

**Observations concernant le projet du Conseil fédéral
de révision du droit de la circulation routière¹**

¹ Cette prise de position a été réalisée par le prof. Yvan Jeanneret, en collaboration avec M. Younès Gharbi, assistant doctorant au Département de droit pénal de la Faculté de droit de l'Université de Genève.

I. Avant-propos

A titre liminaire, précisons qu'au gré du domaine de spécialisation des rédacteurs des présentes observations, seules les dispositions de nature pénale ou ayant des liens avec cette matière seront commentées. Ne seront également pas abordées les modifications purement formelles ou celles visant la simple harmonisation avec les modifications du droit des sanctions du 1^{er} janvier 2018 et qui n'appellent pas de commentaire particulier.

Les points commentés seront les adaptations des mesures du programme « *Via sicura* » (point II.1), l'abrogation des art. 99 al. 1 let. h à j LCR (point II.2), l'aménagement des sanctions pénales en cas d'infraction à bord de véhicules de puissance ou de vitesse minimales (point II.3) et la révision de la LAO (point II.4). Une réflexion relative à l'introduction de normes relatives à la conduite autonome sera également formulée (point II.5)

II. Observations formulées

1. Adaptation des mesures du programme « *Via sicura* » - (art. 16c al. 2 let. a^{bis} et art. 90 al. 3 et 4 P-LCR)

C'est à juste titre, et nous tenons à le souligner vivement, qu'il est opéré dans le présent projet une correction de certaines dérives du train de mesures « *Via sicura* ». Les modifications proposées sont au nombre de trois et concernent la suppression de la peine plancher d'un an de peine privative de liberté prévue à l'art. 90 al. 3 *in fine* LCR (let. a), l'abrogation du caractère automatique du « délit de chauffard » en cas de dépassement de vitesse important selon la grille de tarification de l'art. 90 al. 4 LCR (let. b) et l'abaissement de la durée minimale du retrait d'admonestation en cas de « délit de chauffard » prévu à l'art. 16c al. 2 let. a^{bis} LCR (let. c).

a. Suppression de la peine plancher d'un an - (art. 90 al. 3 *in fine* P-LCR)

Le projet prévoit la suppression de la peine plancher d'un an prévue actuellement à l'art. 90 al. 3 *in fine* LCR. Cette peine minimale, applicable à défaut de toute circonstance atténuante (art. 48a CP²), a été vivement critiquée par la doctrine³, notamment dans le cadre de son application automatique en lien avec l'art. 90 al. 4 LCR⁴.

L'argument principal mis en avant est la diminution drastique du pouvoir d'appréciation du juge⁵. En reprenant l'illustration faite par Fabio RIGAZZI, dans le cadre de son initiative parlementaire, il est effectivement choquant qu'un auteur primaire, n'ayant commis qu'un excès de vitesse important, sans commettre d'accident et en ne mettant en danger aucun tiers, soit impérativement sanctionné, *ex lege*, par une peine privative de liberté d'un an au moins, le cas échéant avec

² BUSSY André/RUSCONI Baptiste/JEANNERET Yvan/KUHN André/MIZEL Cédric/MÜLLER Christoph, Code suisse de la circulation routière commenté – CS CR, 4^e éd., Bâle (Helbing Lichtenhahn) 2015, LCR 90 N 5.7.

³ Pour n'en citer que quelques-uns : WOHLERS Wolfgang/SCHORRO Alexander, Die Reform des Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG, *in* Pratique juridique actuelle (PJA/AJP) 2018, p. 864-885 ; JEANNERET Yvan, *Via sicura* : Le nouvel arsenal, *in* Circulation routière 2013 / 2, p. 31-52 ; WIPRACHTIGER Hans/SPAHNI Sara, Schnellfahren, Fahren in angetrunkenem Zustand und Strafzumessung, *in* Circulation routière 2017 / 1, p. 12-19 ; MIZEL Cédric, Le délit de chauffard et sa répression pénale et administrative, *in* Pratique juridique actuelle (PJA/AJP) 2013, p. 189-202.

⁴ Cf. *infra*, point II.1.b.

