

FEUILLE FÉDÉRALE

82^e année

Berne, le 17 décembre 1930

Volume II

Paraît une fois par semaine. Prix: 20 francs par an; 10 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 K.-J. Wyss, société anonyme, à Berne.

2634**MESSAGE**

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant un projet de loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles.

(Du 12 décembre 1930.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre le message ci-après, à l'appui de notre projet de loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles.

INTRODUCTION

L'article 37bis (1) de la constitution adopté en votation populaire le 22 mai 1921 attend encore son exécution. Il est ainsi conçu:

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

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

Déjà par notre message du 3 novembre 1922 (2), nous avons déposé un projet de loi sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles. Le 10 février 1926, l'Assemblée fédérale a adopté la loi (3) sortie de ses délibérations. Mais, à la suite d'une demande de referendum appuyée par 91,781 signatures valables, cette loi fut rejetée en votation populaire, le 15 mai 1927, par 343,387 voix contre 230,287.

(1) RO 37, 741.

(2) FF 1922, III, 461 s.

(3) FF 1926, I, 360 s.

En octobre 1927 fut déposée une demande d'initiative concernant une modification de l'article 37bis de la constitution fédérale (1). Elle tendait à remettre à la Confédération, en principe, le droit de légiférer sur la circulation routière. La Confédération devait en outre être autorisée à se charger de la construction et de l'entretien de routes de transit ou à y participer. L'initiative prévoyait enfin une répartition déterminée, entre les cantons, du produit des droits de douane, impôts et autres redevances que la Confédération perçoit sur les matières fournissant l'énergie motrice des véhicules à moteur. Cette demande d'initiative a été rejetée le 12 mai 1929. S'étaient prononcés pour : 240,350 voix, 2 cantons et 2 demi-cantons; contre : 420,082 voix, 17 cantons et 4 demi-cantons. Auparavant — et le résultat de la votation s'en est sans doute ressenti — les deux chambres avaient adopté, pour ainsi dire à l'unanimité, une motion invitant le Conseil fédéral à déposer un projet de loi étendant la réglementation de la circulation à tous les usagers de la route, dans la mesure où la circulation de ces derniers est en corrélation avec celle des automobiles et des cycles.

Déjà en septembre 1927, le Conseil national avait adopté un postulat Tschudy et le Conseil des Etats un postulat Wullschleger, tendant tous les deux à régler par une loi fédérale la responsabilité civile et l'assurance obligatoire des automobilistes et des motocyclistes. Sont en outre en corrélation avec le présent projet : le postulat concernant les taxes de circulation sur les véhicules automobiles étrangers, adopté par le Conseil national le 21 mars 1928, à propos de la répartition aux cantons du quart des droits d'entrée sur la benzine; la motion Bratschi, acceptée par le Conseil national le 19 juin et par le Conseil des Etats le 29 septembre 1928, qui vise l'adaptation de la législation sur les automobiles à celle sur les chemins de fer; enfin, le postulat de la commission des chemins de fer fédéraux du Conseil national, accepté par ce dernier le 19 juin 1930, dans la mesure où il tend à l'élaboration aussi rapide que possible d'une loi fédérale réglant, outre la circulation routière en général, notamment les conditions de travail du personnel des automobiles. Le présent projet répond à ces postulats et motions en tant qu'ils visent une loi sur la circulation routière.

Après le rejet de l'initiative susmentionnée, la question constitutionnelle se trouva élucidée. Le département de justice et police put donc aborder immédiatement l'étude d'un nouveau projet de loi sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles. En septembre 1929, il envoya un questionnaire aux organismes intéressés. Puis, au vu de l'abondante documentation qu'il avait reçue — la ligue routière suisse, par exemple, lui envoya un projet de loi complet, avec motifs à l'appui — il élaborer un avant-projet, qui fut publié le 15 septembre 1930. Du 6 au 10 octobre 1930, cet avant-projet fut discuté en détail par une commission d'experts

(1) FF 1927, II, 273 et 274.

qu'avait convoquée le département et dans laquelle figuraient des représentants des autorités et des associations intéressées. Le présent projet a tenu compte dans la mesure possible des décisions de cette commission, qui n'avaient qu'un caractère consultatif. Il est permis de dire que la discussion y a été animée d'un parfait esprit d'entente et qu'elle a affirmé la volonté générale de régler la situation par une loi donnant satisfaction à tous les intéressés.

Le projet de loi du 10 février 1926 s'appuyait encore fortement sur le concordat du 7 avril 1914 relatif à la circulation des automobiles. C'est que l'avant-projet datait d'une époque — avril 1922 — où des prescriptions uniformes régissaient la circulation, pour l'essentiel, dans 20 cantons encore. Plus tard seulement, après la votation populaire du 15 mai 1927, le concordat commença à s'effriter sous la poussée des changements survenus dans la circulation routière. De plus, lors de la première tentative de réglementation législative sur le terrain fédéral, il avait fallu maintenir diverses prescriptions dans lesquelles le public, influencé par le concordat, voyait une certaine garantie contre les excès de la circulation. Le projet actuel, au contraire, est surtout un cadre. Le législateur a aujourd'hui un peu plus de liberté. Il peut tenir compte du développement énorme pris par la circulation automobile au cours de ces dernières années et de la vulgarisation du nouveau mode de locomotion. (Il y avait en Suisse, fin 1923, 35,000 véhicules automobiles en chiffre rond; fin 1929, on en comptait 112,000; il a été contrôlé un peu plus de 10,000 entrées de véhicules automobiles étrangers en 1923, et 131,000 en 1929.). Il n'est plus question de s'inspirer dans la même mesure qu'autrefois du concordat, vieilli sur plus d'un point essentiel, et il paraît aussi plus indiqué qu'auparavant de renvoyer à l'ordonnance d'exécution les prescriptions d'ordre technique, pour ne garder dans la loi que les règles indispensables. Il est d'autant plus rationnel de procéder ainsi que l'évolution de l'automobilisme suit son cours et qu'il sera plus aisé d'y adapter les prescriptions d'une ordonnance que de reviser la loi.

L'article 37bis de la constitution autorise la Confédération à édicter des prescriptions concernant les automobiles et les cycles. Cette disposition ne lui permet donc de régler qu'une partie de la circulation routière, celle qui est en corrélation avec les automobiles et les cycles. Il est d'autant plus nécessaire de s'en tenir à cette corrélation dans le titre de la loi d'application, que le peuple a refusé d'attribuer à la Confédération, par l'article 37bis, le droit de régler d'une manière générale la circulation routière. La désignation de « loi fédérale sur la circulation routière » proposée par la ligue routière suisse ne peut donc être acceptée. En présence de la situation claire, créée par le vote populaire, il serait d'autant moins indiqué d'adopter un titre inexact, d'ailleurs susceptible d'engendrer des erreurs de fait, que, suivant la déclaration très juste des promoteurs de l'initiative eux-mêmes *pratiquement*, toutes les routes qui les intéressent et tous les usagers

de ces routes, tombent sous le coup de la loi. Tel sera bien le cas, en tout état de cause, si la loi doit, comme le prévoit l'article 1^{er} du projet, être appliquée aux usagers de toutes les routes ouvertes déjà aux *cycles*.

Le présent projet se divise en cinq titres. Le premier traite des dispositions générales. Le deuxième contient les dispositions relatives à la circulation sur les routes ouvertes aux véhicules automobiles ou aux cycles. Il comprend deux chapitres, dont l'un traite des permis pour les véhicules automobiles et pour leurs conducteurs, l'autre, des prescriptions sur la circulation (A. Véhicules automobiles; B. Cycles; C. Autres usagers de la route; D. Accidents). Le titre troisième règle en 3 chapitres: 1^o La responsabilité civile; 2^o l'assurance; 3^o les rapports avec les autres lois concernant la responsabilité civile. Sous le titre quatrième se trouvent les dispositions pénales, et enfin, le titre cinquième vise l'application et l'entrée en vigueur de la loi.

Le projet s'appuie, quant à l'essentiel, sur l'article 37*bis* de la constitution, sauf pour la responsabilité civile et les dispositions pénales, dont les bases constitutionnelles sont fournies par les articles 64 et 64*bis*.

TITRE PREMIER

Dispositions générales.

• Le titre premier décrit le champ d'application de la loi. Il énonce ensuite les principes servant à faire le départ entre les routes de grand transit et les autres et à délimiter les attributions qui découlent de cette distinction. Le dernier article traite de la signalisation routière.

Aux termes de l'article 1^{er}, 1^{er} alinéa, le législateur fédéral ne s'occupe des véhicules automobiles et des cycles que dans la mesure où ils sont utilisés sur la voie publique. On y met en relief les prescriptions réglant la circulation routière, et cela seulement sur les routes ouvertes aux véhicules automobiles ou aux cycles, mais pour tous les usagers : gens, bêtes et véhicules.

A l'expression « automobile » contenue dans l'article constitutionnel, nous avons substitué celle de « véhicule automobile ». La loi précise ainsi cet article, ce qui épargne d'autres définitions.

Nous avons renoncé à définir dans la loi même, où elles sont traitées parfois de manières différentes, les diverses catégories de véhicules automobiles: voitures servant au transport des personnes, camions, etc. Mais nous serons obligés de le faire dans l'ordonnance d'exécution; cela nous permettra de tenir compte d'une manière suivie des progrès accomplis dans l'ordre technique et économique. L'ordonnance ne pouvant toutefois pas non plus prévoir toutes les applications nouvelles résultant de ces progrès, un droit de décision est conféré au Conseil fédéral dans les cas douteux et pour les périodes de transition.

La ligue routière suisse nous avait demandé de dire expressément dans cet article que les véhicules automobiles au service de la Confédération tombent également sous le coup de la présente loi. Mais cela va de soi, sous réserve d'exceptions prévues par d'autres lois fédérales. En tout cas, l'on ne saurait faire ici simplement une distinction entre le temps de paix et le temps de guerre. Des exemptions pourront avoir lieu déjà en temps de paix; inversement, le droit fédéral continue, *en principe*, à être en vigueur en temps de guerre. Pour des raisons semblables, nous ne voudrions pas non plus mentionner les véhicules militaires ou réserver la législation sur les chemins de fer et les postes; de tels détails ne contribueraient qu'à troubler l'ordre juridique des choses.

Nous n'avons pas davantage cru devoir dire expressément que les places publiques sont assimilées aux routes, car nous ne pensons pas que cette assimilation ait provoqué des doutes, du moins chez la moyenne des juges et chez les fonctionnaires administratifs.

En revanche, nous prévoyons (art. 1^{er}, 3^e al.) que des prescriptions particulières pourront être édictées pour les autostrades — le cas échéant aussi pour des routes réservées aux cyclistes. Comme il s'agit de dérogations à la loi, la compétence doit être réglée dans cette dernière et non dans l'ordonnance d'exécution. Et, si l'on veut que cette disposition ait une portée pratique sans qu'il soit besoin d'une loi spéciale, avec toutes les études qu'elle exigerait, il faut conférer cette compétence au Conseil fédéral. C'est d'autant plus faisable que la portée des dispositions légales pour les routes de ce genre apparaîtra beaucoup plus facilement que pour l'ensemble d'un grand réseau routier.

Suivant l'article 2, le Conseil fédéral peut, après avoir pris l'avis du gouvernement cantonal, déclarer totalement ou partiellement ouvertes aux véhicules automobiles et aux cycles certaines routes nécessaires au grand transit. La délimitation des attributions fédérales et cantonales en matière de circulation des véhicules automobiles et des cycles doit se faire naturellement selon l'article 37*bis* de la constitution. Il ne convient donc pas d'exiger comme le propose la ligue routière, l'approbation du Conseil fédéral pour la fermeture aux véhicules automobiles des routes non ouvertes au grand transit. D'autre part, on ne peut pas laisser sans autre aux cantons, comme l'a demandé l'un deux, le droit de décider si les routes de grand transit doivent être ouvertes à ces véhicules. Il faut chercher une solution conforme à l'article constitutionnel, en s'inspirant des nécessités et des possibilités.

A l'égard des routes de grand transit, l'article 37*bis* accorde à l'autorité fédérale une entière liberté pour réglementer la circulation. Mais elle n'a pas besoin d'en faire pleinement usage. Ainsi il n'est pas dit qu'elle doive réclamer partout le droit de circuler pour les camions, même, par exemple, sur une route de montagne qui ne se prêterait pas à cette circu-

lation. Afin d'élucider à temps de telles questions, nous prévoyons une entente préalable avec le gouvernement cantonal. Celui-ci sera le mieux à même de fournir les données nécessaires pour juger des possibilités. Toutefois la *décision* appartient à l'autorité fédérale, parce qu'elle dépend en définitive d'une nécessité. C'est donc à titre consultatif qu'il est fait appel à l'autorité cantonale.

Il peut arriver que sur des routes de grand transit aussi, des réparations ou des modifications de tracé exigent *temporairement* des restrictions de la circulation, des interdictions de passer, des réductions de charge, des détours, etc. Il n'y aura pas lieu de mobiliser à cet effet le Conseil fédéral. Il suffira de faire connaître cette interruption passagère de la manière voulue, soit dans le rayon local seulement, soit par un avis à l'autorité cantonale, par une communication à la presse ou à des bureaux de douane, suivant la nature de la perturbation. Au besoin, la réglementation de ces restrictions exceptionnelles peut être réservée à l'ordonnance.

Avec l'article 3, nous pénétrons dans un domaine fort discuté. Cela provient de ce que le 2^e alinéa de l'article 37bis de la constitution est diversement interprété. Un examen de cet alinéa selon la lettre et surtout selon l'esprit nous a amenés à une double constatation. La constitution veut donner aux cantons la possibilité de fermer à la circulation des véhicules automobiles et des cycles les routes *non* désignées par l'autorité fédérale comme routes de grand transit — c'est l'interdiction de circuler — ou d'exclure de la circulation certaines de ces routes — ce sont des restrictions. — Il serait inconciliable avec la compétence attribuée à la Confédération par l'alinéa premier de l'article 37bis d'accorder aux cantons, outre le droit de restriction, le droit de subordonner la circulation des véhicules automobiles et des cycles à des conditions d'ordre *fonctionnel*, c'est-à-dire concernant les conditions de charge, de gabarit, de bandages, etc. Si l'on conférait aux cantons le droit de régler souverainement la vitesse, la charge, l'éclairage, on reprendrait d'une main ce qu'on a donné de l'autre. Et ainsi serait rendue illusoire la réglementation uniforme d'un mode de circulation qui, par sa nature, déborde les frontières cantonales.

