



Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA)

du ...

Le Conseil fédéral suisse,

vu les art. 12, al. 4, 25a à 25g, 103, al. 1, et 106, al. 2^{bis}, de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR)¹,

arrête :

Chapitre 1 Objet et définitions

Art. 1 Objet

La présente ordonnance régit les conditions préalables à l'immatriculation et à l'utilisation de véhicules automobiles équipés d'un système d'automatisation.

Art. 2 Définitions

Au sens de la présente ordonnance, on entend par :

- a. *système d'automatisation* : un système qui allie des composants matériels et logiciels pour assurer intégralement et en toute sécurité la conduite d'un véhicule ainsi que la surveillance de la route et du trafic sur une certaine période ;
- b. *véhicule pourvu d'un dispositif émettant des demandes de transition* : un véhicule équipé d'un système d'automatisation qui informe le conducteur lorsque le système atteint les limites des conditions d'utilisation inhérentes à sa construction et que le conducteur doit reprendre la conduite du véhicule ;
- c. *véhicule équipé d'un système d'automatisation pour le stationnement* : un véhicule équipé d'un système d'automatisation capable d'effectuer des manœuvres sans conducteur sur une aire de stationnement permettant le parage automatisé, entre le lieu de dépose du véhicule et la case de stationnement, ainsi qu'entre cette dernière et le lieu de récupération du véhicule ;

¹ RS 741.01

- d. *véhicule sans conducteur* : un véhicule équipé d'un système d'automatisation et destiné à parcourir sans conducteur le trajet entre son point de départ et sa destination, du moins sur certains tronçons prédéfinis.

Chapitre 2 Dispositions générales

Section 1 Exigences applicables aux véhicules équipés d'un système d'automatisation

Art. 3 Exigences générales

¹ Le système d'automatisation doit :

- a. pouvoir assurer le guidage longitudinal et le guidage latéral du véhicule ;
- b. pouvoir enclencher les systèmes du véhicule nécessaires à la conduite et, le cas échéant, à la reprise de la conduite du véhicule par le conducteur en toute sécurité ;
- c. pouvoir être désactivé aisément à tout moment ;
- d. être en mesure de fournir des informations explicites ;
- e. être simple d'utilisation ;
- f. disposer d'un système de prévention des accidents ;
- g. disposer de protections suffisantes contre les interventions illicites de tiers.

² Dès qu'il est activé et pendant toute sa durée d'utilisation, il doit :

- a. reprendre la conduite du véhicule de manière durable, complète et fiable dans les conditions d'utilisation inhérentes à sa construction ;
- b. respecter l'ensemble des règles de la circulation déterminantes pour la tâche de conduite ;
- c. identifier et respecter les limites des conditions d'utilisation inhérentes à sa construction et, pour les véhicules sans conducteur, également des conditions d'utilisation autorisées (art. 39, al. 1) ;
- d. identifier toutes les défaillances techniques qui affectent la conduite du véhicule par le système d'automatisation ;
- e. signaler suffisamment à l'avance l'éventuelle nécessité d'une intervention humaine ;
- f. engager une manœuvre visant à réduire les risques dans le cas où :
 1. il atteint les limites des conditions d'utilisation inhérentes à sa construction et, pour les véhicules pourvus d'un dispositif émettant des demandes de transition, où une demande de transition n'est suivie d'aucune réaction,
 2. un grave dysfonctionnement du véhicule ou du système d'automatisation survient.

³ Pour respecter les règles de la circulation au sens de l'al. 2, let. b, les systèmes d'automatisation doivent notamment :

- a. rouler à une vitesse adaptée et observer les limitations de vitesse applicables au véhicule ;
- b. maintenir une distance adéquate avec les autres usagers de la route ;
- c. adapter leur conduite aux conditions de circulation environnantes de manière adéquate et propre à garantir la sécurité ;
- d. adapter leur conduite aux risques pour la sécurité et donner la priorité absolue à la protection des vies humaines ;
- e. si nécessaire, activer les systèmes appropriés du véhicule, tels que les dispositifs d'éclairage et les essuie-glaces.

Art. 4 Conditions d'utilisation inhérentes à la construction

¹ Le constructeur définit et indique, pour des types de systèmes d'automatisation ou de véhicules, les conditions pour lesquelles l'utilisation d'un système d'automatisation donné a été techniquement prévue (conditions d'utilisation inhérentes à la construction).

² Le système d'automatisation doit maîtriser tous les scénarios de trafic dans les conditions d'utilisation inhérentes à sa construction sur la base :

- a. des cas d'application figurant dans les réglementations internationales reconnues par la Suisse et visées à l'annexe 2, ch. 12, de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)² ;
- b. de l'annexe III, partie 1, du règlement d'exécution (UE) 2022/1426³, ou
- c. de la méthodologie de la CEE-ONU⁴ conforme aux dispositions-cadres contraignantes du WP.29⁵.

³ Une description des conditions d'utilisation inhérentes à la construction doit figurer dans la réception par type. Elle doit permettre de comparer les caractéristiques du système avec les conditions réelles d'utilisation prévues.

⁴ Les systèmes d'automatisation doivent être en mesure d'identifier les éléments ci-après dans les conditions d'utilisation inhérentes à leur construction :

- a. conditions météorologiques telles que précipitations ou brouillard ;
- b. moment de la journée ;
- c. intensité lumineuse ;
- d. marques et type d'aire de circulation ;

² RS 741.41

³ Règlement d'exécution (UE) 2022/1426 de la Commission du 5 août 2022 établissant des règles relatives à l'application du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les procédures uniformes et les spécifications techniques pour la réception par type des systèmes de conduite automatisée (ADS) des véhicules entièrement automatisés, JO L 221 du 26.8.2022, p. 1.

⁴ Commission économique des Nations Unies pour l'Europe

⁵ N.B. : la forme et la dénomination de la norme juridique ne sont pas encore définies, leur validation par le WP.29 étant attendue pour 2024.

- e. zone géographique.

Art. 5 Prescriptions déterminantes

¹ La teneur déterminante des prescriptions techniques relatives aux systèmes d'automatisation figurant dans les réglementations internationales est celle des versions contraignantes pour la Suisse selon l'annexe 2 OETV⁶.

² Par dérogation à l'art. 3b, al. 1, OETV, l'immatriculation de véhicules sans conducteur se fonde sur les prescriptions techniques internationales relatives aux systèmes d'automatisation applicables au moment de la première mise en circulation.

Art. 6 Application de prescriptions à des véhicules déjà mis en circulation

¹ Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) peut déclarer applicables à des véhicules déjà mis en circulation de nouvelles prescriptions relatives aux systèmes d'automatisation, pour autant que la mesure :

- a. soit proportionnée, et
- b. permette d'éviter tout danger existant et avéré pour la circulation routière.

² Il existe un danger lorsque le type de véhicule concerné ou un autre type de véhicule conçu par le même constructeur et doté d'une architecture système identique ou comparable :

- a. a été touché par une ou plusieurs cyberattaques ayant nécessité des mesures de protection supplémentaires ;
- b. a provoqué un accident occasionnant des dommages corporels, ou
- c. a été impliqué dans plusieurs incidents du même ordre importants pour la sécurité, qui étaient évitables.