⁵ JEANNERET (n. 3), p. 36 ; MIZEL Cédric, Quo Vadis, *Via sicura*, *in* Revue de l'avocat 2015 / 18, p. 440.

sursis⁶. La nouvelle mouture de l'art. 90 al. 3 LCR permettra au juge de sanctionner les auteurs de ces comportements de façon plus adéquate, dans le respect des principes essentiels de notre ordre juridique en matière de fixation de la peine, à commencer par la proportionnalité.

L'introduction de cette peine minimale a eu également pour effet de causer une aggravation des peines relatives aux al. 1 et 2 de l'art. 90 LCR, par un phénomène d'aspiration⁷. En effet, bien que la volonté initiale du législateur était de sanctionner les quelques « fous du volant » qui circulent sur nos routes⁸ et non d'élever, de manière générale, les sanctions prononcées, ce dernier objectif a été trahi et la sévérité de toutes les peines de l'art. 90 LCR a été tirée vers le haut⁹.

Finalement, la suppression de la peine plancher permettra de mettre fin à une distorsion entre la peine prévue à l'art. 129 CP, sanctionnant la mise en danger de la vie d'autrui en général, et le « délit de chauffard », intervenant comme une *lex specialis* en matière de circulation routière¹⁰. Cette disparité était d'autant plus singulière que les deux dispositions protègent un bien juridique identique, soit la vie¹¹.

En résumé, cette révision doit être saluée et soutenue sans réserve.

b. Abrogation du caractère automatique du délit de chauffard en cas de dépassement de vitesse important - (art. 90 al. 4 P-LCR)

Ici encore, la doctrine¹² a très généralement critiqué les nombreuses problématiques découlant du caractère, a priori, automatique de l'application du « délit de chauffard » à l'égard des automobilistes commettant des excès de vitesse excédant la tarification prévue à l'art. 90 al. 4 LCR. L'énoncé extrêmement rigide de cette disposition, prévoyant que l'art. 90 al. 3 LCR est « *toujours applicable* », a créé un système de présomptions peu compatible avec les principes généraux du droit pénal, notamment dans le domaine de la faute.

Pour n'évoquer qu'un argument souligné par les nombreux auteurs qui se sont penchés sur la question, l'automatisme présent dans cette disposition ne laisse que très peu de place à l'appréciation des circonstances du cas d'espèce par le juge¹³.

⁶ Initiative parlementaire du 17.03.2015, RIGAZZI Fabio, Objet 15.413, Via sicura. Supprimer rapidement les excès et les effets secondaires indésirables associés au délit de chauffard.

⁷ JEANNERET (n. 3), p. 39 ; WIPRACHTIGER/SPAHNI (n. 3), p. 15 ; MIZEL, Quo Vadis (n. 5), p. 440.

⁸ JEANNERET (n. 3), p. 39 ; MIZEL, Le délit de chauffard (n. 3), p. 191 ; qui cite la déclaration de Mme la Conseillère fédérale Doris Leuthard devant le Conseil des Etats : BO 2011 N 2134, « *Das betrifft diejenigen Täter und Täterinnen, die das geltende Recht massiv verletzt haben (...) Nur um diese geht es* ».

⁹ JEANNERET (n. 3), p. 39 ; WIPRACHTIGER/SPAHNI (n. 3), p. 15 ; MIZEL, Quo Vadis (n. 5), p. 440 ; ces auteurs font référence aux recommandations de l'assemblée des délégués de la Conférence des autorités de poursuite pénale de Suisse, lesquels ont adopté, peu après l'entrée en vigueur des modifications de l'art. 90 LCR, le 22 février 2013, de nouvelles recommandations ; pour un exposé exhaustif en marge de ces recommandations, NIGGLI Marcel Alexander/PROBST Thomas/WALDMANN Bernhard (édit.), Basler Kommentar, Strassenverkehr, Bâle (Helbing Lichtenhahn) 2014, BSK SVG-FIOLKA Gerhard, SVG 90 N 101ss.

¹⁰ JEANNERET (n. 2), p. 40.

