



Loi fédérale sur la circulation routière

(LCR)

Modification du ...

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du 17 novembre 2021¹,
arrête :

I

La loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière² est modifiée comme suit :

Remplacements d'expressions
ne concerne que le texte italien

Art. 2, al. 2, 2^e phrase

² ... Le Conseil fédéral règle les modalités et fixe les exceptions.

Art. 6a, al. 2 et 4

² *Abrogé*

⁴ La Confédération et chaque canton nomment un interlocuteur pour toutes les questions liées à la sécurité routière (préposé à la sécurité).

Art. 9, al. 2^{bis} et 3^{bis}, 1^{re} phrase

^{2bis} Il peut admettre un dépassement de la longueur maximale et du poids maximal autorisés pour les véhicules et ensembles de véhicules qui présentent des caractéristiques de construction et d'équipement spéciales à des fins écologiques. Le dépassement admis ne doit pas excéder la longueur ou le poids supplémentaires que ces caractéristiques impliquent pour le véhicule ou pour l'ensemble de véhicules. La capacité de chargement des véhicules ne doit pas s'en trouver accrue.

¹ FF

² RS 741.01

^{3bis} Le poids total autorisé d'un véhicule automobile ou d'une remorque peut être modifié à la demande du détenteur. ...

Art. 15a, al. 3, 1^{re} phrase, et 4

³ Lorsque le permis de conduire à l'essai est retiré au titulaire parce qu'il a commis une infraction moyennement grave ou grave, la période probatoire est prolongée d'un an. ...

⁴ Le permis de conduire à l'essai est caduc si le titulaire commet une nouvelle infraction moyennement grave ou grave durant la période probatoire.

Art. 16, al. 2

² Lorsque la procédure prévue par la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre³ n'est pas applicable, une infraction aux prescriptions sur la circulation routière entraîne le retrait du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire, ou un avertissement.

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

² Après une infraction grave, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire est retiré :

^{a^{bis}} pour douze mois au minimum si le titulaire du permis a enfreint intentionnellement des règles fondamentales de la circulation au point de faire courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort, que ce soit par exemple en effectuant un dépassement hasardeux, en participant à une course de vitesse illicite avec des véhicules automobiles ou en commettant un excès de vitesse particulièrement important au sens de l'art. 90, al. 4 ;

Art. 17a⁴

Abrogé

Art. 25, al. 2, let. i⁵

Abrogé

Art. 25, al. 2^{bis}

^{2bis} En lieu et place des appareils visés à l'al. 2, let. i, le Conseil fédéral peut autoriser d'autres outils d'enregistrement tels que des programmes électroniques installés sur des unités mobiles et définir les conditions et exigences applicables.

³ RS 314.1

⁴ RO 2012 6291, en l'occurrence 6298 ; pas encore en vigueur

⁵ RO 2012 6291, en l'occurrence 6299 ; pas encore en vigueur

Titre 2a Véhicules équipés d'un système d'automatisation

Art. 25a Définition

Les véhicules équipés d'un système d'automatisation sont des véhicules capables d'assumer durablement et complètement toutes les tâches de conduite du conducteur, du moins dans certaines conditions.

Art. 25b Décharge des obligations du conducteur

¹ Le Conseil fédéral fixe les conditions et la mesure dans lesquelles le conducteur d'un véhicule équipé d'un système d'automatisation exigeant la présence du conducteur à bord du véhicule est déchargé de ses obligations de maîtrise du véhicule visées à l'art. 31, al. 1.

² Il peut prévoir que des véhicules équipés d'un système d'automatisation peuvent effectuer, sans la présence du conducteur à bord, des manœuvres sur des parkings séparés du reste du trafic et des aires de circulation destinées aux piétons et aux cyclistes. Il fixe les conditions et les exigences auxquelles doivent répondre ces parkings.

Art. 25c Véhicules sans conducteur sur certains tronçons

¹ Les véhicules équipés d'un système d'automatisation et ne nécessitant pas de conducteur ne peuvent être admis à circuler que sur des tronçons prédéfinis et doivent être surveillés par un opérateur.

² Le Conseil fédéral fixe les autres conditions d'admission et d'utilisation ainsi que la procédure d'admission ; il définit les droits et devoirs des opérateurs.

³ Le canton d'immatriculation (art. 22) définit au cas par cas les tronçons et, le cas échéant, les autres conditions dans lesquelles un véhicule sans conducteur peut être utilisé sur les tronçons en question. Il se met d'accord avec les cantons concernés pour les tronçons intercantonaux et avec l'OFROU pour les tronçons empruntant des routes nationales.

