêts pour dix jours au moins et de l'amende.

Art. 89

1. Celui qui aura conduit un véhicule automobile ou circulé avec une remorque accouplée à un tel véhicule, alors que le permis de circulation ou les plaques de contrôle requis faisaient défaut,

celui qui, sans autorisation, aura entrepris des courses soumises à l'agrément de l'autorité en vertu de la présente loi,

celui qui n'aura pas observé les restrictions ou les conditions auxquelles était soumis de par la loi ou dans un cas d'espèce un permis de circulation ou une autorisation, particulièrement en ce qui concerne le poids total admissible du véhicule,

sera puni des arrêts ou de l'amende.

2. Celui qui aura conduit un véhicule automobile en sachant qu'il n'était pas couvert par une assurance-responsabilité civile, ou qui devait le savoir en prêtant toute l'attention commandée par les circonstances, sera puni de l'emprisonnement et de l'amende; l'amende sera au moins égale au montant de la prime annuelle d'assurance due pour le véhicule.

3. Le détenteur ou celui qui, à sa place, dispose du véhicule, sera passible des mêmes peines, s'il avait ou pouvait avoir connaissance de la contravention en prêtant toute l'attention commandée par les circonstances.

Art. 90

Celui qui aura utilisé des permis ou des plaques de contrôle qui n'étaient destinés ni à lui-même ni à son véhicule,

celui qui, malgré une sommation de l'autorité, n'aura pas restitué des permis ou des plaques de contrôle qui n'étaient plus valables ou avaient été retirés,

Permis
de circulation,
plaques
de contrôle

Usage abusif
de permis
et de plaques

celui qui aura cédé à des tiers l'usage de permis ou de plaques de contrôle qui n'étaient destinés ni à eux, ni à leurs véhicules,

celui qui, en donnant des renseignements inexacts, en dissimulant des faits importants ou en présentant de faux certificats, aura obtenu frauduleusement un permis ou une autorisation,

celui qui, pour en faire usage, aura falsifié des plaques de contrôle ou des signes distinctifs pour cycles ou les aura contrefaits,

celui qui aura utilisé de telles plaques de contrôle ou de tels signes distinctifs pour cycles,

celui qui, intentionnellement, se sera approprié sans droit des plaques de contrôle ou des signes distinctifs pour cycles dans le dessein de les utiliser lui-même ou d'en céder l'usage à des tiers, sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

Art. 91

Signaux

Celui qui, intentionnellement, aura enlevé, déplacé, endommagé, rendu illisible ou modifié un signal,

celui qui n'aura pas annoncé à la police qu'il a endommagé involontairement un signal,

celui qui aura placé un signal sans l'assentiment de l'autorité, sera puni des arrêts ou de l'amende.

Art. 92

Autres infractions

1. Celui qui aura mis sur le marché des véhicules, des parties intégrantes ou des accessoires fabriqués en série et soumis à l'expertise des types sans qu'ils répondent au modèle approuvé sera puni de l'amende.

2. Le détenteur qui, après avoir repris d'un autre détenteur un véhicule automobile ou la remorque d'un tel véhicule, ou en avoir transféré le lieu de stationnement d'un canton dans un autre, n'aura pas sollicité à temps un nouveau permis sera puni d'une amende de cent francs au plus.

3. Le conducteur de véhicule qui n'aura pas été porteur des permis ou des autorisations nécessaires sera puni d'une amende de dix francs au plus. Dans les cas de peu de gravité, le contrevenant pourra être exonéré de toute peine.

4. Celui qui aura conduit un cycle non muni d'un signe distinctif valable,

celui qui aura remis à un autre, notamment à un enfant, un cycle non muni d'un signe distinctif valable,

sera puni de l'amende.

5. Celui qui aura imité les signaux avertisseurs spéciaux de la police, du service de santé, du service du feu ou de la poste de montagne,

celui qui, sans droit, aura usé des attributs servant à reconnaître la police de la circulation,

sera puni des arrêts ou de l'amende.

6. Celui qui, sans autorisation, aura fait de la publicité à l'aide d'un haut-parleur fixé sur un véhicule automobile sera puni des arrêts ou de l'amende.

7. Celui qui, sans l'autorisation nécessaire, aura organisé des manifestations sportives, effectué des courses d'essai ou n'aura pas pris, à cette occasion, les mesures de sécurité ordonnées par la loi ou l'autorité sera puni des arrêts ou de l'amende.

Art. 93

1. Sauf disposition expresse et contraire de la loi, la négligence est aussi punissable.

Conditions
de la répression

2. Lorsque le conducteur d'un véhicule automobile aura commis, dans l'intérêt de son employeur ou sur l'instigation d'un supérieur, un acte punissable selon la présente loi, la peine prévue pour le conducteur s'appliquera à l'employeur ou au supérieur qui aura provoqué l'infraction ou ne l'aura pas empêchée selon ses possibilités.

Lorsque l'acte commis n'est passible que des arrêts ou de l'amende, le juge pourra atténuer la peine à l'égard du conducteur ou l'exempter de toute peine si les circonstances le justifient.

3. La personne qui accompagne un élève conducteur sera responsable des actes punissables commis lors de courses d'apprentissage, lorsqu'elle viole les obligations qui lui incombent en vertu de sa fonction.

L'élève conducteur sera responsable des contraventions qu'il aurait pu éviter suivant le degré de son instruction.

4. Lors de courses de service urgentes, le conducteur d'un véhicule de la police, du service du feu ou du service de santé qui a donné les signaux d'avertissement nécessaires et observé la prudence que lui imposaient les circonstances ne sera pas punissable pour avoir contrevenu aux règles de la circulation ou pour n'avoir pas respecté les mesures spéciales relatives à la circulation.