Mais si nous attribuons sans hésiter aux cantons la compétence de prononcer les restrictions de *lieu*, et que nous la réservions aussi résolument en principe à la Confédération pour les restrictions d'ordre *fonctionnel*, nous reconnaissons qu'en ce qui concerne les restrictions d'ordre *temporaire*, la réserve de l'article 37bis, 2^e alinéa, peut, de bonne foi, être diversement interprétée. Quoique ici aussi le besoin de règles uniformes se fasse vivement sentir, nous n'avons revendiqué, déjà dans le projet précédent, la compétence pour la Confédération qu'en réservant l'assentiment du Conseil fédéral pour les interdictions de la circulation le dimanche et les restrictions pendant les périodes de transhumance des troupeaux. Dans son questionnaire, le département fédéral de justice et police a donné à entendre qu'en ce qui

concerne les restrictions d'ordre temporaire les cantons devraient tout au moins prendre au préalable l'avis des autorités fédérales; cette mesure aurait un caractère consultatif, comme celle que le Conseil fédéral doit prendre en vertu de l'article 2 dans un domaine où sa compétence est indiscutée. Tandis que les cantons sont en majorité plutôt hostiles à cette idée, les associations intéressées lui donnent presque toutes leur assentiment. Un canton — et c'est aussi dans cet esprit que la question avait été posée — voudrait que l'on distingue entre interdictions générales et interdictions plutôt temporaires. En faisant remarquer qu'une certaine entente au sujet des heures d'interdiction pourrait être dans l'intérêt des cantons eux-mêmes, nous songions, en effet, à des interdictions permanentes, comme les interdictions de circuler le dimanche et la nuit. Et aujourd'hui aussi, nous proposons une formule dans ce sens. Elle pourra d'ailleurs comprendre les interdictions relatives à la transhumance des troupeaux et d'autres, de même une interdiction pour la durée de la *landsgemeinde*, étant entendu qu'une nouvelle prise de contact n'aura lieu que si des modifications sont prévues. Une telle entente s'est faite d'elle-même pour les interdictions dominicales. Elle s'imposera aussi pour l'interdiction de la circulation nocturne. Nous sommes pour la plus grande protection possible de la tranquillité pendant la nuit — qui contribue d'ailleurs indirectement à la protection du chauffeur contre le surmenage — à condition que la défense de circuler la nuit n'ait pas pour effet, en concentrant la circulation sur les heures de jour, d'encombrer la route et de créer des dangers. Car d'un bienfait pourrait naître alors une calamité; et, à ce sujet, il faudra s'entendre. C'est aussi le lieu d'attirer de nouveau l'attention sur le fait qu'à part les 100,000 véhicules automobiles immatriculés en Suisse, il en circule autant d'étrangers chez nous au cours d'une année. Le tourisme alimenté par les véhicules automobiles étrangers ne mérite-t-il pas qu'on lui accorde au moins *cette* satisfaction, d'éviter autant que possible les frottements et les disputes inutiles résultant d'interdictions temporaires fixées arbitrairement? Et qu'est-ce qui serait de nature à mieux empêcher ces désagréments qu'une discussion préalable avec l'autorité à laquelle sont annoncées les interdictions prévues? Tel fut aussi l'avis de la commission d'experts.

Et ici, nous revenons encore à la question des restrictions d'ordre *fonctionnel* mises à la circulation automobile, dont nous avons revendiqué en principe la compétence pour la Confédération. Celle-ci devra énoncer sans aucun doute quant à l'essentiel, dans la loi et dans l'ordonnance, les conditions qu'elle pose pour le véhicule et le conducteur, les restrictions qu'elle met, sous certaines conditions, à la vitesse et à la charge, les prescriptions auxquelles elle soumet l'éclairage, etc. Toutefois, en ce qui concerne chacun de ces points, il y aura toujours des exceptions qui ne peuvent pas être formulées dans une loi et appellent une réglementation spéciale. Si le législateur ne veut pas pousser à une uniformisation rigide et dé-

raisonnable, il doit opérer ici par la décentralisation et par la délégation de compétence. Or, les cantons sont, grâce à leur proximité des lieux, les organes indiqués pour faire face aux difficultés pratiques. Deux moyens sont prévus pour empêcher que la délégation leur permette d'appliquer arbitrairement des normes fédérales. Il est d'abord établi des *conditions déterminées* concernant l'usage de la compétence cantonale, soit la *sécurité de la circulation* et les *conditions constructives de la route*. Ensuite, nous avons réservé l'approbation du Conseil fédéral en cas de restrictions permanentes.

Dans les villes, peut-être aussi dans d'autres localités à circulation intense, il faudra édicter des prescriptions spéciales sur la circulation. L'approbation de l'autorité cantonale est exigée. Afin d'obtenir à cet égard l'uniformité voulue, l'article 65, 3^e alinéa, donne au Conseil fédéral la possibilité de régler uniformément certaines prescriptions locales sur la circulation.

Un dernier mot enfin au sujet de la réserve établie en faveur des véhicules automobiles et des cycles au *service de la Confédération*, réserve que nous avons intercalée dans le premier alinéa de l'article 3. Comme elle n'est, en fait, que la répétition de la dernière phrase de l'article 37*bis*, on pourrait la considérer comme superflue, si certains préavis ne nous avaient pas précisément montré l'intérêt de la rappeler dans l'article qui traite de la compétence. Ainsi, la ligue routière a proposé ici un alinéa ainsi conçu: « Les routes sur lesquelles sont admis à circuler les véhicules de la Confédération et des administrations publiques sont ouvertes aux mêmes conditions de circulation aux véhicules privés ». Elle a évidemment oublié que le privilège en faveur des véhicules fédéraux est fondé sur une disposition spéciale de la constitution et ne saurait donc profiter à d'autres véhicules, même s'ils utilisaient la route de la même manière. La souveraineté cantonale ne doit être limitée que s'il s'agit d'atteindre un but d'ordre fédéral, reconnu par la constitution. Dans cette même phrase, nous disons aussi ce que nous entendons par les mots: « pour le service de la Confédération ». Cela ne signifie pas qu'un véhicule automobile appartenant à la Confédération (autos militaires, autos postaux, etc.) puisse être employé sur une route cantonale fermée aux automobiles, pour un but absolument étranger à sa destination, par exemple une partie de plaisir. D'autre part, le privilège de la Confédération ne se borne pas aux véhicules automobiles lui appartenant en propre; il peut aussi être revendiqué pour des véhicules privés loués en vue d'une tâche fédérale. — Quant à savoir, enfin, si un canton est autorisé à distinguer entre les véhicules des administrations publiques et les véhicules privés, c'est une question qui relève du 2^e alinéa de l'article 3; autrement dit, le canton ne pourra motiver cette distinction que par des raisons tirées de la sécurité de la circulation ou des conditions de construction de la route.

L'article 4 confère au Conseil fédéral le droit et l'obligation d'édicter

les prescriptions nécessaires pour la signalisation routière. La signalisation routière uniforme constitue une partie importante de la législation sur la circulation. Elle a pour but d'assurer la sécurité de la circulation et de renseigner les usagers de la route. Mais étant donné qu'il faudra régler de nombreuses particularités techniques et s'adapter à des accords internationaux (convention internationale relative à la circulation automobile, du 24 avril 1926, article 9; future convention internationale concernant la signalisation routière, qui sera probablement conclue au printemps 1931), il est indiqué de n'inscrire dans la loi que le principe et de renvoyer pour les détails à une ordonnance. Le Conseil fédéral pourra ainsi régler la signalisation routière dans l'ordonnance d'exécution de la loi ou dans une ordonnance spéciale. La pose et l'entretien des signaux incombent aux cantons. Lorsque ceux-ci en chargent les communes, pour des raisons d'opportunité, ils doivent se réserver la surveillance, de manière à pouvoir s'assurer que les signaux sont bien posés.

Les affiches-réclames placées le long des routes ou en dehors de celles-ci peuvent constituer un danger pour la circulation, soit qu'on les confonde avec des signaux, soit qu'en raison de leur emplacement ou de leur nombre elles empêchent l'automobiliste de distinguer ces derniers. D'autre part, des réclames lumineuses ou réfléchissantes peuvent éblouir l'usager de la route. C'est à écarter ces dangers qu'est destiné le 2^e alinéa de l'article 4. Il incombera donc à l'autorité administrative cantonale de veiller à ce que le placement d'affiches-réclames ne mette pas en danger la circulation routière. Les interdictions qu'elle prononcera lieront également le juge. Jusqu'à l'élaboration de prescriptions de cette nature, il appartiendra au juge pénal de décider, en se fondant sur l'article 61, si telles affiches compromettent la circulation.

TITRE DEUXIÈME

Dispositions relatives à la circulation sur les routes ouvertes aux véhicules automobiles ou aux cycles.

CHAPITRE PREMIER

Permis pour les véhicules automobiles et pour leurs conducteurs.

Le projet de loi distingue entre le permis de circulation et le permis de conduire (article 5). Un véhicule automobile n'est admis à circuler que lorsque le *permis de circulation* a été établi. Le mot allemand de « Verkehrs-bewilligung », désignant le permis de circulation dans le concordat sur les automobiles et celui de « Verkehrsausweis » dans le projet de loi de 1926, ont été remplacés par celui de « Fahrzeugausweis », parce que, dans la

pratique, ce permis a été souvent confondu, au dire de la ligue routière, avec le « Führerausweis » ou permis de conduire. Dans le texte français, le permis de « circuler » est devenu le permis de « circulation ». Les conditions techniques requises pour l'octroi d'un permis de circulation seront énumérées dans l'ordonnance d'exécution. Elles seront différentes, suivant les catégories de véhicules. L'article 65, 2^e alinéa, stipule expressément que des conditions spéciales pourront être exigées pour les voitures automobiles servant au transport professionnel des personnes ou les voitures automobiles de poids lourd employées régulièrement ou occasionnellement à pareil transport. Il y aura aussi lieu de délivrer des permis spéciaux de circulation aux fabriques de véhicules automobiles, aux ateliers de réparation et aux garages, ainsi qu'aux marchands d'automobiles, pour des courses d'essai et pour la monte des véhicules (article 65, 2^e alinéa). Le permis de circulation n'est délivré que si le requérant justifie être au bénéfice de l'assurance de responsabilité civile exigée par la loi. Il est établi au nom du détenteur (article 7).

Le permis de circulation est délivré par le canton dans lequel le véhicule est stationné. Il est établi pour l'année civile et doit être renouvelé chaque année, et il est valable pour tout le territoire de la Confédération (article 6). En course, le conducteur doit toujours le porter sur lui (article 12, 2^e alinéa).

La Confédération peut délivrer des permis fédéraux de circulation pour ses véhicules automobiles (article 11). Mais elle devra observer les dispositions de la loi et de l'ordonnance d'exécution.

Le permis de circulation est transmissible. En cas de transfert, le nouveau détenteur devra veiller à ce que ce permis soit transcrit à son nom dans les 14 jours. S'il omet de le faire, il encourt une amende disciplinaire. Il va de soi que l'ancien détenteur a le *droit*, lui aussi, de provoquer le transfert; mais il n'en a pas l'*obligation*. Le transfert ne produit ses effets qu'à partir de l'inscription officielle faite sur le permis (article 8).

Les autorités cantonales ont le droit de contrôler en tout temps le véhicule automobile et le permis de circulation, dans l'intérêt de la sécurité publique (article 12, 1^{er} alinéa). Le Conseil fédéral peut ordonner des contrôles périodiques de tous les véhicules automobiles ou de certaines catégories d'entre eux et édicter dans l'ordonnance d'exécution (article 65, 2^e alinéa) des prescriptions de détail pour ces contrôles.

Le permis de circulation peut être retiré lorsque le véhicule ne répond plus aux conditions requises. Ces conditions sont fixées dans la loi et dans l'ordonnance. Il sera également procédé au retrait du permis, si l'assurance vient à cesser ou ne répond plus aux exigences légales. Le permis est retiré par l'autorité administrative cantonale compétente pour le délivrer. La décision cantonale de dernière instance peut former l'objet d'un recours; celui-ci devra être adressé, dans les 30 jours à partir de sa notification,

au département fédéral de justice et police, qui statuera en dernier ressort. L'effet suspensif peut être accordé au recours. L'autorité fédérale compétente statue sur le retrait des permis fédéraux de circulation (articles 13 et 15).

Chaque canton a le droit de demander le retrait du permis de circulation au canton de stationnement du véhicule. En cas de refus prononcé en dernière instance cantonale, la décision peut être portée devant le département fédéral de justice et police, dans les 30 jours à compter de la notification. La décision du département est définitive (articles 13 et 15).

Nul ne peut conduire un véhicule automobile s'il n'est porteur du *permis de conduire*. Ce permis est délivré à la suite d'un examen passé devant un expert officiel qualifié et dans lequel le requérant justifie de sa capacité de conduire sans danger pour la sécurité publique et de sa connaissance des prescriptions relatives à la circulation (art. 9, 1^{er} alinéa). L'ordonnance fixe les détails de l'examen et les objets sur lesquels il porte. Il y aura lieu de disposer dans l'ordonnance d'exécution que celui qui a échoué ne sera admis à un nouvel examen qu'après un certain délai. Le Conseil fédéral décide si des examens subis à l'étranger peuvent être considérés comme suffisants et, le cas échéant, lesquels. Le permis de conduire est délivré par le canton de domicile du requérant. Il est établi pour l'année civile et doit être renouvelé chaque année. Il est valable pour toute la Suisse (art. 6) et peut être obtenu pour une ou pour plusieurs catégories de véhicules automobiles. Mais il n'est valable que pour les catégories pour lesquelles il a été délivré (art. 9, 3^e alinéa). En course, le conducteur doit toujours le porter sur lui, et l'autorité cantonale a le droit de le contrôler en tout temps (art. 12).

Le permis de conduire ne peut être délivré aux personnes: qui n'ont pas atteint l'âge de 18 ans *révolus*; qui sont incapables de discernement ou atteintes d'une infirmité physique ou mentale les empêchant de conduire sûrement; qui sont adonnées à la boisson ou qui, pour d'autres raisons constatées par l'autorité paraissent dépourvues des qualités nécessaires pour conduire (art. 9, 2^e alinéa). Mentionnons parmi les personnes de cette dernière catégorie celles qui présentent les symptômes caractéristiques de l'usage de stupéfiants tels que la cocaïne, etc.

Dans l'intérêt de la sécurité de la circulation, le conducteur d'un véhicule automobile doit subir un nouvel examen, si son permis de conduire n'a pas été renouvelé pendant deux ans à compter de son échéance. Cet examen peut être fixé plus tôt si la capacité de conduire du requérant soulève des doutes (art. 9, 4^e alinéa).

Un permis de conduire spécial est nécessaire pour les conducteurs de transports professionnels de personnes et de voitures automobiles de poids lourd employés régulièrement ou occasionnellement au transport non professionnel des personnes (transport d'ouvriers par l'entreprise). La sécurité

de la circulation exige que les conducteurs de ces véhicules soient soumis à des conditions plus sévères que les autres. Les prescriptions de détail figureront dans l'ordonnance. D'après la commission d'experts, il y aurait lieu de prévoir entre autres un certificat médical obligatoire et l'interdiction de consommer des boissons alcooliques pendant la durée du service. La loi porte de 18 à 22 ans révolus la limite inférieure d'âge pour ces conducteurs (art. 10). La commission d'experts a rejeté une disposition prévoyant que dans les fabriques de véhicules automobiles et les garages un permis de conduire spécial pouvait être délivré aux apprentis dès l'âge de seize ans accomplis.