Art. 7 Enregistreur de mode de conduite en général

¹ Les véhicules équipés d'un système d'automatisation doivent être munis d'un enregistreur de mode de conduite.

² Les enregistrements de l'enregistreur de mode de conduite s'effectuent lorsque le système d'automatisation est activé.

³ L'enregistreur de mode de conduite n'est pas autorisé à faire du profilage et doit enregistrer :

- a. les événements visés aux art. 23, 27 et 38 ;
- b. le début et la fin d'une manœuvre en cas d'urgence ;
- c. le déclenchement de l'enregistreur de données d'évènement ;
- d. les collisions ;

⁶ RS 741.41

- e. les défaillances techniques du système d'automatisation qui sont importantes pour la sécurité ;
- f. les défaillances techniques du véhicule qui sont importantes pour la sécurité ;
- g. l'exécution par le système d'automatisation d'une manœuvre visant à réduire les risques ;
- h. le début d'une manœuvre de changement de voie ou d'un franchissement prévu du marquage de la voie de circulation, s'il est survenu :
 - 1. dans les 30 secondes précédant une manœuvre visant à réduire les risques ou un événement au sens des let. b, c, d ou i,
 - 2. dans les 5 secondes précédant la reprise du contrôle du système par le conducteur ;
- i. l'interruption d'une manœuvre de changement de voie ;
- j. la fin d'une manœuvre de changement de voie ou d'un franchissement prévu du marquage de la voie de circulation, si elle est survenue dans les 30 secondes précédant une manœuvre visant à réduire les risques ou un événement au sens des let. b, c ou d.

4 Il doit enregistrer les éléments de données suivants :

- a. nature de l'évènement et motif éventuel ;
- b. date, suivant la résolution AAAA/MM/JJ ;
- c. horodatage, suivant la résolution hh/mm/ss et avec une précision de +/- 1 sec. ;
- d. pour les véhicules sans conducteur, également la position du véhicule (coordonnées GNSS).

5 Pour chaque évènement enregistré, le numéro RX d'identification du logiciel (RXSWIN) ou les versions logicielles du système d'automatisation doivent pouvoir être clairement identifiés, et la version logicielle utilisée sur le moment doit être indiquée.

6 Un seul horodatage est autorisé pour des évènements multiples enregistrés simultanément dans la résolution de l'horodatage des éléments de données spécifiques. Si plus d'un évènement est enregistré avec le même horodatage, les informations doivent indiquer l'ordre chronologique des différents évènements.

7 L'enregistreur de mode de conduite doit être conforme aux prescriptions suivantes :

- a. réglementations internationales spécifiques de la CEE-ONU visées à l'annexe 2, ch. 12, OETV⁷ ;
- b. exigences applicables aux enregistrements des systèmes ADS visées à l'annexe II, ch. 9, du règlement d'exécution (UE) 2022/1426⁸, ou

⁷ RS 741.41

⁸ Règlement d'exécution (UE) 2022/1426 de la Commission du 5 août 2022 établissant des règles relatives à l'application du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les procédures uniformes et les spécifications techniques pour la réception par type des systèmes de conduite automatisée (ADS) des véhicules entièrement automatisés, JO L 221 du 26.8.2022, p. 1.

c. dispositions-cadres contraignantes de la CEE-ONU.

⁸ Lorsque les prescriptions de la CEE-ONU et de l'UE relatives à l'enregistreur de mode de conduite visées à l'al. 7 et à l'annexe 2 OETV prévoient d'autres exigences que celles fixées aux al. 3 et 4, les exigences des réglementations internationales correspondantes priment.

Art. 8 Systèmes de gestion

¹ Afin de maintenir et d'améliorer la sécurité des données et la sécurité de fonctionnement, les constructeurs de véhicules équipés d'un système d'automatisation doivent disposer, pour toute la durée d'exploitation pour laquelle ils assurent une prise en charge, de certificats valables délivrés par une autorité nationale compétente en matière de réception par type pour les systèmes de gestion suivants :

- a. système de gestion de la cybersécurité au sens du règlement ONU n° 155⁹;
- b. système de gestion des mises à jour logicielles au sens du règlement ONU n° 156¹⁰, et
- c. pour les systèmes d'automatisation des véhicules sans conducteur : système de gestion de la sécurité conforme à l'annexe III, partie 2, du règlement d'exécution (UE) 2022/1426¹¹.

² Si le certificat pour un système de gestion au sens de l'al. 1 n'est plus valable, les systèmes d'automatisation intégrés dans le système ne doivent plus être utilisés. Pour pouvoir continuer à utiliser le système d'automatisation, il faut apporter la preuve que son intégration dans un nouveau système de gestion ou dans celui d'un autre constructeur garantit la sécurité des données et la sécurité de fonctionnement.

Section 2 Instructions et consignes de sécurité du constructeur

Art. 9 Remise du manuel d'utilisation

¹ Quiconque remet à des tiers un véhicule équipé d'un système d'automatisation doit les informer de l'existence du système et de la fonction d'enregistrement de l'enregistreur de mode de conduite, et mettre à leur disposition le manuel d'utilisation du constructeur.

⁹ Règlement CEE-ONU n° 155 du 22 janvier 2021 énonçant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la cybersécurité et leurs systèmes de gestion de la cybersécurité ; modifié par le complément 1, en vigueur dès le 8 octobre 2022 (Add.154 Amend.1).

¹⁰ Règlement CEE-ONU n° 156 du 22 janvier 2021 établissant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les mises à jour logicielles et le système de gestion des mises à jour logicielles (Add.155).

¹¹ Règlement d'exécution (UE) 2022/1426 de la Commission du 5 août 2022 établissant des règles relatives à l'application du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les procédures uniformes et les spécifications techniques pour la réception par type des systèmes de conduite automatisée (ADS) des véhicules entièrement automatisés, JO L 221 du 26.8.2022, p. 1.

² Pour les véhicules sans conducteur, les détenteurs de véhicules doivent mettre le manuel d'utilisation à la disposition de l'opérateur et de la personne qui, le cas échéant, conduira manuellement le véhicule en question.

Art. 10 Respect du manuel d'utilisation

¹ Les personnes impliquées dans l'exploitation d'un véhicule équipé d'un système d'automatisation sont tenues de respecter les instructions et consignes de sécurité déterminantes fournies par le constructeur dans le manuel d'utilisation.

² Quiconque active un système d'automatisation doit avoir pris connaissance du manuel d'utilisation du constructeur et s'être familiarisé avec les fonctionnalités et les conditions d'emploi dudit système.

Section 3 Réception par type et vérifications de la conformité

Art. 11 Réception par type obligatoire

¹ Les systèmes d'automatisation et les véhicules équipés d'un système d'automatisation sont soumis à la réception par type.

² Par dérogation à l'art. 4 de l'ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers¹², aucune dispense de la réception par type n'est autorisée.