¹¹ Rapport d'évaluation du Conseil fédéral en réponse au postulat 16.3267 de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats du 14 avril 2016, p. 18-19 ;

¹² DELÈZE Julien/DUTOIT Hervé, Le « délit de chauffard » au sens de l'art. 90 al. 3 LCR : éléments constitutifs et proposition d'interprétation, PJS 2013, p. 1212-1213 ; JEANNERET (n. 3), p. 37ss.

¹³ JEANNERET (n. 3), p. 37 ; DELÈZE/DUTOIT (n. 12), p. 1212 ; BSK SVG-FIOLKA (n. 9), SVG 90 N 145 ; WOHLERS/SCHORRO (n. 3), p. 872-873 ; MIZEL, Le délit de chauffard (n. 3), p. 195-196.

Après avoir reconnu, pendant un certain temps, le caractère irréfragable de la présomption découlant du libellé de l'art. 90 al. 4 LCR¹⁴, le Tribunal fédéral¹⁵ a dû moduler les contours de cette disposition mal rédigée pour ne retenir une présomption irréfragable que sous l'angle de la violation particulièrement grave au sens de l'art. 90 al. 3 LCR, mais une sorte de présomption réfragable s'agissant de la création du danger requis et du caractère intentionnel de l'acte.

La nouvelle formulation de l'art. 90 al. 4 LCR permettra de codifier la jurisprudence du Tribunal fédéral, de laisser une marge d'appréciation au juge et supprimera le caractère non conforme de cette norme au regard du principe fondamental de notre droit pénal fondé sur la faute¹⁶.

c. Diminution drastique du retrait d'admonestation en cas de « délit de chauffard » de 2 ans de retrait minimum à 6 mois - (art. 16c al. 2 let. a^{bis} P-LCR)

Pour ce qui est de l'adaptation du retrait d'admonestation, passant de 2 ans minimum à 6 mois minimum, le législateur réintroduit une certaine harmonie dans la gradation des retraits de permis et met fin à une sanction que bon nombre considéraient comme intrinsèquement disproportionnée¹⁷.

2. Abrogations des mesures des art. 17a et 99 al. 1 let. h à j LCR

Les dispositions que le Conseil fédéral souhaite abroger ont été adoptées par les Chambres dans le contexte de la réforme du 15 juin 2012¹⁸. Selon ces normes, lors de la restitution du permis de conduire précédemment retiré, l'autorité administrative impose au conducteur, pour une période de cinq ans, la conduite d'un véhicule équipé d'un dispositif spécifique, à savoir d'un enregistreur de données, lorsque la cause du retrait de permis réside dans une vitesse inadaptée ou supérieure à la limite autorisée ou d'un éthylomètre anti-démarrage, lorsque le permis a été retiré pour conduite en état d'ébriété. La première mesure relève de la prévention spéciale, la présence d'un enregistreur étant destinée à dissuader le conducteur de commettre une nouvelle infraction par la quasi-certitude d'être sanctionné s'il récidive, tandis que la seconde repose sur un concept de prévention situationnelle, en plaçant un dispositif faisant barrage à la commission de l'infraction.

Comme le concède le Conseil fédéral, bien qu'adoptées il y a 8 ans, ces dispositions n'ont jamais été mises en vigueur.

A l'appui de l'abrogation de ces normes, le Conseil fédéral met avant tout en exergue les coûts engendrés par une telle mesure et leur prétendue faible efficacité. Ces arguments ne sont toutefois pas convaincants. Tout d'abord, il apparaît que ces questions ne sont pas nouvelles et c'est en connaissance de celles-ci que les Chambres ont adopté le système en 2012. Par ailleurs, de tels dispositifs permettent de remettre certains conducteurs dans le trafic, tout en conservant un regard et un contrôle accru sur leur comportement ; c'est à la fois une mesure préventive et une mesure proportionnée. Enfin, sous l'angle de la séparation des pouvoirs, il n'est pas acceptable que l'exécutif

¹⁴ TF, 1C_397/2014.

¹⁵ ATF 142 IV 137 ; ATF 143 IV 508.

¹⁶ BUSSY/RUSCONI et al. (n. 2), LCR 90 N. 5.6.

¹⁷ A ne voir que les nombreuses coupures de presse illustrant des professionnels de la route et des urgentistes lourdement sanctionnés par le retrait d'admonestation du permis de 2 ans ; BUSSY/RUSCONI et al. (n. 2), LCR 16c N 8 ; MIZEL, Le délit de chauffard (n. 3), p. 200-201.