La Confédération peut délivrer aux conducteurs de véhicules fédéraux des permis fédéraux. Elle peut faire procéder aux examens par ses propres agents ou en charger les cantons (art. 11). Le titulaire du permis fédéral a le droit de conduire aussi des véhicules automobiles privés de la même catégorie, en dehors de son activité officielle. Rien ne s'y oppose du point de vue de la sécurité de la circulation — ici déterminant pour nous — l'examen fédéral devant être évidemment aussi difficile que l'examen cantonal. Remarquons que les militaires du service automobile ne possèdent pas le permis fédéral de conduire, dont sont munis en revanche, par exemple, certains fonctionnaires du département militaire et du département des douanes et les chauffeurs postaux.

Comme le permis de circulation, le permis de conduire peut être retiré. Le projet distingue entre le retrait obligatoire et le retrait facultatif. Le permis de conduire doit être retiré si des circonstances qui en auraient empêché l'octroi viennent à être connues ou se produisent après la délivrance du permis. Un nouveau permis ne peut être accordé que lorsque les motifs d'exclusion ont cessé d'exister (art. 13, 2^e alinéa). Le retrait est également obligatoire quand l'automobiliste a conduit en état d'ivresse. Dans ce cas, la durée du retrait sera d'un mois au moins, si le conducteur n'a pas causé d'accident ou s'il ne s'est produit qu'un accident sans importance (poule écrasée), et d'un an au moins à la suite d'un accident grave (art. 13, 4^e alinéa). L'ivresse du conducteur est toujours une sérieuse menace pour la sécurité de la route. Elle justifie donc le retrait *obligatoire* du permis.

Le retrait du permis de conduire est facultatif si le titulaire a compromis la sécurité de la route par une infraction grave ou des contraventions réitérées aux prescriptions sur la circulation. Ainsi, cette mesure ne sera admise que si l'infraction grave ou les contraventions réitérées constituent un danger pour la circulation. Elle ne saurait être appliquée lorsque, par exemple, un automobiliste a oublié chez lui, même à plusieurs reprises, son permis de conduire, car la sécurité de la route ne souffrirait pas de ces oublis. L'autorité qui prononce le retrait en fixe la durée. Celle-ci sera plus longue pour le conducteur qui aura causé un accident par inobservation grave des règles de la circulation que pour celui qui, dans les mêmes condi-

tions, aura seulement compromis la sécurité de la route. Lorsque l'automobiliste qui a causé un seul accident ou n'a mis en danger qu'une fois la circulation, est connu comme conducteur prudent, il pourra même être fait abstraction du retrait. En cas d'infraction seulement légère aux règles de la circulation, le permis de conduire ne pourra être retiré que s'il y a récidive. Le retrait du permis de conduire devra donc servir non à punir l'automobiliste pour de légères infractions aux règles de la circulation, mais à protéger les autres automobilistes et usagers de la route contre les excès d'un conducteur imprudent.

Le permis de conduire est retiré par l'autorité cantonale administrative compétente ou par le juge à titre de peine accessoire (art. 13, 2^e et 3^e alinéas). La compétence administrative et la compétence judiciaire sont indépendantes l'une de l'autre. Plusieurs cantons ont déjà adopté ce système. L'avant-projet ne prévoyait, pour le retrait, que l'autorité administrative. Mais la majorité de la commission d'experts a demandé d'en conférer aussi la faculté au juge. L'autorité cantonale compétente pour le retrait est celle qui délivre le permis. Celles des autres cantons ont le droit de lui demander le retrait (art. 13, 5^e alinéa). L'autorité fédérale statue sur le retrait du permis fédéral de conduire, de son chef ou à la demande d'un canton (art. 13, 6^e alinéa).

Comme le retrait du permis de circulation, le retrait du permis de conduire par l'autorité administrative — non par le juge — peut former l'objet d'un recours au département fédéral de justice et police, dans les 30 jours à partir de sa notification. Pareillement et dans le même délai, un canton dont la demande de retrait a été rejetée en dernière instance par l'autorité administrative du canton compétent, peut recourir au département fédéral. La décision du département fédéral de justice et police est définitive. L'autorité qui statue peut accorder au recours un effet suspensif (art. 15, 3^e et 4^e alinéas).

Dans les cantons mêmes, il peut être recouru au Conseil d'Etat contre la décision de l'autorité administrative portant refus ou retrait d'un permis (de circulation ou de conduire), à moins que la décision n'émane du gouvernement comme autorité de retrait unique ou d'un chef de département statuant en unique ou en dernière instance. Le recours doit être présenté par écrit dans les 10 jours à partir de la notification de la décision. D'après cette réglementation, les cantons ne sont pas obligés de prévoir plusieurs instances. Il leur suffira de désigner pour le retrait un chef de département ou le Conseil d'Etat. Il ne peut jamais être recouru à une autorité fédérale contre le refus d'un permis, comme c'est le cas pour le retrait (art. 15, 1^{er} alinéa). Il va de soi que le refus et le retrait des permis étendent leur effet à tout le territoire suisse.

Des dispositions spéciales sont consacrées à l'apprentissage. L'apprenti doit posséder un permis d'apprenti conducteur, délivré par le canton de

domicile. Le maître assume en droit la responsabilité pour l'élève. C'est en sa compagnie seulement que l'apprenti peut conduire. Il doit se trouver dans la voiture automobile. S'il s'agit d'un motocycle à un seul siège; il doit observer de près l'apprenti en course, après lui avoir donné de sérieuses instructions. On peut renoncer à exiger que l'apprenti contracte une assurance de responsabilité civile pour la durée de l'apprentissage, l'assurance ordinaire de responsabilité civile étant suffisante. Les personnes qui font métier d'enseigner la conduite des véhicules automobiles doivent être au bénéfice d'une concession accordée par l'autorité cantonale compétente. On a renoncé à ne laisser effectuer des courses d'apprentissage qu'en compagnie de maîtres autorisés. L'ordonnance d'exécution réglera les détails du permis d'apprenti conducteur et les exigences auxquelles le maître est tenu de satisfaire. Elle stipulera que le permis d'apprenti pourra être délivré aux candidats déjà dans leur 18^e année (par exemple 17 ans et demi), de manière que dès l'âge de 18 ans accomplis, ils puissent passer l'examen donnant droit au permis de conduire.

Le Conseil fédéral édictera par voie d'ordonnance les prescriptions relatives aux plaques de contrôle et aux permis pour les véhicules et conducteurs étrangers (art. 16). Cette manière de faire facilitera l'adaptation aux conventions et accords internationaux. Les efforts faits actuellement sur le terrain international pour obtenir des facilités au passage de la frontière et d'autres allègements en faveur de la circulation automobile rendent cette solution désirable.

CHAPITRE II

Prescriptions sur la circulation.

A. Véhicules automobiles.

En tête de toutes les règles de circulation figure une disposition stipulant que les véhicules automobiles ne doivent circuler que s'ils sont en *parfait état de fonctionnement*. L'ordonnance précisera ce qu'on entend par cette expression. Il est du devoir de tout conducteur de maintenir son véhicule en bon état et de s'en servir selon les règles. Avant tout, nous avons en vue le bon fonctionnement des freins. La sécurité de la circulation ne doit pas être compromise par le *surmenage* du conducteur ni par *aucune autre circonstance* le privant de la maîtrise de son véhicule, l'ivresse, par exemple. Celui qui enfreint cette disposition est punissable. Mais pas lui seulement. Celui qui le met en demeure de conduire dans ces conditions l'est également, d'après les principes généraux du droit pénal. Pour prévenir le surmenage et non seulement le réprimer, il appartiendra au Conseil fédéral d'assurer, par voie d'ordonnance, un *repos convenable* à tous les conducteurs professionnels de véhicules automobiles. Ce serait évidemment dépasser le but que de prescrire des heures déterminées de *travail* pour tous les chauffeurs,

donc ceux aussi des entreprises et maisons privées; nous ne prévoyons cette protection qualifiée et indirecte du repos que pour les conducteurs de véhicules automobiles au service d'entreprises de transports professionnels de personnes et de marchandises (art. 17). Avant d'élaborer l'ordonnance d'exécution, le Conseil fédéral se mettra en rapport avec les milieux intéressés.

Dans les prescriptions sur la circulation rentrent aussi les *signes à donner* par la *police de la circulation* et par les *conducteurs de véhicules*, signes que tout le monde est tenu d'observer (art. 18). L'ordonnance d'exécution en réglera le détail. On pourra s'en tenir sur ce point aux recommandations de l'union des villes suisses et de la Société des Nations. Lorsque les circonstances l'exigeront, la police prendra des dispositions dérogeant aux règles ordinaires de la circulation.

Tout véhicule automobile doit être muni de *feux* dès la chute du jour ou en cas de brouillard intense (art. 19). Leur nombre, leur couleur et leur position seront déterminés par l'ordonnance. L'obligation des feux cesse lorsque le véhicule stationne sur des routes éclairées ou dans des parcs établis par l'autorité. Par « routes éclairées », il faut naturellement entendre aussi les places éclairées.

En ce qui concerne les *appareils avertisseurs*, le projet de loi ne contient de même qu'une disposition de principe, laissant à l'ordonnance d'exécution le soin de régler en détail le nombre, le genre et l'emploi de ces appareils. Le projet tend à empêcher l'emploi abusif de l'avertisseur en stipulant qu'il n'en doit être fait usage que lorsque la sécurité de la circulation l'exige (art. 20).

Le *bruit*, la *fumée* et l'*odeur* doivent être restreints de manière à ne pas incommoder les autres usagers de la route (art. 21, 1^{er} alinéa). Il nous a paru indiqué de ne pas parler seulement du bruit et de la fumée, mais aussi de l'odeur. Pour combattre le bruit, le projet prévoit que tout véhicule automobile doit être pourvu d'un dispositif d'échappement silencieux, établi de telle manière que le conducteur n'en puisse influencer, c'est-à-dire interrompre, diminuer ou supprimer l'effet (art. 21, 2^e alinéa).

La technique des bandages a fait de grands progrès ces dernières années. Déjà s'affirme la tendance à utiliser les *bandages pneumatiques* pour un nombre toujours plus grand de catégories de voitures. C'est pourquoi le projet exige, en principe, que tous les véhicules automobiles soient munis de ce genre de bandages (art. 22). Cependant, le Conseil fédéral a le droit de prévoir dans l'ordonnance d'exécution d'autres genres de bandages pour les véhicules automobiles auxquels les bandages pneumatiques ne conviennent pas. Toutefois, les exceptions seront strictement mesurées.

Le *poids total en charge* d'une voiture automobile ne doit pas dépasser 12 tonnes, et sa largeur n'excédera pas 2 m 35 (art. 23 et 24). Si une certaine catégorie de véhicules est exceptionnellement dispensée de porter

des bandages pneumatiques, on pourra sans aucun doute lier cette exception à la condition de ramener à une limite inférieure — 9 tonnes, par exemple — le maximum de son poids en charge. L'ordonnance indiquera les maximums de longueur et de hauteur des voitures automobiles (art. 65, 2^e alinéa). Si nous n'avons pas de même réservé à l'ordonnance de fixer les limites maxima du poids total en charge et de la largeur, c'est pour nous conformer à une décision de la commission d'experts, prise à une majorité évidente. La commission avait proposé, comme largeur maximum, 2 m 40.

Les lois modernes sur la circulation tendent de plus en plus à ne pas assigner de *vitesse maximum* aux véhicules automobiles. En fixant des maxima sans motif sérieux, on n'a jamais empêché le conducteur de « faire de la vitesse » ou même de se laisser entraîner par la folie de la vitesse. C'est pourquoi il semble plus rationnel de l'obliger d'une manière générale à être constamment maître de son véhicule et à s'adapter aux conditions de la route et de la circulation. On pourra *au besoin* insérer dans l'ordonnance d'exécution des dispositions particulières, comme celles que la ligue routière avait proposées, concernant l'interdiction de mettre, à la descente, le changement de vitesse au point mort ou de lâcher le volant. En revanche, il convient de faire remarquer expressément au conducteur que dans les localités, aux passages à niveau et partout où son véhicule risque de troubler la circulation, d'incommoder le public ou de causer un accident, il doit ralentir ou, au besoin, s'arrêter (art. 25, 1^{er} alinéa). La prescription générale en question est plus utile que la fixation d'une vitesse réduite, attendu que dans les localités précisément, toute vitesse réduite est souvent encore trop élevée, mais peut aussi être trop faible pour permettre une circulation normale. C'est aux tournants brusques, aux croisements, etc., que, naturellement, se présentent les obstacles et les causes d'accident. Les voitures automobiles de poids lourd ne sont pas visées par la règle générale sur la vitesse. Le Conseil fédéral doit leur assigner un maximum dans l'ordonnance (art. 26). Il y aura sans doute lieu, à cet égard, de distinguer entre les voitures servant au transport des personnes et celles qui sont destinées au transport des marchandises. Les milieux intéressés seront préalablement consultés. Le Conseil fédéral a le droit, mais il n'est pas obligé, de fixer des vitesses maxima pour d'autres catégories encore de véhicules automobiles (art. 26). Nous devons cette réserve à l'ensemble des usagers de la route. Nous remettons ainsi dans les mains mêmes des automobilistes le sort de la réforme qu'ils ont préconisée. Si la confiance mise en eux devait se révéler injustifiée et que la suppression, pour les voitures de tourisme aussi, de la vitesse maximum, dût accroître les dangers de la circulation, il faudrait revenir en principe à l'ancien système, tout en adaptant les chiffres maximums aux nouvelles circonstances. Il ne sera pas fait état, naturellement, de quelques excès de vitesse individuels.

Pour que le conducteur puisse en tout temps se rendre compte de son allure, le véhicule automobile doit être muni d'un indicateur de vitesse,

si sa construction lui permet de dépasser 15 kilomètres à l'heure (art. 25, 2^e alinéa). Nous faisons expressément remarquer qu'il ne s'agit pas ici de l'enregistreur de vitesse dont il sera question à l'article 65, mais de l'appareil dont sont munis aujourd'hui déjà, dans leur immense majorité, les voitures automobiles et les motocycles.