³ Les conditions d'utilisation inhérentes à la construction et les scénarios de trafic testés doivent être indiqués dans les documents de la réception par type.

Art. 12 Délivrance

Les réceptions par type ci-après sont délivrées par les autorités compétentes en la matière :

- a. réceptions générales pour véhicules sans conducteur selon le règlement (UE) 2018/858¹³ : par les États membres de l'UE et de la CEE ;
- b. réceptions partielles de systèmes d'automatisation selon les règlements de la CEE-ONU : par les parties contractantes de l'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 Règlements¹⁴.

¹² RS **741.511**

¹³ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, JO L 151 du 14.6.2018, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2022/2236, JO L 296 du 16.11.2022, p. 1.

¹⁴ RS **0.741.411**

Art. 13 Maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement :
tâches et compétences de l'OFROU

¹ Dans le cadre de la vérification de la conformité, l'Office fédéral des routes (OFROU) coordonne les mesures visant à garantir la sécurité routière et la sécurité de fonctionnement des systèmes d'automatisation.

² Il peut traiter les données d'incidents importants pour la sécurité dans lesquels des systèmes d'automatisation ont été impliqués, ordonner ou réaliser des contrôles par sondages et échanger des informations avec des autorités étrangères chargées de la réception par type et de la surveillance du marché.

³ Il peut exiger des détenteurs de véhicules sans conducteur qu'ils lui transmettent les données nécessaires à l'évaluation de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation.

⁴ Il peut exiger des constructeurs de véhicules sans conducteur qu'ils :

- a. lui transmettent gracieusement les documents et les informations nécessaires aux vérifications de la conformité ainsi que d'autres spécifications techniques ;
- b. lui donnent accès au logiciel, aux données d'apprentissage et aux algorithmes.

⁵ Il peut faire appel à des organes d'expertise pour la vérification des systèmes d'automatisation.

Art. 14 Maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement :
notifications obligatoires

¹ Les détenteurs de véhicules sans conducteur sont tenus de notifier à l'OFROU les incidents critiques pour la sécurité dans les 14 jours à compter de la date à laquelle ils en ont eu connaissance. Les incidents importants pour la sécurité sont réputés critiques si :

- a. au moins une personne a été blessée et a eu besoin d'une assistance médicale du fait de sa présence dans le véhicule ou de son implication dans l'évènement, ou
- b. le véhicule sans conducteur, d'autres véhicules ou des objets fixes ont subi des dommages matériels considérables ou un airbag d'un véhicule impliqué dans l'évènement s'est déclenché.

² La police enregistre sous 14 jours les accidents impliquant des véhicules sans conducteur dans le système d'information relatif aux accidents de la route et en informe l'OFROU.

³ Les assureurs en responsabilité civile doivent communiquer à l'OFROU, dans un délai de 30 jours à compter de la clôture des sinistres et sous forme anonymisée, l'ensemble des données relatives à des accidents impliquant des véhicules sans conducteur.

- a. l'exploitation des véhicules dotés des équipements correspondants et bénéficiant d'une réception par type compromet directement la sécurité routière ;
- b. malgré la survenue d'incidents importants pour la sécurité réputés critiques ou d'incidents importants pour la sécurité non critiques, mais répétés, le constructeur ne prend pas de mesures suffisantes pour les prévenir ;
- c. les données personnelles en lien avec les incidents importants pour la sécurité qui ont été notifiés ne sont pas traitées conformément aux prescriptions suisses en matière de protection des données ou sont transmises à des États qui ne disposent pas d'un niveau de protection des données équivalent à celui de la Suisse, ou
- d. des manœuvres récurrentes et inhabituelles perturbent considérablement le trafic ou de telles perturbations sont à prévoir.

Section 4 Délégation des contrôles

Art. 17

¹ Par dérogation à l'art. 34a OETV²⁰, les cantons ne sont pas autorisés à déléguer les contrôles subséquents de véhicules sans conducteur à des entreprises ou à des organisations privées.

² Les cantons et les autorités fédérales compétentes en matière d'immatriculation peuvent demander que certaines vérifications techniques soient effectuées par un organe d'expertise reconnu au sens de l'art. 17 ORT²¹ ou les faire réaliser à la charge du détenteur du véhicule (art. 34b OETV). Si aucun organe d'expertise n'est reconnu pour la réalisation d'un contrôle technique, l'OFROU statue sur la reconnaissance d'attestations délivrées par d'autres services.

Section 5 Traitement des données

Art. 18 But du traitement des données de l'enregistreur de mode de conduite

¹ Le traitement des données au sens de l'art. 25g, al. 3, LCR est autorisé exclusivement aux fins ci-après :

- a. analyse d'accidents par des autorités de poursuite pénale ou par des experts non officiels sur mandat de ces dernières ;
- b. enquêtes pénales concernant des infractions au droit de la circulation routière dans le cadre du code de procédure pénale²² ;

²⁰ RS 741.41

²¹ RS 741.511

²² RS 312.0

- c. expertises relatives au véhicule ou à son utilisation dans la circulation routière établies dans le cadre du code de procédure civile²³ par des experts non officiels ;
- d. enquêtes des autorités administratives en lien avec des infractions au droit de la circulation routière.

Art. 19 Traitement des données dans le cadre de l'exécution

¹ Le traitement des données aux fins de l'exécution des prescriptions applicables aux véhicules équipés d'un système d'automatisation est soumis aux conditions suivantes :

- a. l'OFROU, l'OFKOM, l'OFT, l'OFDF, l'armée ainsi que les autorités cantonales et communales peuvent traiter des données si cela est indispensable pour les tâches d'exécution qui leur incombent ; en fonction de la tâche, peuvent être traitées des informations permettant d'identifier des opérateurs, des détenteurs de véhicules, des requérants, des propriétaires fonciers, des titulaires d'autorisations, des numéros de plaques de contrôle et de châssis, ainsi que des données provenant de l'enregistreur de mode de conduite (art. 25g, al. 4, LCR) ;
- b. les autorités suisses peuvent s'échanger des données techniques librement et des données personnelles non sensibles si la tâche concrète l'exige ou si cet échange est indiqué pour une exécution uniforme ;
- c. seules des données anonymisées peuvent être transmises à l'étranger, à l'exception des numéros de plaques de contrôle et de châssis, si les prescriptions reconnues de l'UE ou de la CEE-ONU concernant la réception par type l'exigent ; les buts de leur traitement doivent être en adéquation avec ceux prévus dans la présente ordonnance ;
- d. les données personnelles visées aux let. a à c doivent être échangées, sur demande, via des plateformes en ligne sécurisées ; elles peuvent également être communiquées au moyen de courriels cryptés.

² L'OFROU, l'OFKOM, l'OFT, l'OFDF, l'armée ainsi que les autorités cantonales et communales peuvent s'échanger des données relatives à des véhicules sans conducteur. Le traitement concerne les données visées à l'al. 1, let. a et n'est autorisé qu'aux fins suivantes :

- a. examiner des demandes d'autorisation des conditions d'utilisation ;
- b. délivrer et retirer des autorisations ;
- c. dresser un état des lieux des véhicules dans le cadre de vérifications de la conformité ;
- d. répertoire et évaluer des incidents importants pour la sécurité.

