

Circulaire

du

Conseil fédéral aux gouvernements cantonaux concernant la lutte contre les accidents de la route.

(Du 19 août 1946.)

Fidèles et chers Confédérés,

Du fait des conditions dues à la guerre, le nombre des véhicules automobiles a fortement diminué pendant les années 1939 à 1945. Cette réduction de la circulation a malheureusement abouti à un relâchement sensible de la discipline de tous les usagers de la voie publique. Il y avait donc lieu de craindre que la reprise de la circulation des véhicules automobiles après la guerre eût pour conséquence une augmentation considérable des accidents de la route.

Il résulte d'un communiqué du bureau fédéral de statistique du 30 juillet 1946 que le nombre des accidents auxquels ont participé des véhicules automobiles de tous genres s'est fortement accru dès que les restrictions concernant la circulation des véhicules à moteur dictées par la guerre furent rendues moins rigoureuses. Pendant le mois de janvier 1946, l'augmentation constatée par rapport au mois correspondant de l'année précédente a été d'environ 75 pour cent; en février, elle a même dépassé 150 pour cent. Après la suppression complète du rationnement des carburants, ces différences se sont encore accentuées. En effet, les accidents de véhicules automobiles ont été près de trois fois plus nombreux en mars et plus de quatre fois en avril que dans les périodes correspondantes de 1945. Le nombre total des accidents de la route pendant les quatre premiers mois de 1946 a presque doublé comparativement à la même période de l'année passée. Le nombre des victimes a, lui aussi, presque doublé depuis l'année précédente (90% de plus). L'augmentation du nombre des personnes blessées ou tuées dans des accidents de véhicules automobiles a été particulièrement forte. Le total des accidents de la circulation routière demeure inférieur d'environ 30 pour cent à celui de 1938, où le nombre des véhicules automobiles en circulation était notablement plus élevé. Par rapport à la densité du trafic routier, la fréquence des accidents pendant la période précitée

n'aura probablement pas dépassé le taux qu'elle avait atteint avant la guerre, et n'aura en tout cas pas eu l'importance extraordinaire que l'on redoutait.

Déjà avant la communication de cette statistique des accidents, M. le conseiller national Schmid-Oberentfelden a déposé, le 4 juin 1946, une motion qui a la teneur suivante :

Les accidents de la route augmentent ces derniers temps dans une proportion effrayante. Le Conseil fédéral est invité à prendre toutes les mesures pour remédier à l'insécurité qui en résulte, et au besoin à préparer une révision de la loi fédérale du 15 mars 1932 sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles.

Nous croyons pouvoir constater que les causes d'accidents ne tiennent pas, à vrai dire, à l'insuffisance de la législation, mais presque exclusivement au comportement incorrect d'usagers de la route de toutes catégories, dû à l'imprudence, à la maladresse ou à la témérité. Si tous les usagers observaient strictement les prescriptions légales, le nombre des accidents serait sans doute minime. C'est donc une tâche urgente de l'après-guerre d'augmenter la sécurité de la circulation routière en amenant le plus grand nombre possible d'usagers de la voie publique à se comporter correctement et en sévissant sans délai et avec la plus grande sévérité contre les défaillants.

Notre circulaire du 13 août 1935 concernant la lutte contre les accidents de la route énumérait les mesures qui, selon nous, devraient amener une amélioration dans ce domaine. Le texte de cette circulaire a été publié dans la *Feuille fédérale* de 1935, II^e volume, page 197 s. Son contenu est aussi reproduit partiellement dans la publication de notre département de justice et police intitulée « Récapitulation des circulaires interprétant la loi fédérale du 15 mars 1932 sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles, ainsi que le règlement d'exécution du 25 novembre 1932 » ; il y figure sous les articles de la loi entrant en ligne de compte. Nos considérations d'alors ont encore toute leur valeur.

