

Berne, 23 mars 2022

Expéditeur	Stefan Siegrist / Jürg Beutler
Téléphone	+41 31 390 21 10
E-mail	s.siegrist@bpa.ch
E-mail	j.beutler@bpa.ch

Révision de la loi fédérale sur la circulation routière

Arguments du BPA

L'Office fédéral des routes s'est fixé pour objectif de réduire le nombre annuel de tués sur les routes suisses à moins de 100 et celui des blessés graves à moins de 2500 d'ici à 2030. Cet objectif ne peut être atteint que si le Parlement met la révision de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) à profit pour poser les bons jalons en matière de sécurité routière. Cela a conduit le BPA à rédiger un argumentaire en vue des débats de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États sur ce projet de révision.

Permis de conduire à l'essai: préférer une clause de rigueur à un affaiblissement général des sanctions

Art. 15a, al. 3

Pour éviter le risque que la sanction prononcée ne soit parfois trop sévère et disproportionnée, il vaut mieux introduire une clause de rigueur que d'affaiblir, comme proposé, les sanctions prévues dans la loi.

- Si conduire sous l'influence de l'alcool ou rouler trop vite constituent «seulement» des infractions légères du point de vue de la LCR, ces comportements représentent cependant une grave mise en danger d'autrui, raison pour laquelle les sanctions qui s'appliquent aujourd'hui dans ces cas devraient être maintenues.
- Une étude détaillée menée en 2012 a montré que les sanctions légales actuelles produisent l'effet préventif espéré. Les nouveaux conducteurs les perçoivent comme suffisamment dissuasives et jugent la probabilité qu'elles soient prononcées suffisamment élevée. L'assouplissement proposé risque d'annuler les effets préventifs de la réglementation actuelle. Les nouveaux conducteurs percevront la nouvelle menace de sanction comme nettement moins dure, ce qui pourrait avoir des effets négatifs sur leur comportement.

Art. 15a, al. 4

Le BPA partage l'avis du Conseil fédéral selon lequel l'ordre des infractions ne doit pas avoir importance pour l'annulation du permis de conduire à l'essai.

- Il soutient la proposition de modifier l'art. 15a, al. 4, de telle sorte qu'il prévoit que le permis de conduire à l'essai devient caduc lorsque son titulaire commet une deuxième infraction au moins moyennement grave durant la période probatoire. Il estime cependant que cette conséquence juridique devrait également intervenir lorsque le titulaire a déjà commis plusieurs infractions légères ayant entraîné un retrait du permis et une prolongation de la période probatoire.

Le BPA s'engage pour votre sécurité. Centre de compétences depuis 1938, il vise à faire baisser le nombre d'accidents graves en Suisse grâce à la recherche et aux conseils prodigués. Dans le cadre de son mandat légal, il est actif dans la circulation routière, l'habitat, les loisirs et le sport.

Chauffards: ne pas abaisser la durée minimale du retrait du permis de conduire

Art. 16c, al. 2, let. a^{bis}

Le BPA estime que le débat autour des sanctions contre les chauffards va dans le mauvais sens.

- Conférer aux autorités d'exécution et aux tribunaux une plus grande marge d'appréciation afin qu'ils puissent tenir compte des circonstances du cas d'espèce et éviter des cas de rigueur inutiles, comme cela est proposé dans le message concernant le projet de révision, est tout à fait concevable.
- Abaisser la durée minimale du retrait de permis, actuellement fixée à vingt-quatre mois, compromettrait cependant la sécurité routière. Des études attestent que le retrait de permis est un moyen très efficace pour amener les chauffards, qui sont souvent des passionnés de voitures, à faire moins de manœuvres susceptibles de provoquer des accidents et donc de mettre en danger autrui.
- Les infractions concernées par la mesure proposée sont graves. Personne ne conduit par inadvertance à 70 km/h dans une zone 30, par exemple. Des études scientifiques révèlent que la probabilité qu'un piéton qui se fait heurter par une voiture décède augmente avec chaque kilomètre-heure supplémentaire. Si la vitesse du véhicule au moment de la collision est de 50 km/h, le risque de décès est ainsi six fois plus élevé que si elle est de 30 km/h.