Art. 25d Véhicules sans conducteur aux dimensions réduites et de vitesse minimale

¹ Le Conseil fédéral peut prévoir que des véhicules aux dimensions réduites et de vitesse minimale ne nécessitant pas de conducteur peuvent être admis à la circulation sans que des tronçons précis soient définis ; il peut également dispenser l'opérateur de tels véhicules de certaines obligations. Il fixe les conditions d'admission, les conditions d'utilisation et la procédure d'admission.

² Le canton d'immatriculation obtient l'accord des cantons sur le territoire desquels les véhicules sont utilisés.

Art. 25e Dispositions communes

¹ Dans le cadre de la réglementation prévue aux art. 25*b* à 25*d*, le Conseil fédéral veille à ce que la sécurité de l'ensemble des usagers de la route ne soit pas compromise, à ce que les règles de la circulation routière puissent être respectées et à ce que les systèmes d'automatisation ne puissent traiter des données que si la fiabilité et l'intégrité de celles-ci sont garanties.² Les véhicules équipés d'un système d'automatisation doivent être munis d'un enregistreur de mode de conduite.

³ Le système d'automatisation et l'enregistreur de mode de conduite doivent être protégés contre tout accès non autorisé.

Art. 25f Exigences applicables à l'enregistreur de mode de conduite

¹ L'enregistreur de mode de conduite ne doit pas pouvoir être désactivé.

² Il doit enregistrer et horodater les événements suivants :

- a. l'activation du système d'automatisation ;
- b. la désactivation du système d'automatisation et la raison de la désactivation ;
- c. l'invitation faite par le système d'automatisation au conducteur à reprendre le contrôle du véhicule et la raison de l'invitation ;
- d. le blocage ou l'atténuation d'interventions du conducteur par le système d'automatisation ;
- e. l'enclenchement, par le système d'automatisation, d'une manœuvre visant à réduire les risques ;
- f. l'enclenchement, par le système d'automatisation, d'une manœuvre en cas d'urgence, et
- g. l'apparition de défaillances techniques importantes pour la sécurité.

³ S'agissant des véhicules sans conducteur, l'enregistreur de mode de conduite doit également enregistrer les événements suivants :

- a. la transmission d'un ordre par l'opérateur ;
- b. toute interruption de la liaison de communication avec l'opérateur.

⁴ L'enregistreur de mode de conduite doit enregistrer en circuit fermé les événements avec l'indication de la version logicielle installée du système d'automatisation.

⁵ Les données enregistrées par l'enregistreur de mode de conduite ne doivent pas pouvoir être modifiées. L'enregistreur écrase les données les plus anciennes lorsque le système atteint la limite de sa capacité de stockage.

⁶ Le Conseil fédéral précise les données à enregistrer en accord avec le droit international. Il peut exempter les véhicules visés à l'art. 25*d* de l'obligation d'être équipés d'un enregistreur de mode de conduite ou restreindre les types d'événements à enregistrer.

Art. 25g Accès aux données de l'enregistreur de mode de conduite

¹ Le détenteur du véhicule doit pouvoir accéder aux données de l'enregistreur de mode de conduite au moyen d'une interface standard. Ces données doivent lui être fournies dans un format facilement lisible. Le détenteur du véhicule ne peut accéder aux données enregistrées lors de trajets effectués par des tiers sans le consentement de ces derniers que dans la mesure où il peut faire valoir un intérêt légitime à consulter ces données à la suite d'un accident ou d'une infraction aux règles de la circulation routière.

² Le détenteur du véhicule fournit au conducteur et à l'opérateur toutes les données relatives aux trajets pour lesquelles ils peuvent faire valoir un intérêt légitime.

³ Les autorités policières, judiciaires et administratives compétentes peuvent lire et traiter les données de l'enregistreur de mode de conduite afin de faire la lumière sur des accidents ou de constater des infractions aux règles de la circulation routière. L'autorité est tenue d'effacer les données exploitées dès que celles-ci ne sont plus nécessaires à une éventuelle procédure pénale ou administrative, mais au plus tard six mois après la clôture de la procédure par une décision exécutoire.

⁴ Dans le cadre des contrôles périodiques des véhicules (art. 13, al. 4), les autorités d'immatriculation peuvent lire et traiter les données de l'enregistreur de mode de conduite afin de contrôler le bon fonctionnement du système d'automatisation. L'autorité d'immatriculation est tenue d'effacer les données exploitées dès que celles-ci ne sont plus nécessaires au contrôle, mais au plus tard deux ans après que le véhicule a été retiré de la circulation.