³ L'OFROU peut rassembler des données au sens de l'al. 1, let. a pour évaluer le respect de la sécurité des données et de la sécurité de fonctionnement. Il peut à cette

fin traiter des données au sens de l'al. 1, let. c transmises par des autorités étrangères chargées de la réception par type, par des autorités responsables de la surveillance du marché et par la Commission européenne. Le traitement de ces données n'est autorisé qu'aux fins suivantes :

- a. ordonner des mesures et en assurer le suivi dans le cadre de vérifications de la conformité ;
- b. répertorier et évaluer des incidents importants pour la sécurité ;
- c. évaluer des mesures visant à maintenir ou améliorer la sécurité de fonctionnement.

⁴ L'OFROU peut obtenir des données au sens de l'al. 1, let. c auprès des constructeurs de véhicules sans conducteur et également rassembler des données au sens de l'al. 1, let. a. La transmission des données est obligatoire si les prescriptions reconnues concernant la réception par type visées aux ch. 11 et 12 de l'annexe 2 OETV²⁴ l'exigent. Le traitement de ces données n'est autorisé qu'aux fins suivantes :

- a. assurer le suivi de mesures dans le cadre de vérifications de la conformité ;
- b. répertorier et évaluer des incidents importants pour la sécurité.

Art. 20 Destruction des données de l'enregistreur de mode de conduite

Les données de l'enregistreur de mode de conduite peuvent être détruites sans le consentement des personnes concernées aux fins de la mise au rebut du véhicule si elles ne sont pas nécessaires pour faire la lumière sur des accidents ou juger des infractions au droit de la circulation routière.

Chapitre 3 Véhicules pourvus d'un dispositif émettant des demandes de transition

Section 1 Droits et devoirs concernant les véhicules pourvus d'un dispositif émettant des demandes de transition

Art. 21 Remise du véhicule

¹ Quiconque vend, loue ou met en leasing à titre professionnel un véhicule pourvu d'un dispositif émettant des demandes de transition doit expliquer clairement à la partie contractante la manière d'utiliser le système d'automatisation conformément à sa destination ainsi que la fonction d'enregistrement de l'enregistreur de mode de conduite et faire attester, au moyen de la signature de la partie contractante, que les explications ont bien été données.

²⁴ RS 741.41

² L'attestation de la partie contractante doit être conservée pendant dix ans et mise à la disposition des autorités de poursuite pénale à la demande de celles-ci.

Art. 22 Effets de l'utilisation du système d'automatisation

¹ Après avoir réussi à activer un système d'automatisation conformément aux instructions du constructeur, le conducteur est autorisé à lâcher l'appareil de direction et à laisser la conduite du véhicule au système d'automatisation.

² Lorsque le système d'automatisation est activé, le conducteur n'est pas tenu de surveiller le véhicule et le trafic en permanence, mais doit rester prêt à reprendre la conduite du véhicule à tout moment.

³ Le conducteur doit reprendre la conduite du véhicule dès qu'il :

- a. y est invité par le système d'automatisation, ou
- b. s'aperçoit ou aurait dû s'apercevoir sur la base de circonstances manifestes que les conditions nécessaires à une utilisation du système d'automatisation en toute sécurité et sans entraver la fluidité du trafic ne sont plus remplies ou ne l'étaient plus.

Section 2 Enregistreur de mode de conduite des véhicules pourvus d'un dispositif émettant des demandes de transition

Art. 23

Dans le cadre de l'art. 7, al. 3, let. a, l'enregistreur de mode de conduite des véhicules pourvus d'un dispositif émettant des demandes de transition doit enregistrer les événements suivants :

- a. l'activation du système d'automatisation ;
- b. la désactivation du système d'automatisation et la raison de celle-ci :
 1. enclenchement d'un dispositif spécial permettant au conducteur de désactiver le système,
 2. reprise du contrôle en actionnant la direction du véhicule,
 3. reprise du contrôle en actionnant la pédale d'accélération tout en tenant le dispositif de direction, ou
 4. reprise du contrôle en freinant tout en tenant le dispositif de direction ;
- c. la demande de transition et la raison de celle-ci :
 1. événement prévu,
 2. événement imprévu,
 3. indisponibilité du conducteur,
 4. absence du conducteur ou ceinture de sécurité de ce dernier non attachée,

5. erreur du système,
 6. reprise du contrôle du système en freinant,
 7. reprise du contrôle du système en actionnant la pédale d'accélération, ou
 8. actionnement manuel du clignoteur de direction ;
- d. le blocage ou l'atténuation d'interventions du conducteur par le système d'automatisation.

Chapitre 4 Véhicules équipés d'un système d'automatisation pour le stationnement

Section 1 Droits et devoirs concernant le parage automatisé

Art. 24

¹ Les véhicules peuvent être parqués de manière automatisée uniquement sur des aires de stationnement autorisées et indiquées par le signal « Véhicules équipés d'un système d'automatisation » visé à l'annexe 2, ch. 4.91^{bis}, de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière²⁵.

² Le système d'automatisation pour le stationnement ne peut être activé que dans des zones signalées par des marques spéciales à l'intérieur d'aires de stationnement permettant le parage automatisé (lieu de dépôt du véhicule).

³ Après l'utilisation du système d'automatisation pour le stationnement, le véhicule ne peut être récupéré que dans des zones signalées par des marques spéciales à l'intérieur des aires de stationnement permettant le parage automatisé (lieu de récupération du véhicule) ou sur la case de stationnement. Les panes du véhicule ou du système d'automatisation pour le stationnement demeurent réservées.

⁴ Le système d'automatisation pour le stationnement peut être activé uniquement si aucune personne ni aucun animal ne se trouvent à bord du véhicule.

Section 2 Exigences techniques particulières

Art. 25 Exigences générales concernant le parage automatisé

¹ Le système d'automatisation pour le stationnement ne doit pouvoir être activé que sur des aires de stationnement autorisées pour le type de véhicule correspondant par l'autorité compétente en vertu du droit cantonal.

² Le parage automatisé présuppose l'attribution d'une case de stationnement déterminée au véhicule par l'infrastructure externe à ce dernier.

³ Au demeurant, les fonctions nécessaires au parage automatisé (par ex. planification de l'itinéraire) peuvent être assurées soit intégralement par le véhicule, soit avec l'aide de l'infrastructure externe au véhicule.

²⁵ RS 741.21

Art. 26 Exécution du parage automatisé

¹ Après l'activation du système d'automatisation pour le stationnement, la manœuvre automatisée peut être exécutée uniquement après que le véhicule a été identifié et qu'il a été vérifié :

- a. au moment de le garer : que le véhicule se trouve sur le lieu de dépose signalé par une marque et qu'une place de stationnement libre lui a été attribuée, ou
- b. au moment de le récupérer : que le lieu de récupération signalé par une marque n'est pas occupé.