Au chiffre 1^{er} de ladite circulaire, nous relevions l'importance de l'*éducation des usagers de la route* (introduction de l'enseignement obligatoire des règles de la circulation dans les écoles, examen des conducteurs de véhicules automobiles, utilisation judicieuse de la période qui précède l'examen, choix des experts officiels par les autorités, collaboration avec les associations d'automobilistes et de cyclistes). Dans cet ordre d'idées, nous attirons votre attention sur la résolution adoptée le 16 septembre 1938 par la conférence des chefs des départements de l'instruction publique au sujet de l'enseignement des règles de la circulation, résolution qui vous a été communiquée par la circulaire de notre département de justice et police du 27 novembre 1941 concernant la circulation des cycles et dont nous répétons ici la teneur :

1. L'enseignement des règles de la circulation ne doit pas être considéré comme une branche spéciale d'enseignement.

2. En revanche, cet enseignement doit être incorporé à toutes les branches appropriées et faire l'objet d'instructions, d'explications et d'initiations dans tous les degrés de l'école.

3. Indépendamment des démonstrations organisées dans les rues et sur les places publiques, cet enseignement doit comporter des notions théoriques concernant les règles essentielles et la discipline de la circulation.

4. L'enseignement des principes de la circulation doit être adapté aux conditions et aux exigences locales.

Nous vous recommandons vivement d'appliquer intégralement cette résolution pour le cas où vous ne l'auriez pas déjà fait. Dernièrement le « Touring-Club suisse » a édité un « Manuel pour l'enseignement de la circulation » qui constitue un excellent moyen d'enseignement à l'usage des instituteurs de tous les degrés scolaires. Ce manuel répond sans doute particulièrement au vœu de la conférence des chefs des départements de l'instruction publique d'incorporer aux branches d'enseignement actuelles les principales questions touchant la circulation. Aussi notre département de justice et police l'a-t-il recommandé aux autorités cantonales compétentes par sa circulaire du 19 juillet 1946.

Une grande importance doit aussi être attribuée à la *répression des infractions compromettant la sécurité de la route*. Lors de la conférence des directeurs de justice et police tenue en octobre 1934 à Sion, on avait déjà relevé que les dispositions pénales de la loi sur les automobiles étaient appliquées avec trop peu de rigueur et que souvent, même pour des infractions graves, les tribunaux infligeaient des peines insuffisantes. Notre circulaire du 13 août 1935 (chiffre II) vous donnait connaissance de ce qui précède et ajoutait que non seulement les conducteurs d'automobiles, mais aussi les cyclistes et les conducteurs d'attelages doivent savoir qu'ils s'exposent à des peines sévères si leur mépris des prescriptions est de nature à mettre en danger la vie des autres usagers de la voie publique. Nous estimons de notre devoir de rappeler une fois encore cette nécessité, quoique la plupart des tribunaux en tiennent compte aujourd'hui.

Le *retrait du permis de conduire* constitue le moyen approprié pour éloigner de la route les automobilistes et les motocyclistes incapables ou effrontés. Notre circulaire du 13 août 1935 relevait que plusieurs cantons devraient agir plus rigoureusement à ce sujet. Suivant les constatations faites, on aurait trop largement tenu compte, même dans les cas d'atteinte grave à la sécurité, des conditions personnelles du conducteur, sans se soucier suffisamment du danger auquel sont exposés les autres usagers de la route, en l'autorisant à continuer à circuler. Des conducteurs ivres ou légèrement pris de boisson, pour lesquels l'article 13 de la loi prévoit toujours le retrait du permis de conduire, auraient également bénéficié de cette mansuétude. Ces dernières années aussi, de semblables constatations ont dû être faites. Nous vous prions donc instamment de vouer toute votre attention au retrait du permis de conduire en tenant compte de ces considérations.

Dans les limites des mesures concernant la lutte contre les accidents de la route, le *contrôle de la circulation routière* et, partant, l'*activité de la police de la circulation sur la voie publique* revêtent une importance particulière. Nous avons aussi déjà émis notre opinion à ce sujet au chiffre IV de notre circulaire du 13 août 1935. Entre autres, nous avons tenu à signaler combien il importe de soigner la formation et l'instruction des agents de la police des routes. A cet égard, nous relevons qu'une commission des commandants de police cantonaux élaborait alors le plan d'une instruction uniforme. Dans la suite notre département de justice et police a approuvé le 28 février 1938, après avoir pris l'avis des directions cantonales de police, les « Règles pour la formation et l'instruction de la police de la circulation » établies par ladite commission; il les a envoyées aux cantons par circulaire du même jour. Nous vous prions de tenir compte, dans la mesure du possible, de ces règles pour l'organisation de votre police de la circulation.