Art. 94

1. A défaut de dispositions contraires de la présente loi, les dispositions générales du code pénal sont applicables.

Relation
avec d'autres lois
pénales

Sont réservées les dispositions spéciales du code pénal, ainsi que la législation sur la police des chemins de fer.

2. Le juge ordonnera la publication du jugement au sens de l'article 61 du code pénal:

- a. Si le condamné a manifesté un manque d'égard particulièrement répréhensible;
- b. Si, en l'espace de cinq ans, le condamné est puni pour la seconde fois pour avoir conduit un véhicule automobile en étant pris de boisson.

Art. 95

¹ Le Conseil fédéral peut déclarer passibles des arrêts ou de l'amende les contraventions aux dispositions d'exécution qu'il a prises en vertu de la présente loi.

² La poursuite pénale incombe aux cantons.

³ Les fonctionnaires de la Confédération peuvent être poursuivis pénalement, sans l'assentiment du Conseil fédéral, pour les infractions en matière de circulation routière.

TITRE SIXIÈME

Exécution de la loi, dispositions finales

Art. 96

Avis

¹ La police et les tribunaux renseigneront les autorités compétentes sur toute infraction pouvant entraîner une mesure administrative prévue dans la présente loi.

² Les autorités cantonales adresseront à la Confédération les communications que nécessitent le contrôle du dédouanement des véhicules automobiles et des remorques, la réquisition de ces véhicules et remorques par l'armée, ainsi que la statistique des véhicules et des accidents.

³ Le Conseil fédéral désignera quelles mesures prises par les cantons à l'égard d'usagers de la route doivent être annoncées au département fédéral de justice et police et réglera leur communication par celui-ci à tous les cantons.

⁴ Les jugements pénaux prononcés contre des fonctionnaires fédéraux pour des infractions commises en matière de circulation routière seront communiqués gratuitement au ministère public de la Confédération.

⁵ Si le requérant peut invoquer un intérêt suffisant, les cantons communiqueront le nom des détenteurs de véhicules et de leurs assureurs. La liste des détenteurs de véhicules peut être publiée.

Dispositions
pénales
complémentaires,
poursuite
pénale

Art. 97

¹ Le droit des cantons d'imposer les véhicules et de percevoir des taxes demeure réservé. Toutefois, les taxes cantonales de passage sont interdites.

Impôts
et taxes

² Lorsque le lieu de stationnement d'un véhicule automobile est transféré d'un canton dans un autre, le canton dans lequel le véhicule est nouvellement stationné est compétent pour l'imposer dès le premier jour du mois où le transfert a eu lieu. Le canton dans lequel il était stationné auparavant remboursera les impôts qu'il aura perçus pour la période postérieure à ce jour.

³ Des impôts ou taxes ne peuvent être perçus sur des cycles par le canton où ils ont leur nouveau lieu de stationnement que si la durée de validité du signe distinctif délivré par un autre canton est échue.

⁴ Les cantons peuvent imposer les véhicules automobiles de la Confédération dans la mesure où ils ne sont pas employés à son service. Les cycles de la Confédération sont exonérés de tout impôt ou taxe.

⁵ La perception de taxes d'entrée sur les véhicules automobiles étrangers est réservée à la Confédération. Le Conseil fédéral décide s'il y a lieu d'en percevoir.

⁶ Après avoir consulté les cantons, le Conseil fédéral détermine les conditions auxquelles est soumise l'imposition des véhicules automobiles étrangers qui restent en Suisse un certain temps. Le canton où le véhicule se trouve le plus fréquemment sera compétent pour l'imposer.

Art. 98

¹ Le Conseil fédéral arrête les prescriptions nécessaires à l'application de la présente loi et désigne les autorités fédérales compétentes pour son exécution. A moins qu'il ne s'agisse d'édicter des prescriptions ayant une portée générale, il peut charger ses départements des tâches qui lui incombent; en pareil cas, le recours est ouvert au Conseil fédéral.

Exécution
de la loi

² Pour le reste, les cantons sont chargés de l'exécution de la présente loi. Ils prennent les mesures nécessaires à cet effet et désignent les autorités cantonales compétentes.

³ Les cantons restent compétents pour édicter des prescriptions complémentaires sur la circulation routière, à l'exception des véhicules automobiles et des cycles, des tramways et chemins de fer routiers.

⁴ Le Conseil fédéral peut faire appel à des spécialistes ou instituer des commissions consultatives chargés de donner leur avis sur des questions touchant l'exécution de la présente loi.

⁵ Jusqu'au moment où des dispositions légales auront été prises en la matière, le Conseil fédéral peut prendre provisoirement les mesures nécessaires que commandent les progrès techniques dans le domaine de la circulation routière et celles qui s'imposent pour l'application d'accords internationaux.

⁶ A l'égard des personnes jouissant des privilèges et immunités diplomatiques, le Conseil fédéral peut régler différemment la compétence des autorités et prévoir d'autres dérogations à la présente loi, lorsqu'elles découlent des usages internationaux.

Art. 99

Dispositions
finales

¹ Le Conseil fédéral fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

² Il arrête les dispositions transitoires nécessaires, notamment pour l'adaptation à la présente loi des contrats d'assurance-responsabilité civile conclus sous l'empire de l'ancien droit.

³ Sont abrogées toutes les dispositions contraires à la présente loi, notamment la loi du 15 mars 1932 sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles.

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant un projet de loi sur la circulation routière (Du 24 juin 1955)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1955
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	6921
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.07.1955
Date	
Data	
Seite	1-114
Page	
Pagina	
Ref. No	10 093 937

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.