⁵ Les autorités d'immatriculation transmettent à l'OFROU les données exploitées conformément à l'al. 4 en précisant le type de véhicule, sous une forme qui ne permet pas d'identifier le conducteur, l'opérateur ou le véhicule en question. L'OFROU utilise les données à des fins de surveillance du marché et les met à disposition à des fins de recherche ou d'analyse.

Art. 25h Essais avec des véhicules équipés d'un système d'automatisation

¹ L'OFROU peut autoriser des essais de durée limitée avec des véhicules équipés d'un système d'automatisation. Dans ce cadre, il peut également autoriser des essais avec des véhicules ne nécessitant pas de conducteur sans que des tronçons ne soient définis à cette fin.

² Dans le cadre de l'autorisation, il peut prévoir des dérogations aux dispositions du droit de la circulation routière en vigueur. La sécurité routière doit être garantie en tout temps.

³ Les essais et leurs résultats doivent être documentés par la personne responsable des essais. L'OFROU publie les rapports y afférents. La personne responsable des essais donne accès à l'OFROU à l'ensemble des données relatives à l'essai.

⁴ L'OFROU peut déléguer, au cas par cas, la décision d'autoriser des essais intrarégionaux aux cantons. Il fixe les conditions pour la réalisation de ces essais.

Art. 52, al. 1, 2^e et 3^e phrases, et 2

¹ ... Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions ou interdire les compétitions automobiles d'un autre genre. En prenant sa décision, il tient compte principalement des exigences de la sécurité routière, de l'éducation routière et de la protection de l'environnement.

² Pour les autres manifestations sportives automobiles ou cyclistes sur la voie publique et pour les courses sur circuit pour lesquelles le Conseil fédéral a prévu des exceptions, l'autorisation des cantons dont elles empruntent le territoire est nécessaire, sauf si elles ont le caractère d'excursions.

Art. 57, al. 5, let. c

⁵ Le Conseil fédéral peut prescrire :

- c. que les conducteurs et les passagers de cycles portent un casque protecteur jusqu'à l'âge de 16 ans révolus.

Art. 59, phrase introductive et al. 4, let. b

⁴ C'est d'après le code des obligations⁶ que se déterminent :

- b. la responsabilité du détenteur pour les dommages causés aux objets transportés avec son véhicule, à l'exception de ceux que le lésé emportait avec lui, notamment les bagages, etc. ; la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs⁷ est réservée.

Art. 65, al. 2 et 3

² Les exceptions découlant du contrat d'assurance ou de la loi du 2 avril 1908 sur le contrat d'assurance⁸ ne peuvent être opposées au lésé.

³ L'assureur a un droit de recours contre le preneur d'assurance ou l'assuré pour autant qu'il soit habilité, en vertu du contrat d'assurance ou de la loi sur le contrat d'assurance, à refuser le versement de prestations ou à en réduire le montant.

Art. 89b, phrase introductive, let. d, j et m

Le SIAC contribue à l'exécution des tâches suivantes :

- d. contrôle de l'assurance, du dédouanement et de l'imposition des véhicules admis à la circulation routière selon la Limpauto⁹ ;
- j. perception des impôts cantonaux sur les véhicules automobiles et d'autres taxes, ainsi que perception et vérification du paiement des redevances sur le trafic des poids lourds et des redevances pour l'utilisation des routes nationales ;

⁶ RS 220

⁷ RS 745.1

⁸ RS 221.229.1

⁹ RS 641.51

- m. réduction des émissions de CO₂ des véhicules selon la loi du 23 décembre 2011 sur le CO₂¹⁰.

Art. 89d, let. d à h

Les autorités ci-après traitent les données du SIAC :

- d. les organes de police responsables de la saisie des permis de conduire et de circulation : s'agissant des données relatives aux véhicules et aux autorisations de conduire ;
- e. les autorités chargées du contrôle du dédouanement et de l'imposition selon la Limpauto¹¹ : s'agissant des données relevant de leur compétence ;
- f. les autorités chargées de la perception de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations selon la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds¹² : s'agissant des données relevant de leur compétence ;
- g. les autorités chargées de la perception et de la vérification du paiement de la redevance pour l'utilisation des routes nationales selon la loi du 19 mars 2010 sur la vignette autoroutière¹³ : s'agissant des données relatives aux véhicules et à leurs détenteurs ;
- h. les autorités chargées de l'exécution des dispositions visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules selon la loi du 23 décembre 2011 sur le CO₂¹⁴ : s'agissant des données relevant de leur compétence.

