

**Rapport explicatif accompagnant  
l'avant-projet de loi relative à la suppression de  
la Commission des mesures administratives (CMA)**

mai 2021

<b>1</b>	<b>Etat de la situation</b>	<b>1</b>
1.1	<i>Mission de la Commission des mesures administratives</i>	1
1.2	<i>Composition de la CMA</i>	1
1.3	<i>Fonctionnement de la CMA</i>	2
<b>2</b>	<b>Origine et nécessité de la révision</b>	<b>2</b>
2.1	<i>Nécessité d'accélérer le traitement des nombreux cas</i>	2
2.2	<i>Diminution de la marge d'appréciation dans le traitement des cas</i>	2
2.3	<i>Alignement sur la pratique de la très grande majorité des cantons</i>	2
<b>3</b>	<b>Contenu de la révision</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Conséquences de l'avant-projet</b>	<b>3</b>
<b>5</b>	<b>Commentaires d'articles</b>	<b>3</b>

## **1 Etat de la situation**

### **1.1 Mission de la Commission des mesures administratives**

La Commission des mesures administratives en matière de circulation routière (ci-après : CMA), autorité administrative rattachée à l'administration cantonale, est compétente depuis 1982 pour prononcer en première instance toutes les mesures administratives prévues par la législation fédérale en la matière (avertissements, refus ou retraits du permis de conduire, interdictions de conduire, etc.) (cf. art. 8 de la loi du 12 novembre 1981 d'application de la législation fédérale sur la circulation routière ; LALCR ; RSF 781.1 et art. 5 de l'arrêté du 6 juillet 1999 d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière ; RSF 781.11). Auparavant, cette compétence appartenait au Conseil d'Etat, respectivement à son Département de Police, lesquels étaient amenés à s'entourer d'avis de commissions consultatives sur les retraits ou refus de permis et des recours en cette matière.

### **1.2 Composition de la CMA**

La CMA est composée d'un président ou d'une présidente, d'un président suppléant ou d'une présidente suppléante et de huit membres. Elle siège à trois membres (cinq membres jusqu'à fin 2010). Elle est présidée par le directeur ou la directrice de l'Office de la circulation et de la navigation ou le ou la chef-fe de son service juridique et son secrétariat est assuré par cet Office (cf. art. 8 al. 2 et 3 de la LALCR). Le Conseil d'Etat a précisé ses règles d'organisation et de fonctionnement dans le cadre d'un règlement spécifique (Règlement du 24 août 1982 concernant la Commission des mesures administratives en matière de circulation routière ; RSF 781.12).

Actuellement, la CMA est présidée par le chef du service juridique de l'Office de la circulation et de la navigation, le directeur de cet Office assurant la suppléance. Les huit autres membres

représentent différents groupes d'intérêts en lien avec la mobilité au sens large du terme (Automobile Club de Suisse, Touring Club Suisse, Association transports et environnement, Association suisse des transports routiers, Association fribourgeoise pour l'équipement technique de l'agriculture, représentant du monde des seniors, du monde médical et de la police cantonale).

### **1.3 Fonctionnement de la CMA**

La CMA se réunit à trois membres toutes les deux semaines. Seuls les cas d'avertissements et de retraits du permis de conduire d'une durée d'un mois sont prononcés directement par le président ou la présidente ou son suppléant ou sa suppléante dans le cadre d'une procédure simple et rapide.

Pour l'année 2020, ce sont au total 8851 mesures (1898 en 1983) qui ont été rendues, dont en particulier 2545 avertissements (883 en 1983) et 4029 retraits de permis (976 en 1983). Mis à part les cas traités directement par le président ou la présidente (2474 cas en 2020) qui peuvent faire l'objet d'une simple opposition et ensuite d'un examen en séance plénière, les mesures prononcées par la CMA peuvent faire l'objet d'un recours directement auprès du Tribunal cantonal. En 2020, 74 recours ont été déposés, six ont été admis totalement ou partiellement.

## **2 Origine et nécessité de la révision**

### **2.1 Nécessité d'accélérer le traitement des nombreux cas**

Afin de pouvoir organiser vie privée, sociale ou encore professionnelle, les conducteurs et conductrices souhaitent connaître le plus vite possible leur « sort » en matière administrative. Le fait que la CMA se réunisse toutes les deux semaines ralentit le traitement des cas devenus de plus en plus nombreux au fil des années (1983 : 1898 ; 1990 : 2443 ; 2000 : 4336 ; 2010 : 8920).