Les règles de la circulation sont énoncées à l'article 27. Le conducteur d'un véhicule automobile doit tenir sa droite, croiser à droite et dépasser à gauche. L'ordonnance d'exécution devra contenir une disposition complémentaire stipulant que le conducteur ne pourra dépasser que si la route est libre, en particulier si aucun autre véhicule ne vient en sens contraire. Il est interdit de dépasser aux croisements de routes, aux passages à niveau et aux endroits où la vue est restreinte (tournants, etc.). Les véhicules automobiles ont la priorité de passage sur les autres usagers de la route; ceux qui transportent des personnes ont la priorité sur les autres, ce droit appartenant, dans les limites indiquées, au plus rapide. Les tournants à droite doivent être pris à la corde, les tournants à gauche, au large. En principe, tout conducteur doit, aux bifurcations et aux croisements de routes, ralentir et céder le passage au véhicule automobile venant de droite. L'ordonnance pourra stipuler, en application de ce principe, qu'avant de virer à gauche, le conducteur devra céder le passage au véhicule qu'il rencontre à ce moment. Mais si l'on distingue entre routes principales et routes secondaires, le véhicule circulant sur la route principale aura toujours la priorité. Cependant, la route principale devra être signalisée comme telle. On peut se demander si la distinction entre routes principales et routes secondaires devrait être faite seulement pour les parcours entre les localités. La commission d'experts l'a pensé. Cependant, le projet permet aussi de la faire dans les localités. L'ordonnance d'exécution pourra édicter des dispositions spéciales à la circulation sur les routes de montagne (art. 65, 2^e alinéa). Demeurent réservées les règles à observer envers les tramways et les chemins de fer routiers (art. 65, 2^e alinéa).

Des dispositions spéciales sont prévues pour les *courses de vitesse et d'essai* (art. 28). Dans les courses de vitesse sont comprises les courses d'entraînement. Les cantons ne peuvent accorder l'autorisation requise que s'il a été conclu une assurance spéciale de responsabilité civile. Le département fédéral de justice et police a le droit de s'opposer à l'autorisation lorsqu'il s'agit de routes de grand transit. Si elle est accordée, l'autorité cantonale peut permettre des dérogations aux dispositions générales sur la circulation, sous réserve de mesures spéciales de sécurité. Pour les courses d'essai des fabriques de véhicules automobiles et des garages, les autorités cantonales désigneront des routes spéciales et édicteront les prescriptions relatives à leur utilisation.

B. Cycles.

Les cycles doivent, comme les véhicules automobiles, être munis d'un frein à action rapide, ainsi que d'un appareil avertisseur et de lumière (art. 29). Le détail sera traité dans l'ordonnance d'exécution. A ce sujet, il conviendra de voir si la lentille réfléchissante rouge à l'arrière peut être considérée comme suffisante. Les dispositions concernant la police de la circulation et les signes à donner, la vitesse, le croisement et le dépassement, ainsi que les courses de vitesse ou d'essai, sont applicables aux cycles (art. 30). L'assurance de responsabilité civile n'est pas obligatoire, mais les cantons auront la faculté de l'instituer. Une disposition nouvelle prévoit que les cyclistes sont définitivement libérés de la plaque de contrôle numérotée (art. 31). Le projet répond ainsi à un vœu depuis longtemps formulé dans les milieux cyclistes. En revanche, la Confédération ne peut pas interdire le prélèvement d'impôts sur les cycles — ce qui avait également été demandé — car elle empiéterait, ce faisant, sur la souveraineté fiscale des cantons. L'article 37 *bis* de la constitution ne va pas jusque là. Au reste, si les cantons se bornent à percevoir des taxes d'enregistrement proprement dites pour se récupérer de leur travail et de leurs débours effectifs — notamment dans le domaine de l'assurance obligatoire de responsabilité civile — ils satisferont à ce vœu également d'une manière équitable.

C. Autres usagers de la route.

Une loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles doit s'appliquer aux autres usagers de la route dans la mesure où l'exige l'exécution rationnelle des dispositions relatives à ces véhicules. Mais on ne saurait aller au delà, la constitution — comme nous l'avons déjà dit — ne le permettant pas. C'est pourquoi il n'a pu être donné suite au vœu de la ligue routière tendant à la réglementation de toute la circulation sur route. Il faut qu'il y ait un rapport entre le véhicule automobile ou le cycle et les autres usagers de la route. Dans ce cadre, il est rationnel et juridiquement possible, d'édicter des prescriptions touchant ces derniers. Ainsi, les véhicules attelés doivent être munis d'un feu. Les cavaliers et les gardiens de troupeaux sont tenus, à l'approche d'un véhicule automobile, de se ranger pour le laisser passer. Sur les tronçons de routes où la vue est restreinte, les piétons doivent suivre le bord de la chaussée; de même à l'approche de véhicules automobiles. Ils doivent utiliser les trottoirs ou les pistes spéciales. Ainsi, le fait de ne pas laisser, par déraison ou par méchanceté, le passage libre à l'automobiliste, qui, de son côté, observe les prescriptions, est caractérisé comme illicite et sera pris en considération, si la question de culpabilité est posée. Les autres usagers de la route doivent également se conformer aux injonctions de la police de la circulation et aux signes donnés par les conducteurs de véhicules. Les dispositions relatives au croisement et au dépassement sont applicables,

par analogie, aux véhicules attelés, aux voitures à bras, aux charrettes, aux cavaliers et aux troupeaux (art. 32, 33 et 34).

D. Accidents.

Une disposition spéciale indique les règles à suivre en cas d'accident par les conducteurs de véhicules automobiles ou attelés et par les cyclistes. Ils doivent s'arrêter, prêter leur assistance et pourvoir aux secours. Le poste de police le plus proche doit être avisé. Le conducteur doit y indiquer son lieu de domicile et son lieu de résidence en Suisse. S'il n'y a que des dégâts matériels, il suffit de les annoncer au lésé (art. 35). Il n'est pas réclamé de cautionnement aux automobilistes étrangers, puisqu'ils devront également conclure une assurance de responsabilité civile.

TITRE TROISIÈME

Responsabilité civile et assurance.

CHAPITRE PREMIER

Responsabilité civile.

Actuellement, le détenteur d'un véhicule automobile répond, selon le code des obligations, seulement des dommages qu'il a causés par sa faute ou de ceux qu'il est tenu de réparer comme employeur.

Depuis longtemps déjà, on réclame une aggravation de la responsabilité civile de l'automobiliste. C'est pourquoi, comme d'ailleurs dans d'autres pays, la jurisprudence, spécialement celle du Tribunal fédéral qui importe essentiellement, s'est fortement rapprochée de la responsabilité causale. Cette évolution, qui n'est pas due au hasard, a montré au législateur la voie à suivre. Les motifs sont ceux qui, autrefois, ont été déterminants pour la responsabilité civile des fabriques et des chemins de fer. De même que le développement de l'industrie, celui de la circulation expose à de nouveaux dangers la vie et la santé humaine, sans qu'on puisse constater toujours une faute chez l'individu. Cela étant, il est équitable de mettre à contribution celui qui a causé ces dangers. Dans la circulation routière, c'est le détenteur du véhicule automobile. Il doit être rendu civilement responsable du dommage, même si aucune faute ne lui est imputable. Grâce à cette réglementation, le tribunal n'est pas obligé non plus de débouter le lésé qui se trouve dans l'impossibilité d'établir ses preuves. Les milieux intéressés se sont déclarés d'accord en principe sur cette substitution de la responsabilité causale à la responsabilité résultant de la faute.

La responsabilité causale admise par notre projet est basée sur la responsabilité civile des chemins de fer. L'institution de ce régime répond à un vœu formel des automobilistes. Les nouvelles dispositions s'appliquent en principe à tout accident causé par un automobile ou un motocycle, soit sur une route publique, soit sur un chemin privé. Les mots d'« emploi des véhicules automobiles et des cycles sur la voie publique », contenus à l'article 1^{er}, 1^{er} alinéa, ne doivent pas être interprétés dans un sens étroit.

La personne civilement responsable est le détenteur. Celui-ci n'est pas nécessairement le conducteur ou le propriétaire. Le détenteur est le chef de la famille ou de l'exploitation dont dépend le véhicule au moment de l'accident, celui qui en retire le profit économique, qu'il en soit ou non le propriétaire. Le dommage doit être mis à la charge de la personne qui tire un bénéfice du véhicule. Nous avons préféré l'expression de « détenteur » à celle de « possesseur » parce qu'une chose peut avoir plusieurs possesseurs à la fois, notamment l'un à titre originaire, et l'autre à titre dérivé (art. 920 du code civil). Il nous paraît superflu de définir la notion de détenteur dans la loi. Le détenteur, étant la personne civilement responsable, répond également du dommage causé par une personne qu'il emploie au service du véhicule — le chauffeur, par exemple — ou qui le conduit avec son consentement — l'apprenti, par exemple — (art. 36, 6^e alinéa). Il a un droit de recours contre l'auteur du dommage (art. 40, 2^e alinéa). Vu l'article 40, 2^e alinéa, nous estimons superflue l'addition suivante à l'article 36 proposée par la commission d'experts: « Le détenteur a un droit de recours contre les personnes qui ont causé par leur faute un accident ayant donné lieu à des demandes d'indemnités ». En revanche, le détenteur n'est pas responsable lorsqu'un tiers non autorisé a fait usage du véhicule sans sa faute (art. 36, 5^e alinéa). Dans ce cas, c'est le tiers qui est responsable, conformément au principe même admis par notre projet (responsabilité causale). Le chauffeur n'est jamais considéré comme un tiers. Pour que le détenteur soit délié de la responsabilité civile, il est nécessaire qu'aucune faute ne lui soit imputable, qu'en particulier il ait mis à préserver et à surveiller sa voiture tous les soins indiqués par les circonstances et n'en ait pas rendu possible l'usage illicite par sa négligence. Mais si, à cet égard, il ne mérite aucun reproche, il serait excessif de lui faire supporter les conséquences fâcheuses d'un tel emploi de son automobile, d'autant plus qu'il risque malgré tout de supporter lui-même, en cas d'insolvabilité du coupable, les dommages subis par sa voiture. Du point de vue social, il est certes peu équitable, en cas d'accident de personne, de renvoyer les ayants droit les mains vides, lorsque le conducteur non autorisé ne possède rien. Mais, ici, il n'y a pas de rapport de cause à effet entre le détenteur du véhicule et l'accident. Causer du dommage est un acte illicite. Le législateur ne parviendra sans doute jamais à assurer la réparation de tous les dommages résultant d'actes de ce genre.

La responsabilité causale est applicable, suivant notre projet, lorsque, par l'emploi d'un véhicule automobile, une personne est tuée ou blessée, ou que des objets se trouvant sous la garde de la personne tuée ou blessée, sont détruits ou perdus (art. 36, 1^{er} alinéa, et article 37, 1^{er} alinéa). Le mode et l'étendue de la réparation se déterminent suivant les principes du code des obligations concernant les actes illicites (art. 40, 1^{er} alinéa). Cela signifie qu'en cas de décès, les personnes ayant perdu leur soutien ont droit à une indemnité. Tous les autres dommages sont réglés suivant la res-

ponsabilité résultant de la faute. Est nulle toute convention qui exclut ou restreint la responsabilité civile; est annulable toute convention par laquelle a été stipulée une indemnité manifestement insuffisante (art. 42). La responsabilité aggravée se justifie par l'augmentation des dangers que court la sécurité de la circulation routière. Or, ces nouveaux risques sont dus exclusivement à l'emploi de véhicules automobiles. C'est pourquoi, contrairement au projet de 1926 et à la loi sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer, nous n'avons prévu dans le présent projet, la responsabilité causale que pour les dommages causés par « l'emploi d'un véhicule automobile », à l'exclusion de ceux qui résultent de « travaux accessoires impliquant les dangers inhérents à cet emploi ».

La responsabilité ne peut plus se fonder sur le risque occasionné par le conducteur dès qu'on peut établir d'une manière précise que l'accident est imputable uniquement à une faute déterminée du lésé ou d'un tiers ou lorsque la force majeure, dont personne ne peut être rendu responsable, se substitue au danger résultant de l'emploi du véhicule. La responsabilité est plus ou moins grave suivant la manière dont est réglée la preuve libératoire. A cet égard, notre projet suit également les principes admis dans la loi sur la responsabilité civile des chemins de fer. Le détenteur est libéré de la réparation du dommage lorsque l'accident est causé par la force majeure ou par une faute de la personne tuée ou blessée, ou par celle d'un tiers, à l'exclusion cependant de toute faute du détenteur lui-même ou des personnes pour lesquelles il est responsable (art. 36, 2^e alinéa). On s'est demandé si, sans réserver formellement l'exception de la force majeure, on pourrait non pas exclure la responsabilité causale, mais l'atténuer quantitativement, lorsque le détenteur prouve que l'accident n'est dû ni à un défaut de construction du véhicule, ni à un fonctionnement défectueux du mécanisme, et s'est produit bien qu'il ait apporté toute l'attention commandée par les circonstances à l'entretien et à la conduite du véhicule. Cette suggestion se fondait sur l'article 7 de la loi allemande sur les automobiles, qui contient un semblable motif d'exclusion, comprenant toutefois aussi la force majeure, ainsi que la faute de tiers et la faute du lésé. Comme dans l'ancien projet, on a préféré ne pas faire place à la notion de l'événement inévitable, ignorée jusqu'ici de notre législation et par conséquent de nos tribunaux, et s'en tenir aux notions plus précises de la force majeure, de la faute des tiers et de la faute du lésé.

En cas de fautes concurrentes du détenteur et de la personne tuée ou blessée, le juge peut, en tenant compte de toutes les circonstances, réduire proportionnellement l'indemnité. Il en est de même lorsqu'un accident a été causé d'une manière déterminante par le danger spécial résultant de l'emploi du véhicule automobile et, accessoirement, par la faute de la victime (art. 36, 3^e alinéa). Le juge peut également réduire l'indemnité lorsque la personne tuée ou blessée était transportée gratuitement par le véhicule automobile (art. 36, 4^e alinéa). Nous pensons que

le juge devra user de cette faculté surtout quand l'indemnité excédera la somme assurée. Dans ce cas, il conviendra de ramener si possible le chiffre de l'indemnité au niveau de celui de l'assurance. Suivant les circonstances, il serait inéquitable que celui qui transporte gratuitement une tierce personne et lui rend ainsi service fût condamné à payer, sans qu'il y eût faute de sa part, une indemnité pour laquelle il n'est plus assuré.

Il peut arriver que deux ou plusieurs véhicules automobiles soient impliqués dans un accident. En tant qu'est applicable le principe de la responsabilité causale, les détenteurs sont alors solidairement responsables des dommages subis par un tiers. Dans les rapports entre détenteurs, la part de réparation incombant à chacun d'eux est déterminée en premier lieu par le degré de leur faute. Si aucune faute n'a été commise ou ne peut être établie, les détenteurs doivent supporter le dommage à parts égales (art. 38).

Il peut aussi arriver qu'un véhicule automobile en endommage un autre ou que tous deux s'endommagent réciproquement, sans qu'il y ait, de part et d'autre, aucune faute du détenteur ni des personnes dont il est responsable. Dans ces cas aussi, le principe de la responsabilité causale est applicable. Il paraît indiqué de donner au juge une instruction, lorsque les deux véhicules ont été endommagés, qui lui permette de fixer la part à supporter par chaque détenteur, le dommage pouvant n'être pas du tout le même de part et d'autre et n'être pas couvert par la même société d'assurance. L'article 38, 2^e alinéa, dispose à cet effet que les dommages seront additionnés, puis divisés en deux parties égales. Si, en revanche, il y a eu faute de l'un des détenteurs, l'indemnité se règle d'après l'article 41 du code des obligations.