¹⁸ RO 2012 6291

retarde pendant 8 ans l'entrée en vigueur d'une loi votée par le législatif et propose ensuite de l'abroger.

Nous ne soutenons donc pas cette proposition.

3. Aménagement des sanctions pénales en cas d'infraction à bord de véhicules de puissance ou de vitesse minimales - (*introduction de l'art. 99a P-LCR*)

On peut soutenir l'introduction dans la loi de cette nouvelle disposition. Par le biais du mécanisme introduit par l'art. 99a P-LCR, les usagers commettant des infractions avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales seront sanctionnés de façon plus adéquate.

La délégation introduite dans cette norme à l'alinéa 2 permettra au Conseil fédéral d'adapter plus souplesment la liste des nouveaux véhicules électriques émergents, comme les vélos électriques. Cette délégation permettra également de lever le voile sur une incertitude apparue dans la jurisprudence récente du Tribunal fédéral¹⁹ qui, tout en assimilant les cyclomotoristes à des conducteurs de véhicules automobiles, est restée muette quant au sort réservé aux usagers commettant des infractions à bord de cyclomoteurs légers, de fauteuils roulants et de gyropodes électriques²⁰.

Le catalogue des infractions bénéficiant de cette atténuante nous semble lui aussi opportun. Il aurait effectivement paru singulier que l'auteur qui dérobe un vélo électrique ou une trottinette électrique soit mis sur un pied d'égalité avec une personne qui déroberait une voiture.

Le choix des infractions permet également de préserver une certaine cohérence vis-à-vis de la dangerosité qui pourrait être engendrée par les comportements visés. Ainsi, les violations simples ou graves de règles de circulation (art. 90 al. 1 et 2 LCR) resteront sanctionnées de manière équitable vis-à-vis de leur potentiel accidentogène.

4. Adaptation de la LAO - (*art. 7 P-LAO*)

Le Conseil fédéral propose de compléter l'art. 7 al. 1 LAO en ce sens que l'amende d'ordre pourra être infligée à tout détenteur, que ce dernier soit une personne physique ou une personne morale. Cette modification intervient en réaction à un arrêt du Tribunal fédéral²¹ parfaitement cohérent d'un point de vue du principe de la légalité, qui avait refusé l'application de l'art. 7 al. 1 LAO à une personne morale, constatant que l'art. 105 al. 1 CP exclut l'application de la responsabilité de l'entreprise en matière contraventionnelle et faute de base légale expresse contraire. Tout en déplorant le système lui-même consistant à faire payer une amende à une personne dont on assume qu'elle n'est peut-être pas l'auteur de l'infraction, cette modification apparaît cohérente et peut être soutenue.

5. La conduite automatisée - (*art. 25a à 25d P-LCR*)

Sans entrer dans une discussion détaillée des dispositions envisagées, il convient d'accueillir positivement la réforme souhaitée. En effet, la teneur notamment de l'actuel art. 31 al. 1 LCR a pour conséquence que le conducteur reste fondamentalement toujours en charge de la maîtrise de son véhicule, même lorsqu'il est piloté par des dispositifs de

¹⁹ ATF 145 IV 206.

²⁰ Catégories de véhicules définies à l'art. 18 let. b à d OETV.

²¹ ATF 144 I 242.

conduite plus ou moins autonome. Compte tenu de l'évolution très rapide des systèmes de conduite autonome, l'approche du Conseil fédéral doit être doublement saluée, d'une part parce qu'elle introduit un cadre législatif destiné aux véhicules automatisés et, d'autre part, s'agissant d'un système qui se veut souple et évolutif, en créant une assez large délégation au Conseil fédéral pour adapter la réglementation à l'évolution future de la technique.

III. Conclusions

Au vu des considérations qui précèdent, nous soutenons globalement les modifications envisagées par le Conseil fédéral, dans le contexte des dispositions commentées ci-dessus, sous réserve de l'abrogation souhaitée des dispositions relatives à l'installation d'un éthylomètre anti-démarrage.