Ainsi, si le mode de fonctionnement de la CMA a donné satisfaction durant près de quarante ans, il doit aujourd'hui être remis en cause. Il est en effet indispensable d'assurer un prompt traitement des très nombreux dossiers afin de répondre dans des délais raisonnables aux attentes des administré-e-s.

### **2.2 Diminution de la marge d'appréciation dans le traitement des cas**

Si les commissions composées de « laïcs » étaient à l'origine prévues pour permettre la prise de décisions plus abouties issues de discussions, force est de constater, au vu d'abord du volume de cas traités, qu'elles vont à l'encontre d'une évolution aujourd'hui voulue vers une plus grande technicité et rapidité.

Ensuite, l'évolution législative régulière, celle de la jurisprudence aussi bien cantonale que fédérale, de la collaboration toujours plus étroite entre l'Office fédéral des routes (OFROU) et l'Association des services des automobiles (asa) tend à uniformiser de plus en plus les pratiques et mesures prises en matière administrative. Cela a indiscutablement pour conséquence la réduction de la marge d'appréciation de l'autorité administrative. Plus de 80 % des mesures d'admonestation prononcées le sont conformément au minimum légal applicable.

### **2.3 Alignement sur la pratique de la très grande majorité des cantons**

Une enquête menée auprès des cantons suisses montre que, mis à part Fribourg, seul Neuchâtel fonctionne avec une commission. Dans vingt cantons, la compétence appartient à l'Office

responsable de l'admission des personnes et des véhicules à la circulation. Dans quatre cantons, la compétence administrative en matière de circulation routière est octroyée à un service du Ministère public ou encore à la police cantonale. Ces différents constats conduisent à la conclusion que la procédure actuellement appliquée dans le canton de Fribourg doit faire l'objet d'une adaptation afin d'assurer un traitement plus fluide et rapide des cas devant aboutir au prononcé d'une mesure administrative.

### **3 Contenu de la révision**

Afin de simplifier et accélérer la procédure administrative en matière de circulation routière dans le canton de Fribourg, il est prévu de modifier la loi du 12 novembre 1981 d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LALCR ; RSF 781.1) afin de transférer les compétences actuelles de la CMA à l'Office de la circulation et de la navigation.

Ce transfert des compétences directement à l'Office de la circulation et de la navigation permettra un gain d'efficacité dont bénéficiera l'administré-e. Cet alignement sur une pratique largement connue et qui a fait ses preuves permettra aussi d'optimiser l'affectation des ressources.

Au vu de la diminution de la marge d'appréciation dans le traitement des cas, la mise en place de cette nouvelle procédure moins lourde, plus flexible et, partant, plus efficace n'entraînera pas une perte de qualité des décisions rendues.

### **4 Conséquences de l'avant-projet**

Le présent avant-projet de loi ne présente pas de conséquences financières pour l'Etat ou les communes, dans la mesure où l'entier des frais en lien avec l'activité de la CMA est à ce jour déjà entièrement pris en charge par l'Office de la circulation et de la navigation. Dans la mesure où il prévoit la suppression d'une étape procédurale, il n'entraînera aucune augmentation des tâches.

Le présent projet n'aura également pas de conséquences sur le plan de la répartition des tâches entre l'Etat et les communes. Il est conforme à la Constitution cantonale et ne soulève pas non plus de problème de compatibilité avec le droit fédéral, ni avec le droit européen.

### **5 Commentaires d'articles**

#### ***Modification de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LALCR), du 12.11.1981 ; RSF 781.1***

##### ***Article 4 al. 2a (nouveau)***

Le contenu de l'actuel article 8 de la LALCR, qui énumère les compétences de la CMA, est directement intégré dans un alinéa spécifique, à l'article 4 de la LALCR consacré à l'OCN. Les compétences actuellement dévolues à la CMA sont ainsi attribuées à l'OCN.

##### ***Article 8 (abrogé)***

Compte tenu de la suppression de la CMA, cet article qui règle actuellement ses compétences doit être abrogé.

##### ***Article 12 al. 2 (abrogé)***

La précision selon laquelle les décisions de la CMA sont en particulier sujettes à recours devant le Tribunal cantonal doit être supprimée.

*Art. 12 al. 2a et 3 (nouveaux)*

Ces dispositions permettent le maintien d'une procédure simple et rapide dans le traitement des cas de mesures administratives ne dépassant pas les seuils minimaux légaux prévus par la LCR.

La gestion administrative de très nombreux cas est ainsi allégée sans pour autant léser les droits des administrés. Ceux-ci auront toujours la possibilité de déposer une opposition/réclamation écrite et motivée ouvrant la voie à une procédure ordinaire.