² Le véhicule doit être identifié et localisé en permanence durant la manœuvre automatisée.

³ Si les exigences des conditions d'utilisation autorisées ou inhérentes à la construction ne sont plus remplies ou que le véhicule ne peut plus être identifié, ce dernier doit exécuter une manœuvre visant à réduire les risques.

Art. 27 Enregistreur de mode de conduite des véhicules équipés d'un système d'automatisation pour le stationnement

Par analogie, l'enregistreur de mode de conduite des véhicules équipés d'un système d'automatisation pour le stationnement doit enregistrer, dans le cadre de l'art. 7, al. 3, let. a, les événements visés à l'art. 38.

Section 3 Autorisation des aires de stationnement permettant le parage automatisé**Art. 28** Demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parage automatisé

¹ Les constructeurs disposant d'une réception par type pour des véhicules équipés d'un système d'automatisation pour le stationnement peuvent déposer une demande d'autorisation pour l'exploitation d'une aire de stationnement permettant le parage automatisé. Ils peuvent habilitier d'autres personnes à déposer une demande en ce sens.

² La demande doit être déposée dans le canton où se situe l'aire de stationnement concernée.

³ Elle doit comprendre au minimum :

- a. la désignation des types de véhicules concernés par la demande ;
- b. la description précise de l'infrastructure externe au véhicule et de l'aire de stationnement, y compris l'indication des lieux de dépose et de récupération des véhicules ;
- c. la preuve de la conformité de l'aire de stationnement et de l'infrastructure externe au véhicule avec les exigences fixées dans la réception par type des véhicules concernés ;

- d. la description de l'échange d'informations entre le système d'automatisation et l'infrastructure externe au véhicule ainsi que la confirmation que la liaison radio est suffisante et présente une latence.

⁴ Elle doit indiquer comment les obligations incombant au conducteur sont satisfaites en cas d'accident.

⁵ L'autorité compétente peut demander des informations complémentaires si celles-ci sont nécessaires à l'évaluation de la demande.

Art. 29 Évaluation de la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parage automatisé

¹ L'exploitation d'une aire de stationnement permettant le parage automatisé est autorisée si le requérant apporte la preuve :

- a. que l'aire de stationnement permettant le parage automatisé est séparée de la chaussée, des trottoirs, des chemins pour piétons et des pistes cyclables ;
- b. qu'elle ne peut être rejointe ou quittée que par des entrées et sorties ad hoc ;
- c. que l'attribution d'une case de stationnement est possible seulement pour des véhicules bénéficiant des réceptions par type indiquées dans la demande ;
- d. que les exigences posées à l'infrastructure externe au véhicule et résultant de la réception par type de ce dernier sont satisfaites et que l'échange d'informations requis selon la réception par type entre le système d'automatisation et l'infrastructure externe au véhicule est garanti ;
- e. que l'aire de stationnement comporte, en des endroits bien visibles et facilement accessibles, des équipements suffisamment protégés contre une utilisation abusive et contre un déclenchement involontaire, et permettant de désactiver le système d'automatisation pour le parage, dans tous les véhicules se trouvant dans l'aire de stationnement en question, et
- f. que les lieux de dépose et de récupération des véhicules sont signalés par des marques.

² Les art. 40, al. 5 à 7, ainsi que les art. 41 et 43 s'appliquent par analogie.

Chapitre 5 Véhicules sans conducteur

Section 1 Droits et devoirs concernant les véhicules sans conducteur

Art. 30 Constructeur

¹ Le constructeur est tenu de proposer des formations relatives aux activités des opérateurs et, si le véhicule n'est pas doté de commandes conventionnelles, à la conduite manuelle du véhicule. Doivent être transmises toutes les connaissances concernant le fonctionnement technique du véhicule et le système d'automatisation, pour autant que celles-ci soient nécessaires à l'accomplissement des tâches

correspondantes. Le constructeur doit délivrer une attestation aux personnes qui ont participé à la formation et l'ont achevée avec succès.

² Si le constructeur n'a pas d'établissement en Suisse, la responsabilité en matière de respect des obligations visées à l'al. 1 incombe à l'importateur du véhicule sans conducteur. La formation ne doit pas obligatoirement être dispensée en Suisse.

Art. 31 Personne qui procède au chargement ou au déchargement partiel

¹ La personne qui procède au chargement du véhicule est responsable du respect des prescriptions en la matière. Elle doit en particulier arrimer suffisamment le chargement et veiller à ce que le véhicule ne soit pas surchargé.

² La personne qui décharge une partie du véhicule doit veiller à ce que le déchargement partiel n'ait pas d'effets préjudiciables sur le reste du chargement. Ce dernier doit être réagencé et arrimé de nouveau, le cas échéant.

Art. 32 Détenteurs de véhicules

¹ Les détenteurs de véhicules doivent mettre à jour le système d'automatisation et en assurer la maintenance conformément aux directives du constructeur.

² Ils doivent veiller à ce qu'un contrôle approfondi du fonctionnement soit réalisé avant l'utilisation quotidienne du véhicule. Ledit contrôle consiste en une manœuvre opérée manuellement pour contrôler :

- a. les freins ainsi que les dispositifs de direction et d'éclairage ;
- b. les pneumatiques, les roues et les suspensions ;
- c. les systèmes électroniques embarqués importants pour la sécurité pour s'assurer que le dispositif d'auto-diagnostic ne présente aucun défaut.

³ Ils doivent s'assurer que le véhicule est utilisé uniquement dans les conditions autorisées et sous la surveillance d'un opérateur et que l'infrastructure nécessaire à l'accomplissement des tâches de l'opérateur conformément aux directives du constructeur est disponible.

⁴ Ils doivent garantir la disponibilité d'un personnel qualifié et des infrastructures nécessaires pour la conduite manuelle du véhicule sans conducteur en cas de besoin.

⁵ Ils doivent s'assurer que l'opérateur et la personne qui conduit manuellement le véhicule sans conducteur ont suivi les formations (art. 35, al. 3) et les cours de perfectionnement (art. 35, al. 4) requis.

⁶ Ils doivent veiller, sur le plan organisationnel, à ce que les obligations dévolues au conducteur soient remplies. La mise en place d'un signal de panne conformément à l'art. 23, al. 2, de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière²⁶ n'est pas nécessaire si les feux clignotants avertisseurs sont activés.

⁷ Ils doivent s'assurer que le permis de circulation se trouve dans le véhicule à un endroit accessible aux organes de contrôle ou qu'il puisse être affiché à tout moment via l'interface audiovisuelle embarquée.

Art. 33 Opérateurs

¹ Le lieu de travail des opérateurs doit se trouver en Suisse. Il peut se situer à l'extérieur ou à l'intérieur du véhicule sans conducteur.