Lorsqu'un véhicule automobile change de mains, le permis de circulation doit être transféré dans les 14 jours au nouveau détenteur. Le transfert est opéré dès que l'autorité cantonale compétente a inscrit le nom du nouveau détenteur sur le permis de circulation (art. 8). Mais il peut arriver que le nouveau détenteur emploie le véhicule avant cette inscription. A défaut d'une réglementation spéciale, il n'existerait pas d'assurance, dans ce cas, pour le dommage que peut causer le nouveau détenteur. Le lésé courrait donc le risque de ne pas être indemnisé, si le nouveau détenteur n'est pas solvable. Pour parer à cet inconvénient, le projet stipule expressément que jusqu'au transfert officiel, l'ancien détenteur demeure responsable, à côté du nouveau, toutefois seulement dans la mesure où il est assuré. La somme à considérer est celle qui est indiquée sur le contrat d'assurance et dont le minimum doit être conforme aux prescriptions du projet de loi (art. 50). Seul, le nouveau détenteur peut être actionné pour les prétentions excédent cette somme. S'il paye la totalité du dommage, il a un droit de recours contre l'ancien détenteur ou contre sa société d'assurance, jusqu'à concurrence de la somme assurée (art. 39). Cette solution est conforme aux intérêts tant de l'ancien et du nouveau détenteur, que des tiers.

De même que la loi sur la responsabilité civile des chemins de fer, notre projet permet au juge, lorsqu'une faute est imputable au détenteur ou à une personne dont celui-ci est responsable, d'allouer au lésé ou, en cas de mort, à la famille, une indemnité équitable à titre de réparation morale, abstraction faite des dommages-intérêts. Inversement, l'indemnité peut être réduite lorsque d'une part, le lésé jouissait d'un revenu exceptionnellement élevé et que, d'autre part, la personne responsable se trouve dans une situation économique précaire ou fait valoir d'autres motifs probants en faveur de la réduction (art. 41).

L'action en dommages-intérêts contre le détenteur d'un véhicule automobile se prescrit par un an à partir du jour où le lésé a eu connaissance du dommage, ainsi que de la personne responsable. Dans tous les cas, elle se prescrit par dix ans dès le jour de l'accident. Toutefois, si les dommages-intérêts dérivent d'un acte punissable soumis par le droit pénal à une prescription de plus longue durée, c'est celle-ci qui est applicable. La suspension, l'empêchement et l'interruption de la prescription (art. 43), sont régis par le code des obligations.

La personne responsable, qu'elle soit suisse ou étrangère, peut être actionnée aussi bien au tribunal du lieu de son domicile qu'à celui du lieu de l'accident (art. 44). Cette disposition, déjà introduite par les chambres fédérales dans le projet de 1926, n'est pas considérée non plus dans la doctrine comme contraire à l'article 59 de la constitution fédérale, attendu que cet article n'a plus, selon elle, de valeur absolue que par rapport au droit cantonal (*Zeitschrift für schweiz. Recht*, nouvelle série, tome 49, page 57 a).

Dans les procès concernant les prétentions fondées sur le présent projet, le juge ne doit pas être lié par les règles de la procédure cantonale relatives à la preuve. Il pourra apprécier librement les faits (art. 45).

CHAPITRE II

Assurance.

L'assurance obligatoire de responsabilité civile poursuit plusieurs buts. D'abord, elle répartit sur l'ensemble des détenteurs le risque supporté par chacun d'eux. Mais elle sert avant tout à procurer au lésé un débiteur solvable. Elle garantit l'application pratique des dispositions légales concernant la responsabilité civile et protège le lésé contre le danger de ne pas recevoir d'indemnité du tout ou de ne recevoir qu'une indemnité insuffisante.

La conclusion d'une assurance de responsabilité civile est une des conditions mises à l'octroi du permis de circulation. Le détenteur doit être assuré contre tout dommage causé aux personnes ou aux choses et contre toute indemnité qu'il pourrait être condamné à payer pour tort moral.

Pour le dommage causé aux choses, une somme de cent francs peut être, à la demande du détenteur, déduite de la somme couverte par l'assurance.

Cette réduction n'est toutefois pas opposable aux tiers; elle n'est applicable que dans les rapports entre l'assureur et le preneur d'assurance (art. 46, 1^{er} alinéa).

On s'est demandé s'il était admissible de comprendre dans l'assurance de responsabilité civile les dommages causés intentionnellement, en dérogation à l'article 14, 1^{er} alinéa, de la loi sur le contrat d'assurance, et si cette disposition n'était pas contraire aux mœurs ou à l'ordre public. Il ressort de l'article 98 de ladite loi que l'article 14 est de droit subsidiaire et peut donc être modifié par entente entre les parties. L'assurance obligatoire de responsabilité civile ayant pour but, en premier lieu, de garantir les prétentions du lésé et non pas de couvrir le preneur d'assurance, on ne peut donc considérer comme contraire aux mœurs et à l'ordre public une disposition permettant d'atteindre ce but même lorsque l'accident a été prémédité. Cela d'autant moins que le projet de loi, dans son article 48, 2^e alinéa, prévoit le recours de l'assureur contre l'assuré. Les prétentions des tiers seraient mal garanties par l'assurance de responsabilité civile si le dommage intentionnellement causé par le détenteur n'était pas compris dans l'assurance. En fait, les cas de dommages intentionnels ne se produiront que très rarement.

Afin d'éviter que la prétention du lésé ne soit pas couverte par l'assurance, le projet dispose que, du fait du transfert du permis de circulation les droits et les obligations découlant du contrat d'assurance passent de plein droit au nouveau détenteur. L'assureur et le nouveau détenteur peuvent résilier l'assurance dans les 14 jours à partir du moment où ils ont eu connaissance du transfert (art. 46, 2^e alinéa). L'assureur est tenu d'informer l'autorité cantonale de la suspension ou de la cessation de l'assurance, dans chaque cas (par exemple à l'échéance, en cas de résiliation, de non paiement des primes, ou à l'occasion d'un dommage) Cependant, cet avis ne produit ses effets qu'à l'expiration d'un délai de 14 jours après réception (art. 49). Pendant ce délai, l'autorité cantonale veillera à ce que le détenteur conclue une nouvelle assurance, à défaut de quoi elle ordonnera le retrait du permis de circulation. Si elle omet de le faire, elle en portera la responsabilité. Cette réglementation modifie partiellement l'article 54 de la loi sur le contrat d'assurance. Toutefois, en tant qu'il n'est pas modifié expressément, il s'applique également à la responsabilité civile en matière d'automobile (par exemple en ce qui concerne les primes).

Le détenteur d'un véhicule automobile n'est pas tenu de s'assurer contre les risques encourus par son conjoint et ses proches. Ne sont en outre pas soumis à l'assurance obligatoire les véhicules automobiles de la Confédération et des cantons; en revanche, ceux des districts et des communes doivent être assurés (art. 46, 3^e et 4^e alinéas). Il n'a pas pu être donné suite au vœu de l'Union des villes suisses tendant à exempter les communes de l'obligation de s'assurer, leur capacité financière variant fort de l'une à l'autre.

Une des dispositions les plus importantes pour la protection des usagers de la route en matière de responsabilité civile est celle qui institue l'action directe contre la société d'assurance (art. 47, 1^{er} alinéa). L'action appartient au blessé ou, en cas de mort, au lésé immédiat, ainsi qu'aux personnes qui ont perdu leur soutien; elle ne s'étend pas seulement au montant de l'assurance prescrit par la loi, mais au total de la somme prévue dans la police. D'après la législation en vigueur, le lésé n'a pas d'action directe contre l'assureur; l'article 60 de la loi sur le contrat d'assurance se borne à lui conférer, jusqu'à concurrence de l'indemnité qui lui est due, un droit de gage sur l'indemnité due au preneur d'assurance, et à reconnaître comme valable le paiement qui lui est fait directement par l'assureur. On objecte contre l'action directe que le détenteur ne se souciera plus de l'accident et que la prime d'assurance sera augmentée. Ce dernier grief ne paraît guère fondé, l'étendue objective de la responsabilité civile n'étant pas touchée par la question de savoir si une action directe est accordée ou non, et les prestations dues par l'assureur demeurant les mêmes. Quant à l'objection suivant laquelle l'automobiliste s'intéressera moins à l'accident si l'action n'est pas dirigée contre lui et devra demander l'intervention de la société d'assurance, il faut reconnaître que la situation sera quelque peu modifiée en faveur de l'automobiliste et aux dépens de la société d'assurance. Toutefois, les avantages de l'action directe sont si considérables qu'on ne devrait pas y renoncer. La position du lésé, dont on recherche tout d'abord la protection, en est améliorée. Ses prétentions sont efficacement garanties. Au reste, actuellement déjà, c'est la société d'assurance qui mène pratiquement le procès au nom de l'assuré.

Il peut arriver que dans un accident collectif, les indemnités réclamées dépassent la somme assurée. C'est pourquoi le projet stipule qu'en pareil cas les droits du lésé contre l'assureur sont réduits proportionnellement jusqu'à concurrence de cette somme (art. 47, 2^e alinéa). En revanche, l'assureur qui, dans l'ignorance d'autres prétentions, a payé de bonne foi au lésé une somme supérieure à la part lui revenant est libéré dans la même mesure de sa responsabilité à l'égard des autres lésés, la société d'assurance ne jouit pas de cette exception. Aussi est-elle tenue d'examiner minutieusement chaque cas, avant de verser l'indemnité.

L'action directe contre la société d'assurance se prescrit par 2 ans à compter du jour de l'accident (art. 47, 3^e alinéa). Le délai de prescription n'est donc pas le même que pour l'action contre la personne civilement responsable. Si l'on ne peut plus actionner directement la société d'assurance, on pourra toujours encore le faire indirectement, en attaquant la personne à qui incombe la responsabilité civile. Dans ce cas, l'article 60 sur le contrat d'assurance est applicable, comme aujourd'hui.

Les prétentions que l'ayant droit peut avoir contre un tiers en raison d'un acte illicite passent à l'assureur jusqu'à concurrence de l'indemnité

payée. Mais il n'est pas nécessaire de le dire dans la présente loi, cette disposition figurant déjà à l'article 72, 1^{er} alinéa, de la loi sur le contrat d'assurance. Elle s'étend aussi à l'assurance de responsabilité civile du détenteur du véhicule.

A l'action directe s'ajoute l'exclusion des exceptions prévues par la police d'assurance et par la loi sur le contrat d'assurance, qui auraient pour effet de supprimer ou réduire l'indemnité due au lésé. Mais cette protection n'existe qu'en faveur du lésé. Il n'y a aucune raison, en effet, de favoriser l'automobiliste au regard d'autres preneurs d'assurance. S'il ne remplit pas ses obligations contractuelles ou légales, la société qui a réparé le dommage causé au tiers doit pouvoir recourir contre le preneur d'assurance et réclamer le remboursement des sommes versées, dans la mesure où elle aurait pu refuser ou réduire ses prestations d'après la police d'assurance ou la loi sur le contrat d'assurance (art. 48). Ce système — exclusion des exceptions, avec recours de l'assureur — est déjà maintenant en vigueur pour les exceptions pratiquement les plus importantes découlant du contrat d'assurance, soit lorsqu'un accident a été causé par une négligence grave ou que l'automobiliste a omis par sa faute d'annoncer l'accident à la société d'assurance, conformément aux nouvelles conditions générales établies pour l'assurance de responsabilité civile des automobilistes par la conférence des directeurs des compagnies suisses d'assurances contre les accidents.

Les sommes assurées ont été sensiblement augmentés par rapport aux normes actuelles. Elles doivent, le cas échéant, être versées en plein au lésé. Par conséquent, la société d'assurance n'a pas le droit d'en défalquer les intérêts moratoires de l'indemnité ou les frais de procès. Elles doivent s'élever: 1^o en cas de dommages causés aux personnes: *a.* pour tout motorcycle à 30,000 francs au moins par victime et à 60,000 francs au moins par accident; *b.* pour toute voiture automobile à 50,000 francs au moins par victime et à 100,000 francs par accident; *c.* pour toute voiture automobile de poids lourd destinée au transport de personnes, par accident, au moins à 150,000 francs pour une capacité jusqu'à 10 personnes, à 300,000 francs pour une capacité de 11 à 20 personnes, et à 500,000 francs pour plus de 20 personnes; 2^o en cas de dommages causés aux choses: à 3000 francs au moins pour un motorcycle et à 5000 francs au moins pour une voiture automobile (art. 50).

L'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurances autorisée par le Conseil fédéral à opérer en Suisse (art. 51). Il est naturellement loisible aux associations d'automobilistes ou à d'autres intéressés de fonder, eux aussi, une société d'assurance et d'obtenir pour elle l'autorisation de la Confédération.

Dans la législation actuelle, le principe de l'assurance obligatoire ne s'étend pas aux véhicules automobiles étrangers entrant temporairement en Suisse. Cela provient de ce que les automobilistes étrangers, qui ont libre

accès en Suisse en vertu de leur certificat international de route, sont dispensés du permis cantonal de circulation. Le principe de l'assurance obligatoire devient ainsi en bonne partie illusoire. Souvent, le lésé ne parvient pas à obtenir le remboursement des dommages qu'il a subis. Ce risque est encore augmenté du fait que l'automobile se répand de plus en plus dans des milieux comptant des gens peu solvables. En outre, cet état de choses constitue une injustice à l'égard de nos automobilistes. C'est pourquoi l'assurance obligatoire doit comprendre les véhicules automobiles étrangers circulant temporairement en Suisse. Ainsi seulement les prétentions des lésés seront suffisamment garanties. Le projet fait face à cette nécessité (art. 52). Il va de soi que les formalités imposées de ce chef à l'automobiliste étranger devront être assez simples pour ne pas entraver le passage de la frontière. De l'avis de spécialistes suisses en matière d'assurances, la chose est parfaitement faisable. Au reste, l'idée de l'assurance obligatoire des automobilistes progresse aussi à l'étranger. Certains pays ont déjà institué cette assurance; dans d'autres, les plus importants pour nous, la question est à l'étude. Avec les Etats qui ont introduit chez eux une assurance obligatoire semblable à la nôtre, la question pourra être réglée simplement par voie de réciprocité.

CHAPITRE III

Rapports avec les autres lois concernant la responsabilité civile.

Lorsque la personne lésée par l'emploi d'un véhicule automobile est assurée à la caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents, c'est à cette caisse tout d'abord qu'il incombe de l'indemniser. Cependant, tous droits plus étendus sont réservés à la victime ou à ses survivants envers le détenteur du véhicule ou la société d'assurance. Pour ses prestations, la caisse nationale a la faculté de recourir contre le détenteur ou sa société d'assurance (art. 53, 2^e et 3^e alinéas).