La mesure la plus importante et la plus efficace en vue d'augmenter la sécurité de la circulation consiste en un large contrôle des routes par la police, afin de dépister dans une sérieuse proportion les infractions portant atteinte à cette sécurité. Un tel contrôle ne peut cependant être vraiment efficace que si la police de la circulation dispose d'un nombre d'hommes suffisant et si elle est motorisée autant que possible, ainsi que cela est exposé dans les règles susmentionnées. La police étant maintenant déchargée, dans une large mesure, des tâches qui lui incombaient en matière d'économie de guerre, un plus grand nombre d'hommes que jusqu'ici devrait, si cela n'a pas déjà été fait, de nouveau pouvoir être employé pour la police de la circulation. Dans certains cantons, on ne pourra peut-être pas éluder une augmentation des effectifs du corps de police. En tout cas, il est du devoir des cantons de pourvoir à l'application de la loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles et de veiller à ce que ses prescriptions soient effectivement observées.

La police de la circulation, en particulier la police motorisée, doit contrôler l'observation des prescriptions relatives à la circulation routière. Le chiffre II B 3 des « Règles pour la formation et l'instruction de la police de la circulation » prévoit à ce sujet ce qui suit: « Ce contrôle ne doit laisser passer aucune atteinte grave à la sécurité de la circulation. Un conducteur commet les plus graves contraventions: en dépassant un véhicule dans un endroit où la vue est restreinte, notamment dans un tournant; en prenant incorrectement un virage; en circulant à une vitesse exagérée par rapport aux conditions de la route et de la circulation; en conduisant en état d'ébriété. — Le contrôle de l'usage des feux est également très important. »

Pour ce qui est de la *vitesse maximum*, nous nous sommes prononcés de façon détaillée dans la partie générale, ainsi qu'au chiffre IV, 2^e alinéa (stricte observation des vitesses maxima des voitures automobiles lourdes et des trains routiers en particulier) de notre circulaire du 13 août 1935.

Si, en raison de l'augmentation de la circulation, la situation devait s'aggraver dans ce domaine malgré un contrôle plus sévère au sens des instructions en vigueur, nous devrions nous réserver de réexaminer la question de la réglementation des vitesses, afin de prendre toutes mesures appropriées pour garantir la sécurité de la circulation. Lors d'une révision de la législation fédérale sur les véhicules automobiles et les cycles, qui devra sans doute être envisagée sous peu, il y aura lieu de vouer à ce problème toute l'attention qu'il mérite et de tenir compte des expériences faites.

En ce qui concerne la *circulation des cycles*, notre département de justice et police a, dans sa circulaire du 27 novembre 1941, exposé de manière détaillée les mesures que, selon lui, les cantons peuvent prendre dans les limites de la législation actuelle en vue d'augmenter la sécurité de la circulation. Certaines de ces mesures ont été réalisées dans presque tous les cantons, alors que d'autres ne l'ont été, jusqu'à présent, que dans peu de cantons. Nous vous serions obligés de soumettre également ce problème à un nouvel examen approfondi.

Nous savons que vous êtes d'accord avec nous que l'ordre doit régner sur la route, afin que les accidents puissent être évités autant que possible. Par les indications contenues dans la présente circulaire, nous espérons faciliter votre tâche qui consiste à prendre incessamment toutes les mesures aptes à atteindre ce but sur la base de la loi actuelle et dont la nécessité s'impose de manière pressante du fait des circonstances. Ainsi, il est également donné suite à la motion déposée par M. le conseiller national Schmid-Oberentfelden et 49 cosignataires. Nous nous prononcerons plus tard sur la question de la révision de la loi fédérale du 15 mars 1932 sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles, qui devra être envisagée sous peu.

Nous saisissons cette occasion, fidèles et chers Confédérés, pour vous recommander avec nous à la protection divine.

Berne, le 19 août 1946.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

KOBELT.

Le chancelier de la Confédération,

LEIMGRUBER.

Circulaire du Conseil fédéral aux gouvernements cantonaux concernant la lutte contre les accidents de la route. (Du 19 août 1946.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1946
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	18
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.08.1946
Date	
Data	
Seite	1257-1261
Page	
Pagina	
Ref. No	10 090 529

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.