Art. 89e, let. a, a^{bis}, b, g et k

Les services ci-après peuvent accéder en ligne aux données suivantes :

- a. les autorités et services habilités à traiter des données conformément à l'art. 89d : données qu'elles traitent sur la base de cette disposition ;
- a^{bis} les organes de police : données nécessaires au contrôle de l'autorisation de conduire et de l'admission à la circulation, à l'identification du détenteur et de l'assureur, ainsi qu'à la recherche de véhicules ;
- b. l'Office fédéral de de la douane et de la sécurité des frontières : données nécessaires au contrôle de l'autorisation de conduire et de l'admission à la circulation, ainsi qu'à la recherche de véhicules ;
- g. l'Office fédéral de l'énergie : données relatives aux véhicules nécessaires à l'exécution des dispositions visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules selon la loi sur le CO₂¹⁵ ;

¹⁰ RS **641.71**

¹¹ RS **641.51**

¹² RS **641.81**

¹³ RS **741.71**

¹⁴ RS **641.71**

¹⁵ RS **641.71**

k.¹⁶ *abrogée*

Art. 89g, al. 6, 2^e phrase¹⁷

Abrogée

Art. 90, al. 3 et 4

³ Celui qui enfreint intentionnellement des règles fondamentales de la circulation au point de faire courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort, que ce soit par exemple en effectuant un dépassement hasardeux, en participant à une course de vitesse illicite avec des véhicules automobiles ou en commettant un excès de vitesse particulièrement important, est puni d'une peine privative de liberté de quatre ans au plus ou d'une peine pécuniaire.

⁴ Un excès de vitesse particulièrement important est commis lorsque la vitesse maximale autorisée a été dépassée :

- a. d'au moins 40 km/h, là où la limite est fixée tout au plus à 30 km/h ;
- b. d'au moins 50 km/h, là où la limite est fixée tout au plus à 50 km/h ;
- c. d'au moins 60 km/h, là où la limite est fixée tout au plus à 80 km/h ;
- d. d'au moins 80 km/h, là où la limite est fixée à plus de 80 km/h.

Art. 91, al. 2, let. a, note de bas de page

Abrogée

Art. 95, al. 2

² Est puni d'une peine pécuniaire quiconque conduit un véhicule automobile alors que le permis de conduire à l'essai est échoué.

Art. 96, al. 2

² Est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire quiconque conduit un véhicule automobile en sachant qu'il n'est pas couvert par l'assurance responsabilité civile prescrite ou qui devrait le savoir s'il avait prêté toute l'attention commandée par les circonstances. Dans les cas de peu de gravité, la sanction est une peine pécuniaire.

Art. 98a, al. 4

⁴ Dans les cas graves, la sanction est une peine pécuniaire.

¹⁶ FF 2020 9709

¹⁷ FF 2020 9709

Art. 99, al. 1, let. h à j¹⁸

Abrogées

Art. 99a Conditions de la répression des conducteurs de véhicules automobiles de puissance ou de vitesse minimales

¹ Est puni de l'amende celui qui commet avec un véhicule automobile de puissance ou de vitesse minimales une infraction visée à l'un des articles suivants :

- a. art. 91, al. 2, let. a et b ;
- b. art. 91a, al. 1 ;
- c. art. 94, al. 1 ;
- d. art. 95, al. 1 et 2.

² La poursuite n'a lieu que sur plainte si l'auteur d'une infraction visée à l'al. 1, let. c, est un proche ou un familier du détenteur et que le conducteur était titulaire du permis de conduire requis.

³ Le Conseil fédéral définit les véhicules automobiles de puissance ou de vitesse minimales.

Art. 100, ch. 4, 3^e phrase

... Si le conducteur n'a pas fait preuve de la prudence imposée par les circonstances ou s'il n'a pas donné les signaux d'avertissement nécessaires lors d'une course officielle urgente, la peine doit être atténuée.

Art. 105a Aides financières en faveur de nouvelles technologies

¹ Dans le cadre des crédits alloués, l'OFROU peut octroyer des aides financières à des fins de promotion de solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique pour :

- a. des installations pilotes ou de démonstration ;
- b. des projets visant à tester de nouvelles technologies.

² Les installations pilotes ou de démonstration situées à l'étranger, de même que les projets pilotes ou de démonstration menés à l'étranger, peuvent être soutenus à titre exceptionnel s'ils contribuent à créer de la valeur ajoutée en Suisse.