² Les opérateurs doivent assumer les tâches et les devoirs découlant du manuel d'utilisation, en particulier :

- a. ils doivent vérifier, lorsqu'ils commencent leur travail, que l'infrastructure nécessaire à l'accomplissement de leurs tâches est disponible ;
- b. ils activent et désactivent le système d'automatisation conformément aux directives du constructeur ; avant la mise en route, ils doivent s'assurer que les conditions d'utilisation autorisées sont respectées et qu'un contrôle approfondi du fonctionnement du véhicule au sens de l'al. 32, al. 2 a été effectué ;
- c. ils doivent vérifier et confirmer les manœuvres proposées par le système d'automatisation ;
- d. ils doivent proposer des manœuvres au véhicule lorsque le véhicule à l'arrêt le demande ;
- e. ils doivent déclencher une manœuvre visant à réduire les risques et désactiver le système d'automatisation si nécessaire ;
- f. ils doivent vérifier que la cause de l'entrée dans un état de réduction des risques a été éliminée, avant de mettre fin à celui-ci ;
- g. ils doivent prendre contact avec les occupants du véhicule et engager les mesures nécessaires pour assurer la sécurité routière lorsque le système d'automatisation déclenche une manœuvre visant à réduire les risques ;
- h. ils doivent réceptionner les communications des occupants du véhicule et de tiers via l'interface audiovisuelle embarquée et prendre les mesures nécessaires.

Art. 34 Conduite manuelle d'un véhicule sans conducteur

¹ Lorsqu'un véhicule sans conducteur est conduit manuellement, la personne aux commandes du véhicule agit en qualité de conducteur.

² Si le véhicule n'est doté d'aucune commande conventionnelle pour la conduite, il ne peut être conduit manuellement que selon les directives du constructeur ou dans le cadre du contrôle approfondi de son fonctionnement.

Art. 35 Exigences applicables à l'opérateur et à la personne qui conduit manuellement le véhicule sans conducteur

¹ L'opérateur et la personne qui conduit manuellement le véhicule sans conducteur doivent posséder l'aptitude et les qualifications nécessaires à la conduite ainsi qu'un permis de conduire autorisant la conduite de véhicules de la catégorie à laquelle appartient le véhicule sans conducteur.

² Lors de l'exercice de son activité, l'opérateur ou la personne qui conduit manuellement le véhicule sans conducteur doit satisfaire les exigences en matière de capacité de conduire. L'activité ne doit pas être exercée sous l'influence de l'alcool.

³ L'opérateur et la personne qui conduit manuellement un véhicule sans conducteur dépourvu de commandes conventionnelles doivent pouvoir présenter une attestation du constructeur indiquant qu'ils ont suivi une formation spécifique.

⁴ Ils doivent suivre un cours de perfectionnement conformément aux directives du constructeur.

Section 2 Poids à vide, commandes et enregistreur de mode de conduite**Art. 36** Poids à vide

Pour les véhicules sans conducteur dépourvus de poste de conduite, le poids à vide n'inclut pas le poids du conducteur (art. 7, al. 1, let. c, OETV²⁷).

Art. 37 Commandes

¹ Les véhicules sans conducteur ne doivent pas obligatoirement être dotés des commandes conventionnelles prévues pour un conducteur.

² Pour les véhicules dépourvus de commandes conventionnelles, l'autorité d'immatriculation indique dans le permis de circulation si le véhicule dispose de commandes permettant d'effectuer des manœuvres et, le cas échéant, l'endroit où elles se trouvent.

Art. 38 Enregistreur de mode de conduite des véhicules sans conducteur

Dans le cadre de l'art. 7, al. 3, let. a, l'enregistreur de mode de conduite des véhicules sans conducteur doit enregistrer les événements suivants :

- a. activation ou réinitialisation du système d'automatisation ;
- b. désactivation du système d'automatisation ;
- c. envoi de consignes à l'opérateur par le système d'automatisation ;
- d. envoi d'ordres et d'informations par l'opérateur ;
- e. exécution par le véhicule d'une manœuvre visant à réduire les risques ;
- f. interruption de la liaison de communication avec l'opérateur.

Section 3 Autorisation des conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur

Art. 39 Demande d'autorisation des conditions d'utilisation

¹ Toute personne morale ayant son siège ou un établissement en Suisse ou toute personne physique domiciliée en Suisse qui a l'intention de détenir des véhicules sans conducteur peut déposer une demande d'autorisation des conditions d'utilisation auprès du canton d'immatriculation ou de l'autorité militaire compétente.

² La demande peut concerner un ou plusieurs véhicules du même type.

³ Elle doit comprendre :

- a. une description des conditions d'utilisation pour lesquelles l'autorisation est demandée, y compris des tronçons et des limites de celles-ci, ainsi que des informations sur les endroits particulièrement complexes et sur les éléments à prévoir selon l'art. 4, al. 4 ;
- b. une évaluation de la conformité des caractéristiques des conditions d'utilisation demandées avec celles des conditions d'utilisation inhérentes à la construction ; les scénarios et les endroits dangereux évalués doivent être indiqués, et l'adéquation doit être attestée par le constructeur ou l'importateur mandaté par le constructeur ;
- c. une indication des restrictions d'exploitation ;
- d. une description des fonctions d'intervention à distance offertes par le véhicule et une confirmation que la liaison radio est fiable et présente une latence suffisante dans l'ensemble des conditions d'utilisation pour lesquelles l'autorisation est demandée ;
- e. un concept d'exploitation pour le recours à des opérateurs et une déclaration du futur détenteur du véhicule précisant comment les conditions concernant les moyens humains et matériels seront remplies ;
- f. le certificat de conformité européen du ou des véhicules selon le règlement (UE) 2018/858²⁸ et l'annexe de la réception par type comportant les informations détaillées sur le système d'automatisation.

⁴ Les indications visées à l'al. 3, let. a et e ne sont pas nécessaires dans les demandes d'admission à la circulation de nouveaux types de véhicules dans des conditions d'utilisation déjà autorisées officiellement.

⁵ L'autorité compétente peut réclamer des informations complémentaires si celles-ci sont nécessaires à l'évaluation de la demande.

²⁸ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, JO L 151 du 14.6.2018, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2022/2236, JO L 296 du 16.11.2022, p. 1.

Art. 40 Traitement et évaluation de la demande

¹ Il incombe au canton d'immatriculation d'examiner et de coordonner les demandes, ainsi que d'autoriser les conditions d'utilisation. L'autorisation des conditions d'utilisation de véhicules militaires est du ressort de l'autorité d'immatriculation de l'armée si celles-ci se limitent à des terrains appartenant à la Confédération et gérés par le DDPS.

² Si les conditions d'utilisation s'étendent au territoire d'un autre canton ou aux routes nationales, le canton d'immatriculation sollicite l'autorisation de l'autre canton ou de l'OFROU.

³ L'autorité d'immatriculation de l'armée, l'OFT ou l'OFDF doivent être consultés si les conditions d'utilisation s'étendent à des terrains gérés par le DDPS, à des tronçons exploités par le trafic de ligne concessionnaire, au territoire d'un autre État ou à une enclave douanière suisse au sens de l'art. 3, al. 3, de la loi du 18 mars 2005 sur les douanes²⁹.