L'article 129 de la loi sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents demeure réservé (art. 53, 3^e alinéa). La restriction stipulée par le 2^e alinéa de cet article n'a trait qu'aux accidents professionnels. Les accidents non professionnels ne tombent pas sous cette disposition.

Les dispositions du projet relatives à la responsabilité civile sont également applicables aux dommages causés par les véhicules automobiles de la Confédération. Cependant, si une personne au bénéfice de l'assurance militaire est victime d'un accident causé par l'emploi d'un véhicule militaire, la législation sur l'assurance des militaires est seule applicable (art. 54). Est assimilé aux véhicules militaires tout véhicule privé conduit par un militaire en service commandé.

TITRE QUATRIÈME

Dispositions pénales.

Le conducteur d'un véhicule automobile, le cycliste ou le conducteur d'un véhicule attelé qui n'observent pas les prescriptions sur la circulation sont punissables (art. 55). Est également punissable celui qui met le conducteur en demeure d'enfreindre ces prescriptions. Mais il n'est pas nécessaire de le dire dans la loi, les dispositions du droit pénal fédéral étant réservées (art. 62, 3^e alinéa). Le conducteur d'un véhicule automobile est puni le plus sévèrement. A bon droit sans doute, car, en violant les prescriptions sur la circulation, il fait courir à la sécurité de la circulation publique un danger plus grand que le cycliste ou le conducteur d'un véhicule attelé.

Les prescriptions sur la circulation prévues pour les autres usagers de la route trouvent leur sanction dans le fait que les contraventions auront des conséquences de *droit civil*. Que, par exemple, un accident d'automobile se produise par la faute d'un de ces usagers qui aurait contrevenu aux prescriptions sur la circulation, s'il subit un dommage, il ne pourra exiger de l'automobiliste aucune indemnité ou ne recevra qu'une indemnité réduite, selon que l'infraction aura été la cause unique ou partielle de l'accident. Il peut même, si un automobiliste ou un autre usager est blessé, être tenu, aux termes de l'article 41 du code des obligations, de réparer le dommage. L'autre usager de la route s'efforcera donc, dans son propre intérêt, d'observer les prescriptions sur la circulation qui le concernent, même si elles sont dépourvues de sanction, à défaut de quoi il courra le risque d'en subir des conséquences de droit civil. Au surplus, le *droit pénal* demeure réservé, cela va de soi. Si en ne se conformant pas aux prescriptions sur la circulation, un autre usager de la route cause un accident d'automobile, il pourra être puni, le cas échéant, pour homicide par imprudence ou pour lésions corporelles commises par négligence. Au reste, il ne faut pas oublier que le nouveau projet de code pénal suisse — chapitre neuvième, article 203 — punit, indépendamment de la loi sur les automobiles, celui qui, intentionnellement ou par négligence, a empêché ou troublé la circulation publique.

A part les faits généraux d'infraction aux prescriptions sur la circulation, le projet règle un certain nombre de faits spéciaux. Ce sont: l'ivresse du conducteur d'un véhicule automobile (art. 56), l'infraction aux règles de conduite en cas d'accident (art. 57), la circulation sans permis, que le conducteur n'en possède pas ou qu'il l'ait oublié (art. 58), la soustraction d'un véhicule automobile (art. 59), l'usage d'une plaque de contrôle fausse, falsifiée, rendue illisible ou délivrée pour un autre véhicule automobile, et la circulation sans plaque de contrôle (art. 60), les dommages causés aux signaux routiers et le placement d'affiches-réclames compromettant la sécurité de la circulation (art. 61). Les contraventions commises par négligence sont punissables (art. 62, 1^{er} alinéa). Si une contravention renferme

les éléments constitutifs d'une infraction frappée d'une peine plus sévère par la législation fédérale ou cantonale, il est fait application de cette peine (art. 62, 4^e alinéa). Les peines sont l'amende et l'emprisonnement; le juge ayant la faculté de les cumuler (art. 62, 2^e alinéa). Le retrait du permis de conduire peut être prononcé au titre de peine accessoire (art. 13).

La poursuite des contraventions appartient aux cantons, même si elles sont commises par des fonctionnaires ou des employés fédéraux dans l'exercice de leurs fonctions. Les articles 14 et 41 de la loi du 9 décembre 1850 sur la responsabilité des autorités et des fonctionnaires de la Confédération ne sont pas applicables en la matière. Lorsque le Tribunal fédéral est saisi d'un recours en cassation contre un jugement cantonal, la cour de cassation peut examiner si le fonctionnaire incriminé a commis la contravention dans l'accomplissement des devoirs de sa charge; elle apprécie, dans ce cas, librement les faits. Tout jugement pénal rendu contre un fonctionnaire fédéral doit être communiqué au ministère public de la Confédération (art. 63).

L'autorité cantonale de justice ou de police est tenue de communiquer immédiatement à l'autorité compétente pour retirer le permis de conduire tout fait punissable pouvant entraîner le retrait (art. 64). Cette autorité pourra alors prononcer le retrait déjà avant que le jugement soit rendu. Cette disposition a donc son utilité, malgré la faculté accordée au juge de retirer le permis.

TITRE CINQUIÈME

Application et entrée en vigueur de la loi.

Le Conseil fédéral est, tout d'abord, autorisé à édicter les principales dispositions d'application du présent projet. Un certain nombre des points qu'il devra y préciser sont expressément indiqués. Mais l'énumération n'en est pas définitive. Quelques-uns sont déjà traités dans le texte du projet. Pour le reste, le Conseil fédéral aura le droit de prendre, jusqu'au règlement par la loi, les mesures reconnues nécessaires à la suite d'inventions ou d'applications nouvelles concernant la technique de l'automobilisme ou en exécution d'accords internationaux (art. 65, 1^{er}, 2^e et 4^e alinéas). Relevons qu'il peut édicter dans l'ordonnance d'exécution des dispositions spéciales pour les remorques, les tracteurs et les trains routiers, dans lesquelles il pourrait être tenu compte notamment de l'emploi très restreint de certains véhicules automobiles sur la voie publique, pour régler la question des bandages, etc.

Les cantons sont tenus de désigner les autorités compétentes et de prendre dans les limites de leur compétence les arrêtés d'exécution nécessaires. En tant qu'ils ont la compétence d'édicter des prescriptions sur la circulation publique, ils doivent les adapter à celles du présent projet (art. 66).

L'imposition des véhicules automobiles et des cycles appartient aux cantons. Pour les véhicules automobiles transférés dans un autre canton, l'impôt doit être payé dans ce canton dès le commencement du trimestre de l'année civile qui suit leur transfert. Le premier canton remboursera l'impôt qui lui aura été payé au delà de cette limite. Les cycles de la Confédération et les cycles militaires sont exemptés de toute taxe. En revanche, les véhicules automobiles de la Confédération peuvent être imposés par les cantons pour le temps où ils ne sont pas employés à son service. Les cantons ont la faculté d'imposer les véhicules automobiles étrangers lorsque ces véhicules restent plus de 3 mois en Suisse. Mais le Conseil fédéral peut conclure avec d'autres Etats des accord dérogeant à cette règle ou autoriser l'imposition avant ce terme, si l'Etat étranger n'accorde pas la réciprocité. A part les impôts, les cantons peuvent percevoir des taxes pour la délivrance des permis ou pour d'autres services. Mais les taxes cantonales de passage sont interdites. Le droit de percevoir des taxes d'entrée sur les véhicules automobiles étrangers est réservé à la Confédération (art. 67). Le Conseil fédéral décide s'il y a lieu d'en faire usage. Les taxes d'entrée ne seront guère perçues, en fait, qu'à titre de représailles envers l'Etat étranger, la tendance actuelle étant de libérer de toute charge financière les automobiles étrangers qui ne restent que temporairement au pays. Le produit des taxes d'entrée pourra être affecté à couvrir les frais d'assurance (art. 52). Les intéressés ont encore formulé différents vœux ayant pour but de traiter en détail l'imposition intercantonale, la réduction des émoluments pour des formalités de transfert, qui sont parfois excessifs, le remboursement partiel de taxes en cas de perte du véhicule au cours de la période d'imposition, etc. Nous n'avons pu accepter de régler de tels détails dans la loi, et nous avons rappelé que la double imposition est interdite; les demandes justifiées des contribuables trouveront sans doute un accueil favorable dans les cantons.

Contrairement au projet de 1926, le nouveau projet ne prévoit pas de subventions fédérales pour les routes d'automobiles. La question, en effet, a été réglée provisoirement par l'arrêté fédéral du 21 septembre 1928 concernant les subventions aux cantons pour les routes ouvertes aux automobiles. Cette réglementation ne prendra sans doute fin que lorsque la question aura été définitivement tranchée par une modification de la constitution. L'urgence du présent projet ne permet évidemment pas de la fixer ici définitivement.

Sont abrogés dès l'entrée en vigueur du présent projet toutes les dispositions contraires des législations cantonales et fédérale, ainsi que les concordats sur la circulation des véhicules automobiles des 13 juin 1904, 7 avril 1914 et 29 décembre 1921. La date de l'entrée en vigueur est fixée par le Conseil fédéral.

Le projet que nous avons l'honneur de vous soumettre doit apporter à notre pays, dans le domaine de la circulation des automobiles et des cycles, l'unité dont il a tant besoin. Les concordats ne pouvaient plus suffire au développement énorme pris par l'automobilisme, surtout depuis la fin de la guerre mondiale.

Nous croyons que notre projet tient compte, dans la mesure du possible, des intérêts de tous: automobilistes et autres usagers de la route, Confédération et cantons. Une solution utile ne pouvait être trouvée qu'en faisant céder les intérêts particuliers devant l'intérêt général.

En vous recommandant d'adopter le présent projet de loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 12 décembre 1930.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,
MUSY.

Le chancelier de la Confédération,
KAESLIN.

(Projet.)

Loi fédérale

SUR

la circulation des véhicules automobiles et des cycles.

**L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA
CONFÉDÉRATION SUISSE,**

vu les articles 37bis, 64 et 64bis de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 12 décembre 1930,

*arrête:***TITRE PREMIER****Dispositions générales.****Article premier.**Champ d'applica-
tion.

¹ La présente loi s'applique à l'emploi des véhicules automobiles et des cycles sur la voie publique, ainsi qu'à la circulation des usagers sur les routes ouvertes aux véhicules automobiles ou aux cycles.

² Les diverses catégories de véhicules automobiles mentionnées dans la présente loi seront définies dans l'ordonnance d'exécution. En cas de doute, le Conseil fédéral décide si et dans quelle mesure la loi est applicable à une catégorie de véhicules ou à tel véhicule désigné spécialement.

³ Pour la circulation sur les routes ouvertes exclusivement à des véhicules automobiles ou aux cycles, le Conseil fédéral peut prescrire des dérogations à la présente loi.

Art. 2.Routes de grand
transit.

Le Conseil fédéral peut déclarer totalement ou partiellement ouvertes aux véhicules automobiles et aux cycles certaines routes nécessaires au grand transit. Il prend auparavant l'avis du gouvernement cantonal.

Art. 3.

¹ Les cantons peuvent interdire complètement ou restreindre temporairement, pour les véhicules automobiles et les cycles, l'usage de toutes les routes non ouvertes au grand transit, ou de certaines d'entre elles, en tant que la Confédération n'en a pas besoin pour son service. Avant d'édicter des restrictions de temps à titre permanent ou périodique, ils prennent l'avis du Conseil fédéral.

Routes non ouvertes au grand transit.

² Les cantons peuvent statuer d'autres restrictions, pour certaines routes, lorsque la sécurité de la circulation ou les conditions constructives de la route l'exigent. S'il s'agit de restrictions permanentes, elles seront auparavant soumises au Conseil fédéral pour approbation.

³ Demeure également réservée la réglementation locale de la circulation pour les routes présentant des conditions spéciales; elle est soumise à l'approbation de l'autorité cantonale.

Art. 4.

¹ Les routes seront pourvues des signaux uniformes prescrits par le Conseil fédéral.

Signalisation routière.

² Les cantons sont tenus d'interdire le placement le long des routes ou en dehors de celles-ci, d'affiches-réclames compromettant la sécurité de la circulation. Les affiches ne doivent pas affecter la forme des signaux de la route; il est également interdit d'employer des couleurs susceptibles de créer des confusions avec les signaux.

TITRE DEUXIÈME

Dispositions relatives à la circulation sur les routes ouvertes aux véhicules automobiles ou aux cycles.

CHAPITRE PREMIER

Permis pour les véhicules automobiles et pour leurs conducteurs.

Art. 5.

¹ Pour être admis à circuler, tout véhicule automobile doit être au bénéfice d'un permis de circulation.

Genres de permis.

² Nul ne peut conduire un véhicule automobile sur la voie publique, s'il n'est porteur d'un permis de conduire.

Art. 6.

¹ Le permis de circulation est délivré par le canton dans lequel la véhicule est stationné, le permis de conduire par le canton dans lequel le requérant a son domicile.

Délivrance. Validité.

² Les permis sont délivrés pour l'année civile et doivent être renouvelés chaque année.

³ Ils sont valables pour le territoire de la Confédération.

Art. 7.

Le permis de circulation.

¹ Le permis de circulation est dressé au nom du détenteur du véhicule automobile. Il est délivré lorsqu'il a été constaté par une expertise officielle que le véhicule est propre à l'usage auquel il est destiné et lorsque le requérant justifie être au bénéfice de l'assurance de responsabilité civile exigée par la présente loi.

² Le permis de circulation contient toutes les indications essentielles pour constater l'identité du véhicule.

³ Le Conseil fédéral édicte les prescriptions relatives aux propriétés techniques des véhicules, ainsi qu'au genre et à l'étendue de l'expertise.

Art. 8.

Transfert du permis de circulation.

¹ Lorsqu'un véhicule change de mains, le nouveau détenteur doit, sous peine d'une amende disciplinaire, faire transférer le permis de circulation à son nom, dans les quatorze jours.

² Ce transfert ne produit ses effets qu'à partir de l'inscription officielle faite sur le permis.

Art. 9.

Le permis de conduire.

¹ Le permis de conduire est délivré à la suite d'un examen dans lequel le requérant justifie de sa capacité de conduire sans danger pour la sécurité publique et de sa connaissance des prescriptions sur la circulation. Le Conseil fédéral décide si des examens subis à l'étranger peuvent être considérés comme suffisants et, le cas échéant, lesquels.

² Le permis de conduire ne peut être délivré aux personnes qui n'ont pas atteint l'âge de dix-huit ans révolus; qui sont incapables de discernement ou qui sont atteintes d'une infirmité physique ou mentale les empêchant de conduire sûrement; qui sont adonnées à la boisson; qui, pour d'autres raisons, constatées par l'autorité, paraissent dépourvues des qualités nécessaires.

³ Le permis de conduire est valable pour les catégories de véhicules pour lesquelles il a été délivré.

⁴ Le requérant dont le permis n'a pas été renouvelé pendant deux ans à compter de son échéance doit subir un nouvel examen. Si sa capacité de conduire soulève des doutes, le nouvel examen peut être fixé plus tôt.