Le Conseil fédéral propose de réduire la durée minimale du retrait de permis de vingt-quatre à douze mois. Le BPA est opposé à cette modification. Du point de vue de la prévention des accidents, il serait désastreux de ménager ce groupe à risque particulièrement élevé que constituent les chauffards. Dans sa réponse à la consultation relative à la révision de la LCR, le BPA a proposé de remanier complètement l'article en cause.

Suppression de l'obligation de suivre des cours d'éducation routière: une occasion manquée de réduire le nombre d'accidents

Art. 16e

En 2012, le Parlement a décidé d'introduire l'obligation pour les personnes soumises à un retrait de permis de conduire d'au moins six mois de suivre un cours d'éducation routière. Le Conseil fédéral n'a cependant jamais mis en vigueur la disposition correspondante. Aujourd'hui, il est même question de la supprimer. Selon le BPA, des arguments de poids plaident pourtant en faveur des cours obligatoires d'éducation routière.

- Il a été démontré à l'étranger, par exemple en Autriche, que ces cours sont très efficaces. Ils permettent aux délinquants de la route d'élaborer des solutions et des stratégies personnelles en vue de l'adoption d'un mode de conduite sûr et respectueux des règles. Il est prouvé scientifiquement qu'ils font baisser le taux de récidive parmi les délinquants de la route s'ils satisfont à certaines exigences de qualité.
- La mise en place de cours obligatoires d'éducation routière est possible. Il y a suffisamment de formateurs, les cours sont utiles même en cas de retrait de permis de courte durée et leur caractère obligatoire n'enlève rien à leur efficacité.

- La charge administrative que ces cours impliquent pour les offices de la circulation est gérable et leur coût est mis à la charge des participants. Le BPA juge acceptable que, pour pouvoir participer à un cours, les délinquants de la route doivent parfois attendre un certain temps qu'une place soit disponible, se rendre d'une région périphérique dans un centre urbain et supporter les coûts qui en découlent. L'obligation de suivre ces cours est la conséquence d'une grave infraction aux règles de la circulation, qui a éventuellement mis en danger d'autres usagers de la route ou leur a même porté préjudice.

Près de dix ans se sont écoulés depuis que le Parlement a voté l'introduction de l'obligation de suivre des cours d'éducation routière. Le BPA l'invite donc à mettre en œuvre cette mesure essentielle dans les meilleurs délais et à éviter dans tous les cas de supprimer l'art. 16e.

Transformer l'obligation de recours en droit de recours: un mauvais signal

Art. 65, al. 3

Le Conseil fédéral prévoit de transformer en droit de recours l'obligation de recours qui incombe actuellement aux assureurs lorsqu'un conducteur cause des dommages en étant dans l'incapacité de conduire ou en commettant un délit de chauffard.

- Introduire cette modification reviendrait à envoyer un mauvais signal aux délinquants de la route. Les excès de vitesse ainsi que la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de drogues restent des facteurs de risque majeurs dans la circulation routière et doivent donc être combattus de manière ciblée.
- Infliger une sanction financière aux délinquants de la route peut inciter ceux-ci à modifier leur comportement au volant. Si les conducteurs savent que leur assureur est tenu de se retourner contre eux au cas où ils provoqueraient un accident par une grave négligence, ils conduiront plus prudemment.
- Le BPA est donc clairement opposé à la transformation de l'obligation de recours en un simple droit de recours. Si les conducteurs ne s'exposent pas à des conséquences financières lorsqu'ils provoquent un accident de la route causant des dommages corporels ou matériels, ils prennent éventuellement plus de risques au volant.

Il est certain que l'actuel art. 65, al. 3, LCR contient des incohérences qu'il s'agit d'éliminer. Le but que le Conseil fédéral visait lors de l'introduction de cette disposition garde cependant toute sa pertinence. Affaiblir une mesure efficace pour lutter contre la délinquance routière représenterait un pas en arrière pour la sécurité routière. Aussi le BPA recommande-t-il de renoncer à la transformation de l'obligation de recours en droit de recours au profit d'une révision pragmatique de l'art. 65, al. 3, LCR.