³ Les aides financières sont octroyées après dépôt d'une demande et aux conditions suivantes :

- a. les requérants garantissent que les travaux sont effectués conformément aux buts poursuivis et que les résultats sont évalués de manière systématique ;
- b. le projet a un effet bénéfique sur le transport durable ;
- c. le projet est achevé dans un délai de trois ans.

⁴ L'aide financière représente au plus 50 % des coûts imputables.

¹⁸ RO 2012 6291, en l'occurrence 6315 ; pas encore en vigueur.

⁵ Le Conseil fédéral édicte les autres prescriptions relatives aux aides financières, notamment les exigences concernant la demande, les coûts imputables et les conditions de prolongation du délai fixé à l'al. 3, let. c.

Art. 106, al. 2^{bis}

^{2bis} Le Conseil fédéral peut, dans des cas particuliers, habiliter l'OFROU à autoriser des dérogations à des dispositions d'ordonnance.

Art. 106a Traités internationaux

¹ Le Conseil fédéral peut conclure des traités internationaux dans les domaines de la circulation routière pour lesquels l'Assemblée fédérale lui a délégué des compétences législatives. Sont notamment concernés :

- a. la dispense de l'obligation d'échange des permis de conduire en cas de changement transfrontalier de domicile ;
- b. la reconnaissance de permis, d'attestations, de formations complémentaires et d'autorisations ;
- c. l'immatriculation de véhicules, en particulier la reconnaissance et le changement de l'immatriculation ;
- d. les transports exceptionnels transfrontaliers ;
- e. l'échange et la communication de données relatives aux détenteurs de véhicules, aux autorisations de conduire et aux véhicules automobiles ; les traités conclus avec la Principauté de Liechtenstein peuvent prévoir la participation de cette dernière au SIAC ;
- f. l'exécution de peines pécuniaires ou d'amendes en cas d'infractions aux règles de la circulation routière ; les traités peuvent prévoir que les peines pécuniaires ou les amendes non recouvrables soient converties en peines privatives de liberté ;
- g. la construction et l'équipement de véhicules, l'équipement des usagers des véhicules et la reconnaissance mutuelle des expertises qui s'y rapportent.

² Il peut autoriser des amendements aux textes suivants :

- a. Convention du 8 novembre 1968 sur la circulation routière¹⁹ ;
- b. Accord européen du 1^{er} mai 1971 complétant la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968²⁰ ;
- c. Convention du 8 novembre 1968 sur la signalisation routière²¹ ;
- d. Accord européen du 1^{er} mai 1971 complétant la Convention sur la signalisation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968²² ;

¹⁹ RS **0.741.10**

²⁰ RS **0.741.101**

²¹ RS **0.741.20**

²² RS **0.741.201**

- e. Accord du 20 mars 1958 concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements²³ ;
- f. Accord européen du 30 septembre 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route²⁴ ;
- g. Accord européen du 1^{er} juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route²⁵.

³ Il peut autoriser des amendements à l'annexe 1 de l'accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route²⁶ afin de tenir compte de l'évolution de la législation européenne. En outre, il peut prévoir, pour les véhicules à propulsion alternative, d'autres exemptions à la limite de poids que celles prévues à l'annexe 6 de l'accord, pour autant que celles-ci ne dépassent pas le poids supplémentaire requis par le système de propulsion alternative.

⁴ Il peut déléguer à l'OFROU la compétence d'amender les traités visés aux al. 1 et 2. Il tient compte à cet égard de la portée des amendements.

II

La loi fédérale du 18 mars 2016 autorisant le Conseil fédéral à approuver des amendements à l'Accord européen du 1^{er} juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route²⁷ est abrogée.

III

La loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre²⁸ est modifiée comme suit :

Art. 7, al. 1

¹ Si le conducteur d'un véhicule n'a pas été intercepté ou appréhendé lors de l'infraction à la LCR²⁹, à l'une de ses ordonnances d'exécution ou à la LVA³⁰, l'amende est établie au nom de la personne physique ou morale inscrite comme détenteur du véhicule dans le permis de circulation.

23 RS **0.741.411**

24 RS **0.741.621**

25 RS **0.822.725.22**

26 RS **0.740.72**

27 RO **2016 3237**

28 RS **314.1**

29 RS **741.01**

30 RS **741.71**

IV

¹ La présente loi est sujette au référendum.

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

Conseil des États, [date]

Le président,
Le secrétaire,

Conseil national, [date]

Le président,
Le secrétaire,