Art. 10.

Un permis de conduire spécial est exigé pour les transports professionnels de personnes et pour la conduite de voitures automobiles de poids lourd transportant des personnes, régulièrement ou occasionnellement. Il ne peut être délivré qu'à des personnes ayant atteint l'âge de vingt-deux ans révolus.

Permis de conduire spécial.

Art. 11.

¹ La Confédération peut délivrer des permis fédéraux de circulation pour ses véhicules et des permis fédéraux de conduire pour les conducteurs.

Permis fédéraux.

² Elle peut faire procéder aux examens par ses propres agents ou en charger les cantons.

³ Les permis fédéraux de conduire sont valables dans toute la Suisse, même pour les véhicules qui ne sont pas au service de la Confédération.

Art. 12.

¹ Les autorités cantonales ont le droit de contrôler en tout temps les permis et le véhicule.

Contrôle.

² En course, le conducteur doit toujours être muni des permis.

Art. 13.

¹ Le permis de circulation doit être retiré par l'autorité administrative compétente du canton où le véhicule est stationné lorsque celui-ci ne répond plus aux conditions requises ou que l'assurance vient à cesser ou ne satisfait plus aux prescriptions légales.

Retrait des permis.

² Le permis de conduire doit être retiré par l'autorité administrative compétente du canton de domicile si des circonstances qui en auraient empêché l'octroi viennent à être connues ou se produisent après la délivrance du permis.

³ Le retrait du permis de conduire peut être ordonné, temporairement ou définitivement, par l'autorité administrative compétente du canton de domicile, ou, au titre de peine accessoire, par le juge, si le titulaire a compromis la sécurité de la route par une infraction grave ou par des contraventions réitérées aux prescriptions sur la circulation.

⁴ Le permis de conduire doit être retiré pour un mois au moins lorsque le titulaire a conduit le véhicule en état d'ivresse; pour un an au moins si, étant en état d'ivresse, il a causé un accident de quelque gravité.

⁵ Les cantons ont le droit de demander au canton de stationnement

le retrait du permis de circulation, au canton de domicile le retrait du permis de conduire.

⁶ L'autorité fédérale compétente statue, de son chef ou à la demande d'un canton, sur le retrait des permis fédéraux.

Art. 14.

Apprentissage.

¹ Les courses d'apprentissage ne peuvent avoir lieu qu'avec des véhicules au bénéfice d'un permis de circulation. L'apprenti doit être accompagné d'une personne munie du permis de conduire, qui assume en droit la responsabilité.

² Pour ces courses, l'apprenti doit demander à l'autorité du canton de son domicile un permis d'apprenti conducteur.

³ Les personnes qui font métier d'enseigner la conduite des véhicules automobiles doivent être au bénéfice d'une autorisation délivrée par le canton de leur domicile. Les conditions de délivrance et de retrait sont fixées par le Conseil fédéral.

Art. 15.

Recours.

¹ Les décisions de l'autorité administrative portant refus ou retrait d'un permis, sont susceptibles d'un recours formé par écrit auprès du gouvernement cantonal, dans les dix jours à compter de la notification, à moins que la décision n'ait été prise par le gouvernement comme autorité cantonale unique, ou par un chef de département comme autorité cantonale unique ou en dernière instance.

² En cas de refus, la décision cantonale rendue en dernière instance est définitive.

³ En cas de retrait, la décision rendue en dernière instance par l'autorité administrative cantonale peut être portée par voie de recours devant le département fédéral de justice et police, dans les trente jours à compter de la notification. Le canton dont la demande de retrait a été rejetée en dernière instance par le canton compétent, peut également et dans le même délai recourir au département fédéral de justice et police. La décision de ce dernier est définitive dans l'un et l'autre cas.

⁴ L'autorité qui statue peut attribuer au recours l'effet suspensif.

Art. 16.

Véhicules automobiles et conducteurs étrangers.

Le Conseil fédéral édicte les prescriptions relatives aux plaques de contrôle et aux permis pour les véhicules automobiles et les conducteurs étrangers.

CHAPITRE II

Prescriptions sur la circulation.

A. Véhicules automobiles.

Art. 17.

¹ Les véhicules automobiles ne doivent circuler que s'ils sont en parfait état de fonctionnement. Garanties de sécurité.

² La sécurité de la circulation ne doit pas être compromise par le surmenage du conducteur ou par toute autre circonstance qui le priverait de la maîtrise du véhicule.

³ Le Conseil fédéral régle la durée de travail des conducteurs d'entreprises de transports professionnels de personnes et de marchandises et assure un repos convenable à tous les autres conducteurs professionnels.

Art. 18.

¹ Tout conducteur de véhicule automobile doit se conformer aux instructions et aux injonctions de la police de la circulation. Police de la circulation et signes à donner.

² Lorsque les circonstances l'exigent, cette police peut ordonner des dérogations aux règles de la circulation.

³ Le Conseil fédéral édicte les prescriptions concernant les signes à donner par la police de la circulation et par les conducteurs.

Art. 19.

Tout véhicule automobile doit, dès la chute du jour ou en cas de brouillard intense, être muni de feux à l'avant et à l'arrière. Cette obligation cesse lorsque le véhicule stationne sur une route éclairée ou dans un parc établi par l'autorité. Eclairage.

Art. 20.

Tout véhicule automobile doit être muni d'un appareil avertisseur, dont il sera fait usage lorsque la sécurité de la circulation l'exige. Appareil avertisseur.

Art. 21.

¹ Le conducteur est tenu de veiller à ce qu'il ne se produise pas d'excès de bruit, de fumée et d'odeur. Bruit, fumée et odeur.

² Le véhicule automobile doit être muni d'un dispositif d'échappement silencieux établi de manière que le conducteur n'y puisse rien changer.

Art. 22.

Bandages.

Tous les véhicules automobiles doivent être munis de bandages pneumatiques. Le Conseil fédéral peut autoriser des exceptions par voie d'ordonnance.

Art. 23.

Poids maximum.

Le poids total d'une voiture automobile en pleine charge n'excédera pas douze tonnes.

Art. 24.

Largeur maximum.

La largeur d'une voiture automobile ne doit pas dépasser 2 m 35.

Art. 25.

Vitesse.

¹ Le conducteur doit être constamment maître de son véhicule et en adapter la vitesse aux conditions de la route et de la circulation. Il est tenu de ralentir ou au besoin de s'arrêter, notamment dans les localités, aux passages à niveau, et partout où son véhicule risque de troubler la circulation, d'incommoder le public ou de causer un accident.

² Tout véhicule automobile doit être muni d'un indicateur de vitesse, si sa construction lui permet de dépasser une vitesse de quinze kilomètres à l'heure.

Art. 26.

Vitesse maximum.

Le Conseil fédéral fixe par voie d'ordonnance les vitesses maxima pour les voitures de poids lourd. Pour les autres véhicules automobiles, le Conseil fédéral peut prescrire des vitesses maxima par voie d'ordonnance.

Art. 27.

Croisement et dépassement.

¹ Le conducteur doit tenir sa droite, croiser à droite et dépasser à gauche.

² Il est interdit de dépasser aux croisées de routes, aux passages à niveau et aux endroits où la vue est restreinte, en particulier aux tournants.

³ Les véhicules automobiles ont la priorité de passage sur les autres usagers de la route; ceux qui transportent des personnes ont la priorité sur les autres véhicules automobiles. Dans les limites de cette réglementation, le véhicule automobile le plus rapide a la priorité sur les autres. En dépassant, le conducteur aura égard aux autres usagers de la route.

⁴ Les tournants à droite doivent être pris à la corde, les tournants à gauche, au large.

⁵ Aux bifurcations et aux croisées de routes, le conducteur doit ralentir et céder le passage au véhicule automobile qui vient en même temps de droite.

⁶ Le véhicule automobile circulant sur une route désignée comme route principale a la priorité sur les autres; le conducteur venant par une route secondaire est tenu de ralentir.

Art. 28.

¹ Il est interdit d'organiser des courses de vitesse sur la voie publique sans la permission de l'autorité cantonale. La permission ne peut être accordée que s'il a été conclu une assurance spéciale couvrant les dommages dont les organisateurs de la course et les participants pourraient être rendus civilement responsables.

Courses de vitesse et d'essai.

² Si la permission est accordée, l'autorité cantonale peut autoriser des dérogations aux dispositions de la présente loi relatives à la circulation et prescrire des mesures spéciales de sécurité.

³ Le département fédéral de justice et police a un droit d'opposition contre les autorisations de courses de vitesse sur les routes de grand transit.

⁴ Les fabriques de véhicules automobiles et les garages sont tenus de demander à l'autorité cantonale une autorisation spéciale pour les courses d'essai dans lesquelles il est dérogé aux dispositions de la présente loi. Pour des courses de ce genre, l'autorité cantonale peut désigner certaines routes et fixer les conditions de leur utilisation. Elle peut déléguer cette compétence aux autorités de certaines communes.

B. Cycles.

Art. 29.

¹ Tout cycle doit être pourvu d'un frein à action rapide et d'un appareil avertisseur, dont il sera fait usage lorsque la sécurité de la circulation l'exige.

Frein. Avertisseur. Eclairage.

² Dès la chute du jour, tout cycle monté doit être muni de lumière.

Art. 30.

Sont applicables aux cyclistes les articles de la présente loi concernant la police de la circulation et les signes à donner, la vitesse, le croisement et le dépassement et les courses de vitesse et d'essai.

Prescriptions sur la circulation.

Art. 31.

¹ Les cantons peuvent obliger les cyclistes à s'assurer contre la responsabilité civile.

Exclusion de la plaque de contrôle numérotée, Assurance.

² Même dans les cantons qui font usage de cette faculté, les cyclistes sont dispensés de munir leur véhicule d'une plaque de contrôle numérotée.

C. Autres usagers de la route.

Art. 32.

Véhicules attelés,
charrettes et voi-
tures à bras.

¹ Les véhicules attelés doivent être munis, dès la chute du jour, d'un feu visible de devant et de derrière. Cette obligation cesse, lorsque le véhicule stationne sur une route éclairée ou dans un parc établi par l'autorité.

² Les articles de la présente loi relatifs à la police de la circulation et aux signes à donner, ainsi qu'au croisement et au dépassement, sont applicables par analogie aux véhicules attelés, aux charrettes et aux voitures à bras.

Art. 33.

Cavalliers et trou-
peaux.

A l'approche d'un véhicule automobile, les cavaliers et les gardiens de troupeaux doivent se ranger pour les laisser passer. Pour le surplus, sont applicables par analogie les articles de la présente loi relatifs à la police de la circulation et aux signes à donner, ainsi qu'au croisement et au dépassement.

Art. 34.

Piétons.

¹ Sur les tronçons où la vue est restreinte, et à l'approche de véhicules automobiles, le piéton doit suivre le bord de la route. Il doit utiliser les trottoirs ou les pistes réservées. La route doit être traversée avec prudence.

² Le piéton se conformera également aux injonctions de la police de la circulation et aux signes des conducteurs de véhicules.

D. Accidents.

Art. 35.

Conduite en cas
d'accident.

¹ Quand un véhicule automobile, un cycle ou un véhicule attelé est impliqué dans un accident, le conducteur est tenu de s'arrêter aussitôt.

² S'il y a des blessés, le conducteur doit offrir son assistance et pourvoir aux secours. Il doit aviser le poste de police le plus proche et indiquer son domicile et son lieu de séjour en Suisse. Si l'accident n'a causé que des dégâts matériels, le conducteur est tenu d'aviser immédiatement le lésé ou le poste de police le plus proche, en indiquant son domicile et son lieu de séjour en Suisse.

TITRE TROISIÈME

Responsabilité civile et assurance.

CHAPITRE PREMIER

Responsabilité civile.

Art. 36.

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

Responsabilité civile du détenteur p. dommages causés aux personnes.

² Il est libéré de la responsabilité civile si l'accident a été causé par la force majeure, par la faute de la personne tuée ou blessée, ou par la faute d'un tiers, à l'exclusion d'une faute concomitante du détenteur ou des personnes pour lesquelles il est responsable.

³ Si l'accident a été causé par la faute de la personne tuée ou blessée, concurremment avec une faute du détenteur ou des personnes pour lesquelles il est responsable, ou avec le danger spécial résultant de l'emploi du véhicule automobile, le juge peut, en tenant compte de toutes les circonstances, réduire proportionnellement l'indemnité.

⁴ Le juge peut également réduire l'indemnité lorsque la personne tuée ou blessée était transportée gratuitement par le véhicule.

⁵ Si un tiers non autorisé a fait usage du véhicule sans la faute du détenteur, ce tiers est civilement responsable en lieu et place du détenteur.

⁶ Ne sont pas considérées comme des tiers, au sens du présent article, les personnes que le détenteur emploie au service du véhicule ou qui le conduisent avec son consentement.

Art. 37.

¹ Le détenteur du véhicule automobile est en outre responsable des objets se trouvant sous la garde de la personne tuée ou blessée qui ont été avariés, détruits ou perdus en connexité avec l'accident.

Responsabilité civile du détenteur pour dommages causés aux choses.

² Sauf ce cas, la responsabilité du détenteur pour dommages causés aux choses est régie par les dispositions du code des obligations.

Art. 38.

¹ Lorsqu'un dommage que le détenteur du véhicule automobile est tenu de réparer, même sans qu'il y ait faute de sa part, est causé par plusieurs véhicules automobiles, les différents détenteurs en répondent solidairement à l'égard du tiers.

Dommages causés par plusieurs véhicules automobiles.

² Dans les rapports entre détenteurs, la part de réparation incombant à chacun d'eux est proportionnelle à la gravité de sa faute. Si celle-ci ne peut être établie, les détenteurs sont responsables à

égalité. Il en est de même lorsque seuls les détenteurs ont subi un dommage.

Art. 39.

Responsabilité civile en cas de changement de détenteur.

Lorsqu'un véhicule automobile change de mains, l'ancien détenteur demeure civilement responsable, à côté du nouveau, jusqu'au transfert officiel du permis de circulation, mais seulement dans les limites de son contrat d'assurance. Le nouveau détenteur qui a réparé le dommage a, jusqu'à concurrence de la somme assurée, un droit de recours contre l'ancien détenteur ou sa société d'assurance.

Art. 40.

Indemnités. Responsabilités concurrentes. Droit de recours.

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

² Il en est de même pour la répartition et le recours entre les personnes civilement responsables, s'il y a concours de fautes commises par plusieurs personnes ou de plusieurs causes de responsabilité civile.

Art. 41.

Réparation morale et réduction de l'indemnité.

¹ S'il y a eu faute du détenteur ou d'une personne dont il est responsable, le juge peut, en tenant compte des circonstances particulières, notamment quand il y a eu dol ou faute grave, allouer à la partie lésée ou, en cas de mort, à la famille de la victime une somme équitable, indépendamment de la réparation du dommage constaté.

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

Art. 42.

Conventions nulles ou annulables.