⁴ Les conditions d'utilisation demandées sont autorisées si le requérant apporte la preuve :

- a. que les véhicules sans conducteur sont en mesure d'assumer seuls la conduite dans les conditions d'utilisation en question ;
- b. que l'infrastructure sur le tronçon déterminant répond aux exigences techniques requises pour l'exploitation des véhicules sans conducteur ;
- c. que l'exploitation des véhicules sans conducteur ne perturbe ou ne surcharge pas le trafic et que la sécurité routière est garantie ;
- d. qu'assez d'opérateurs suffisamment qualifiés sont prévus et que ceux-ci disposent en tout temps d'un accès suffisant aux données et informations indispensables concernant l'exploitation des véhicules visées dans le concept d'exploitation ainsi que de postes de travail équipés de manière adéquate ;
- e. que la communication entre les opérateurs et les occupants du véhicule au moyen d'une interface audiovisuelle est garantie en tout temps, et
- f. que les devoirs incombant à un conducteur (art. 32, al. 6) sont satisfaits.

⁵ L'autorité chargée de délivrer l'autorisation peut édicter des prescriptions supplémentaires dans la mesure où la sécurité routière, la sécurité de fonctionnement, la fluidité du trafic ou d'autres motifs liés aux conditions locales l'imposent.

⁶ L'autorité chargée de délivrer l'autorisation peut faire appel au groupe de suivi de l'OFROU (art. 45, al. 2) pour l'évaluation ou charger le requérant de faire procéder à une évaluation par une organisation reconnue ou agréée.

⁷ Les évaluations complètes des demandes doivent être remises à l'OFROU.

Art. 41 Notification de la décision

La décision concernant une demande d'autorisation des conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur est notifiée :

- a. au requérant ;
- b. à l'autorité chargée de l'immatriculation ;
- c. aux autorités cantonales et fédérales chargées de l'examen de la demande et aux directions de la sécurité des cantons concernés, et
- d. à l'OFROU.

Art. 42 Publication des conditions d'utilisation autorisées

Les conditions d'utilisation autorisées sont publiées dans l'organe de publication officiel de l'autorité d'immatriculation. Si d'autres autorités ont donné leur accord, elles publient également leur décision dans leurs organes de publication officiels.

Art. 43 Surveillance

¹ Le canton d'immatriculation ou l'autorité fédérale compétente peut vérifier en tout temps les informations figurant dans la demande, même après l'approbation de cette dernière. Le titulaire de l'autorisation doit donner à l'autorité compétente, sur demande, l'accès aux données et aux documents nécessaires à l'utilisation du ou des véhicules.

² L'autorisation peut être suspendue si les conditions de sa délivrance ne sont temporairement plus remplies.

³ Lorsque l'une des conditions de l'invocation des clauses de sauvegarde (art. 16) se réalise, l'autorisation est suspendue jusqu'à ce que la situation soit régularisée, preuve à l'appui.

⁴ L'autorité chargée de délivrer les autorisations informe l'autorité d'immatriculation compétente des autorisations suspendues ou abrogées (art. 106, al. 1, let. a, de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière³⁰), dans un délai de 5 jours.

Chapitre 6 Dispositions pénales et finales**Art. 44** Dispositions pénales

¹ Est puni d'une amende quiconque, intentionnellement :

- a. a construit un véhicule équipé d'un système d'automatisation et ne dispose pas, pour toute la durée d'exploitation pour laquelle une prise en charge est assurée, de certificats pour les systèmes de gestion requis (art. 8, al. 1) ;

³⁰ RS 741.51

- b. active un système d'automatisation en sachant que le constructeur du véhicule équipé d'un système d'automatisation ne dispose pas de certificats valables pour les systèmes de gestion requis (art. 8, al. 2) ;
 - c. remet un véhicule équipé d'un système d'automatisation à une personne sans l'informer de l'existence du système d'automatisation (art. 9) ;
 - d. vend, loue ou met en leasing à titre professionnel un véhicule pourvu d'un dispositif émettant des demandes de transition et :
 - 1. n'explique pas clairement à la partie contractante la manière d'utiliser le système d'automatisation conformément à sa destination ni la fonction d'enregistrement de l'enregistreur de mode de conduite (art. 21, al. 1), ou
 - 2. ne conserve pas l'attestation de la partie contractante concernant les explications fournies ou la détruit avant l'échéance du délai de dix ans (art. 21, al. 2) ;
 - e. active un système d'automatisation sans avoir pris connaissance du manuel d'utilisation (art. 10) ;
 - f. active un système d'automatisation d'un véhicule pourvu d'un dispositif émettant des demandes de transition, mais ne reste pas prêt à reprendre la conduite du véhicule à tout moment (art. 22, al.2) ;
 - g. ne réagit pas à l'invitation à reprendre la conduite du véhicule faite par le système d'automatisation d'un véhicule pourvu d'un dispositif émettant des demandes de transition (art. 22, al. 3) ;
 - h. active un système d'automatisation pour le stationnement, alors que des personnes ou des animaux se trouvent à bord du véhicule (art. 24, al. 4) ;
 - i. surcharge un véhicule sans conducteur, n'arrime pas suffisamment le chargement d'un véhicule sans conducteur ou décharge une partie d'un véhicule sans conducteur sans s'assurer que le déchargement partiel ne compromet pas l'arrimage du chargement (art. 31) ;
 - j. manque à ses devoirs d'organisation et de contrôle visés à l'art. 32, al. 2 à 5 ou 7 ;
 - k. manque au devoir d'organisation au sens de l'art. 32, al. 6 qui lui incombe pour la mise en œuvre des mesures définies dans la décision d'approbation de la demande selon l'art. 40, al. 4, let. f et dans le concept d'exploitation à la base de la demande ;
 - l. conduit manuellement un véhicule sans conducteur sans disposer de la formation requise (art. 35, al. 3).
- 2 Sont punis d'une amende les opérateurs qui, intentionnellement :
- a. mettent en route un véhicule sans conducteur malgré l'absence de l'infrastructure nécessaire à la surveillance de celui-ci (art. 33, al. 2, let. a) ;
 - b. mettent en route un véhicule sans conducteur en dehors des conditions d'utilisation autorisées (art. 33, al. 2, let. b) ;

- c. mettent en route un véhicule sans conducteur sans procéder préalablement à un contrôle approfondi de son fonctionnement (art. 33, al. 2, let. b) ;
- d. ne proposent pas de manœuvre au système d'automatisation d'un véhicule à l'arrêt, alors que ledit système le demande (art. 33, al. 2, let. d) ;
- e. ne déclenchent pas de manœuvre visant à réduire les risques ou ne désactivent pas le système d'automatisation du véhicule sans conducteur, alors que cela serait nécessaire (art. 33, al. 2, let. e) ;
- f. mettent fin à l'état de réduction des risques, alors que la cause de l'entrée dans celui-ci n'a pas été éliminée (art. 33, al. 2, let. f) ;
- g. ne prennent pas contact avec les occupants du véhicule ou n'engagent pas les mesures qui seraient nécessaires pour assurer la sécurité routière, alors que le système d'automatisation a déclenché une manœuvre visant à réduire les risques (art. 33, al. 2, let. g) ;
- h. ne réceptionnent pas les communications des occupants du véhicule ou de tiers via l'interface audiovisuelle ou ne prennent pas les mesures nécessaires (art. 33, al. 2, let. h) ;
- i. surveillent un véhicule sans conducteur en ne possédant ni l'aptitude ni les qualifications nécessaires à la conduite ou en ne disposant pas d'un permis de conduire pour la catégorie de véhicules correspondante (art. 35, al. 1) ;
- j. surveillent un véhicule sans conducteur, alors qu'il sont dans l'incapacité de conduire ou sous l'influence de l'alcool (art. 35, al. 2) ;
- m. surveillent un véhicule sans conducteur sans disposer de la formation requise (art. 35, al. 3).