¹ Est nulle toute convention qui exclut ou restreint la responsabilité civile.

² Est annulable toute convention par laquelle une indemnité manifestement insuffisante a été stipulée.

Art. 43.

Prescription.

¹ L'action contre le détenteur se prescrit par un an, à compter du jour où la partie lésée a eu connaissance du dommage ainsi que de la personne qui en est l'auteur, et dans tous les cas par dix ans, dès le jour où l'accident s'est produit. 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.

² La suspension, l'empêchement et l'interruption de la prescription sont régies par les dispositions du code des obligations.

Art. 44.

Les actions contre la personne civilement responsable peuvent être intentées devant le tribunal du lieu de son domicile ou du lieu de l'accident.

For.

Art. 45.

Dans les procès concernant les prétentions fondées sur la présente loi, le juge apprécie librement les faits de la cause, sans être lié par les règles de la procédure cantonale sur la preuve.

Appréciation du juge.

CHAPITRE II

Assurance.

Art. 46.

¹ Le permis de circulation n'est délivré que si le détenteur du véhicule automobile justifie être au bénéfice d'une assurance de responsabilité civile pour les conséquences de tout accident dont il est responsable en application de la présente loi. Toutefois, pour les dommages causés aux choses et à la demande de l'assuré, une somme de cent francs au maximum pourra être déduite de la somme couverte par l'assurance. Mais cette déduction ne pourra pas être opposée au tiers.

Objet.

² Par le transfert du permis de circulation, les droits et les obligations qui découlent du contrat d'assurance passent de plein droit au nouveau détenteur. L'assureur et le nouveau détenteur peuvent résilier l'assurance dans les quatorze jours à compter du moment où ils ont eu connaissance du transfert.

³ Le détenteur d'un véhicule automobile n'est pas tenu de s'assurer contre les conséquences de sa responsabilité civile envers son conjoint, ses ascendants et ses descendants.

⁴ Les véhicules automobiles de la Confédération et des cantons ne sont pas soumis à l'assurance obligatoire.

Art. 47.

¹ L'assurance de responsabilité civile contractée pour un véhicule automobile confère au lésé, dans les limites des sommes assurées par contrat, une action directe contre l'assureur.

Action directe du lésé.

² S'il y a plusieurs lésés et si le total des indemnités dues par le détenteur du véhicule excède la somme assurée, les droits des lésés

contre l'assureur sont réduits proportionnellement jusqu'à concurrence de cette somme. Cependant, 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.

³ L'action directe contre l'assureur se prescrit par deux ans à compter du jour de l'accident.

Art. 48.

Exceptions découlant du contrat d'assurance ou de la loi sur le contrat d'assurance.

¹ Les exceptions découlant du contrat d'assurance ou de la loi sur le contrat d'assurance qui auraient pour effet de réduire ou de supprimer l'indemnité d'assurance ne peuvent être opposées au lésé.

² En revanche, l'assureur a un droit de recours contre le preneur d'assurance dans la mesure où il aurait été autorisé à refuser ou à réduire ses prestations d'après le contrat d'assurance ou la loi sur le contrat d'assurance.

Art. 49.

Suspension ou cessation de l'assurance.

L'assureur est tenu d'aviser l'autorité cantonale de toute suspension ou cessation de l'assurance. La suspension ou la cessation déploie ses effets au plus tôt quatorze jours après réception de l'avis.

Art. 50.

Sommes assurées.

¹ La somme assurée doit s'élever, pour tout motorcycle, à trente mille francs au moins et pour toute voiture automobile à cinquante mille francs au moins par victime.

² Pour chaque accident, la somme doit s'élever au moins à soixante mille francs pour un motorcycle, et à cent mille francs pour une voiture automobile.

³ Pour une voiture automobile de poids lourd destinée au transport de personnes, la somme s'élèvera pour chaque accident:

à cent cinquante mille francs au moins si le véhicule est aménagé pour dix personnes au maximum;

à trois cent mille francs au moins pour onze à vingt personnes; et à cinq cent mille francs au moins pour plus de vingt personnes.

⁴ La somme assurée comme indemnité pour les dommages causés aux choses doit s'élever au moins à trois mille francs pour tout motorcycle et à cinq mille francs pour toute voiture automobile.

Art. 51.

L'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurances autorisée par le Conseil fédéral à opérer en Suisse.

Assurenr.

Art. 52.

Le Conseil fédéral édicte les prescriptions régissant l'assurance de responsabilité civile des véhicules automobiles étrangers. Il pourra affecter à la couverture des frais d'assurance le produit des taxes qui seraient perçues à l'entrée en Suisse.

Véhicules automobiles étrangers.

CHAPITRE III

Rapports avec les autres lois concernant la responsabilité civile.

Art. 53.

¹ Si la personne victime d'un accident causé par un véhicule automobile est assurée à la caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents, ses droits se déterminent conformément à la législation fédérale sur l'assurance en cas d'accidents. Pour ses prestations, la caisse nationale peut recourir contre les tiers, conformément à la loi.

Assurance fédérale en cas d'accidents.

² Tous droits plus étendus de la victime ou de ses survivants restent acquis.

³ L'article 129 de la loi sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents demeure réservé.

Art. 54.

¹ Les dispositions de la présente loi sur la responsabilité civile sont également applicables aux dommages causés par les véhicules automobiles de la Confédération.

Véhicules automobiles de la Confédération.

² Si une personne au bénéfice de l'assurance militaire est victime d'un accident causé par l'emploi d'un véhicule automobile militaire, la législation fédérale sur l'assurance des militaires est seule applicable.

TITRE QUATRIÈME

Dispositions pénales.

Art. 55.

¹ Le conducteur d'un véhicule automobile qui contrevient aux prescriptions sur la circulation contenues dans la présente loi ou dans l'ordonnance d'exécution est puni de l'amende jusqu'à deux cents francs.

Infraction aux prescriptions sur la circulation.

² Dans les cas graves ou s'il y a récidive, la peine peut être l'emprisonnement jusqu'à dix jours ou l'amende jusqu'à cinq cents francs.

³ Le cycliste ou le conducteur d'un véhicule attelé qui contrevient aux prescriptions sur la circulation contenues dans la présente loi ou dans l'ordonnance d'exécution est puni de l'amende jusqu'à vingt francs; dans les cas graves ou, s'il y a récidive, jusqu'à cent francs.

Art. 56.

Conducteur en
état d'ivresse.

Celui qui conduit en état d'ivresse un véhicule automobile est puni de l'emprisonnement jusqu'à vingt jours ou de l'amende jusqu'à mille francs.

Art. 57.

Infraction aux
règles de con-
duite en cas d'ac-
cident.

¹ Lorsqu'un véhicule automobile, un cycle ou un véhicule attelé sont impliqués dans un accident, et que le conducteur ne s'arrête pas aussitôt, ne prête pas assistance à la victime, ne requiert pas du secours ou omet d'annoncer l'accident, il est puni de l'amende jusqu'à mille francs.

² Dans les cas graves ou s'il y a récidive, la peine peut être l'emprisonnement jusqu'à deux mois ou l'amende jusqu'à deux mille francs.

³ Si le conducteur abandonne la victime en détresse, la peine peut être l'emprisonnement jusqu'à six mois ou l'amende jusqu'à cinq mille francs.

Art. 58.

Circulation sans
permis.

¹ Celui qui conduit un véhicule automobile qui n'est pas au bénéfice du permis de circulation, celui qui conduit un véhicule automobile sans être en possession du permis de conduire, celui qui, en dépit d'une invitation de l'autorité, ne restitue pas un permis qui lui a été retiré ou une plaque de contrôle qui a cessé d'être valable, celui qui soustrait au contrôle le véhicule ou les permis, est puni de l'amende jusqu'à cinq cents francs.

² Dans les cas graves ou s'il y a récidive, la peine peut être l'emprisonnement jusqu'à un mois ou l'amende jusqu'à mille francs.

³ Sont punis des mêmes peines le détenteur d'un véhicule automobile qui en tolère l'emploi sans que le véhicule soit au bénéfice d'un permis de circulation et le détenteur qui fait conduire son véhicule automobile par une personne ne possédant pas le permis de conduire.

⁴ Celui qui, en course, n'est pas en mesure de produire ses permis est puni de l'amende jusqu'à vingt francs et, en cas de récidive réitérée, jusqu'à cent francs.

Art. 59.

¹ Celui qui, sans se rendre coupable d'un vol, utilise sans droit un véhicule automobile, est puni de l'emprisonnement jusqu'à un mois ou de l'amende jusqu'à mille francs.

Soustraction.

² Dans les cas graves ou s'il y a récidive, la peine est l'emprisonnement jusqu'à un an et l'amende jusqu'à trois mille francs.

Art. 60.

¹ Le conducteur d'un véhicule automobile qui fait usage d'une plaque de contrôle fausse, falsifiée, rendue illisible ou délivrée pour un autre véhicule est puni de l'amende jusqu'à mille francs.

Plaque de contrôle.

² Dans les cas graves ou s'il y a récidive, la peine peut être l'emprisonnement jusqu'à deux mois ou l'amende jusqu'à deux mille francs.

³ Le conducteur qui circule sans plaque de contrôle est puni de l'amende jusqu'à deux cents francs.

Art. 61.

Celui qui endommage, fait disparaître, contrefait ou modifie un signal routier, celui qui place sur les routes ou en dehors de celles-ci des affiches-réclames compromettant la sécurité de la circulation routière, est puni de l'amende jusqu'à trois cents francs.

Protection des signaux routiers.
Affiches-réclames.

Art. 62.

¹ Les contraventions commises par négligence sont punissables.

Dispositions communes.

² Dans les cas où la loi prévoit l'emprisonnement et l'amende, le juge peut cumuler les deux peines.

³ La première partie du code pénal fédéral du 4 février 1853 est applicable.

⁴ Si une contravention prévue dans le présent titre renferme les éléments constitutifs d'une infraction frappée d'une peine plus sévère par la législation fédérale ou cantonale, il est fait application de cette peine.

Art. 63.

¹ La poursuite des contraventions incombe aux cantons.

Poursuite pénale.

² Les articles 14 et 41 de la loi du 9 décembre 1850 sur la responsabilité des autorités et des fonctionnaires de la Confédération ne sont pas applicables en la matière. Lorsque le Tribunal fédéral est saisi d'un recours en cassation contre un jugement cantonal, il peut

examiner si le fonctionnaire incriminé a commis la contravention dans l'accomplissement des devoirs de sa charge; dans ce cas, il apprécie librement les faits.

³ Les condamnations de fonctionnaires fédéraux prononcées en application de la présente loi doivent être communiquées au ministère public de la Confédération.

Art. 64.

Communication de
faits punissables.

L'autorité cantonale de police ou de justice est tenue de communiquer à l'autorité compétente pour retirer le permis de conduire tout fait punissable pouvant entraîner le retrait d'un permis.

TITRE CINQUIÈME

Application et entrée en vigueur de la loi.

Art. 65.

Exécution.

¹ Le Conseil fédéral arrête les mesures d'exécution de la présente loi.

² Il règle notamment encore par voie d'ordonnance les points suivants:

formules uniformes de permis;

formule uniforme pour le calcul de la force du moteur;

modèles uniformes de plaques de contrôle pour les véhicules automobiles;

contrôle concernant les véhicules automobiles, les permis de conduire et les décisions portant retrait de ces permis, ainsi que l'enregistrement des peines;

contrôle périodique de tous les véhicules automobiles ou de certaines catégories d'entre eux;

statistiques de la circulation routière, en particulier des accidents de la route;

exigences spéciales concernant les voitures automobiles servant au transport professionnel des personnes ou les voitures automobiles de poids lourd employées régulièrement ou occasionnellement au transport des personnes, ainsi que les conducteurs de ces véhicules; dispositions transitoires pour ces conducteurs;

permis spéciaux et plaques de contrôle spéciales pour fabriques de véhicules automobiles, ateliers de réparations, garages et marchands de véhicules automobiles, ainsi que permis de circulation à court terme pour des buts spéciaux;

genre et usage des feux et de l'appareil avertisseur; introduction d'enregistreurs de vitesse pour véhicules automobiles ou certaines catégories d'entre eux, lorsque les progrès techniques le permettront;

hauteur et longueur des voitures automobiles;

tracteurs, remorques, trains routiers et machines de travail; il peut excepter de tout ou partie des dispositions de la présente loi les tracteurs agricoles et d'autres véhicules mus par une force mécanique, dont la vitesse maximum est faible et dont l'emploi sur la voie publique est restreint;

règles à observer à l'égard des tramways et des chemins de fer routiers;

circulation sur les routes de montagne.

³ Le Conseil fédéral est autorisé, en tant que ce sera nécessaire, à régler uniformément certaines prescriptions locales relatives à la circulation.

⁴ Il est en outre autorisé à prendre, jusqu'au règlement par la loi, les mesures reconnues nécessaires à la suite d'inventions ou d'applications nouvelles concernant la technique de l'automobilisme ou en exécution d'accords internationaux.

Art. 66.

¹ Les cantons sont tenus d'adapter leurs dispositions concernant la circulation sur la voie publique aux prescriptions de la présente loi réglant la circulation.

Prescriptions et
autorités cantonales.

² Ils désignent les autorités cantonales compétentes pour assurer l'application de la présente loi et prennent les arrêtés d'exécution nécessaires.

Art. 67.

¹ Le droit des cantons de prélever des taxes et impôts demeure réservé; cependant toutes taxes cantonales de passage sont interdites.

Taxes et impôts.

² Le droit de percevoir des taxes d'entrée sur les véhicules automobiles étrangers est réservé à la Confédération. Le Conseil fédéral décide s'il y a lieu d'en faire usage.

³ L'imposition par les cantons des véhicules automobiles étrangers est permise, si ces véhicules restent en Suisse plus de trois mois; le Conseil fédéral peut conclure avec d'autres États des accords dérogeant à cette règle ou autoriser l'imposition avant ce terme, si l'État étranger n'accorde pas la réciprocité.

⁴ Les véhicules automobiles de la Confédération peuvent être imposés par les cantons pour le temps pendant lequel ils ne sont pas employés à son service.

⁵ Les cycles de la Confédération et les cycles militaires sont exempts de toutes taxes.

⁶ Pour les véhicules automobiles au bénéfice d'un permis de circulation qui sont transférés dans un autre canton, l'impôt doit être payé dans ce canton dès le commencement du trimestre de l'année civile qui suit leur transfert.

Art. 68.

Entrée en vigueur.

¹ Sont abrogés, dès l'entrée en vigueur de la présente loi, les concordats sur la circulation des véhicules automobiles des 13 juin 1904, 7 avril 1914 et 29 décembre 1921, ainsi que toutes des dispositions contraires des législations cantonales et fédérale.

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

**MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant un projet de loi fédérale
sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles. (Du 12 décembre 1930.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1930
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2634
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.12.1930
Date	
Data	
Seite	875-924
Page	
Pagina	
Ref. No	10 086 137

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.