Art. 45 Exécution

¹ Dans des cas d'espèce particuliers, l'OFROU peut autoriser des dérogations aux exigences et obligations formulées aux art. 4, al. 2, let. a à c, et 3, 7, al. 5, ainsi qu'aux art. 8, 11, 12, 28, al. 1 et 3, let. a, et 39, al. 2, 3, let. f, et 4 pour les véhicules équipés d'un système d'automatisation au sens des art. 25*b*, al. 2, 25*c* et 25*d* LCR, et fixer d'autres exigences s'il est démontré qu'un niveau de sécurité comparable est garanti. Les autorisations peuvent être limitées dans le temps en cas de dérogations à l'art. 8.

² L'OFROU constitue un groupe de suivi qui aide les cantons à évaluer les demandes relatives aux conditions d'utilisation des véhicules sans conducteur et à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parage automatisé. Le groupe de suivi est composé de représentants des autorités d'immatriculation, de la police, des autorités chargées de la construction, de l'aménagement du territoire et de l'environnement ainsi que d'autres acteurs concernés.

Art. 46 Modification d'autres actes

La modification d'autres actes est réglée en annexe.

Art. 47 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le jj mm aaaa.

Annexe
(art. 39a)

Modification d'autres actes

Les actes mentionnés ci-après sont modifiés comme suit :

1. Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière³¹

Art. 62, al. 8

⁸ Le signal « Véhicules équipés d'un système d'automatisation » (4.91^{bis}) est placé au niveau de tous les accès aux aires de stationnement autorisées permettant le parcage automatisé.

Annexe 2, ch. 4.91^{bis}



4.91^{bis} Véhicules équipés d'un système d'automatisation
(art. 62)

2. Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers³²

Art. 33, al. 2, let. a, ch. 5

² Les contrôles sont effectués aux intervalles suivants :

- a. un an après la première mise en circulation, pour la première fois, puis annuellement sur :

³¹ RS 741.21

³² RS 741.41

5. les véhicules sans conducteur ;

Annexe 2, ch. 111

111 Textes législatifs de l'UE concernant la réception générale

Texte législatif de Titre et informations relatives à la publication du texte législatif de base et des actes modificateurs base UE

Directive 2003/37/CE	Directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 mai 2003, concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeable tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules, et abrogeant la directive 74/150/CEE, JO L 171 du 9.7.2003, p. 1 ; modifiée en dernier lieu par la directive 2014/44/UE, JO L 82 du 20.3.2014, p. 20.
Règlement (UE) n° 167/2013	Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, JO L 60 du 2.3.2013, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2019/519, JO L 91 du 29.3.2019, p. 42. Font exception les dispositions sur la surveillance de marché, notamment les art. 1, al. 2, 5, al. 4 ainsi que 8, al. 4 et 5.
Règlement (UE) n° 168/2013	Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, JO L 60 du 2.3.2013, p. 52 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2020/1694, JO L 381 du 13.11.2020, p. 4. Font exception les dispositions sur la surveillance de marché, notamment les art. 1, al. 2, 6, al. 4 ainsi que 9, al. 4 et 5.
Règlement (UE) n° 901/2014	Règlement d'exécution (UE) n° 901/2014 de la Commission du 18 juillet 2014 portant exécution du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives relatives à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, JO L 249 du 22.8.2014, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2020/239, JO L 48 du 21.2.2020, p. 6.
Règlement (UE) 2015/504	Règlement d'exécution (UE) 2015/504 de la Commission du 11 mars 2015 portant exécution du règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives relatives à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, JO L 85 du 28.3.2015, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2018/986, JO L 182 du 18.7.2018, p. 16.
Règlement (UE) 2018/858	Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, JO L 151 du 14.6.2018, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2022/2236, JO L 296 du 16.11.2022, p. 1. Font exception les dispositions sur la surveillance de marché, notamment les art. 1, al. 2, 6 à 11 ainsi que 13, al. 4.
Règlement (UE) 2020/683	Règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, JO L 163 du 26.5.2020, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2022/1362, JO L 205 du 5.8.2022, p. 145.

*Annexe 2, ch. 112***112 Prescriptions de l'UE intégrées dans les textes législatifs concernant la réception générale**

Texte législatif de Titre et informations relatives à la publication du texte législatif de base et des actes modificateurs base UE

	Le tableau entier sera complété avant la consultation et mis à jour avant l'élaboration de l'ACF.
Règlement (UE) 2019/2144	Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission, JO L 325 du 16.12.2019, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2022/1398, JO L 213 du 16.8.2022, p. 1.
Règlement (UE) 2022/1426	Règlement d'exécution (UE) 2022/1426 de la Commission du 5 août 2022 établissant des règles relatives à l'application du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les procédures uniformes et les spécifications techniques pour la réception par type des systèmes de conduite automatisée (ADS) des véhicules entièrement automatisés; JO L 221 du 26.8.2022, p. 1.

3. Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière³³*Art. 71, al. 1, let. f*

¹ Le permis de circulation et les plaques seront délivrés :

- f. pour les véhicules sans conducteur, si l'autorisation des conditions d'utilisation a été accordée.

*Annexe 11, ch. 1.2**1.2 Le conducteur :*

- 1.2.4* les connaissances sur les systèmes d'aide à la conduite et d'automatisation visant à accroître la sécurité routière et la fluidité du trafic, notamment :
- la différence entre un système d'aide à la conduite et un système d'automatisation ;
 - les différents modes de fonctionnement (surtout le mode « aide permanente ») ;
 - les principales fonctions des systèmes d'aide à la conduite et d'automatisation ainsi que leurs limites et leurs risques ;
 - l'utilisation des systèmes d'aide à la conduite et d'automatisation ;
 - l'importance de toujours faire preuve d'attention et de promptitude à intervenir ou à reprendre le contrôle du véhicule.

*Annexe 12**Annexe 12, renvoi entre parenthèses sous le numéro de l'annexe*

(art. 16, al. 2, 22, al. 2 et 88, al. 1)

*Annexe 12, section III, sous-section B, ch. 1^{bis}**1^{bis} Connaissance et utilisation des systèmes d'aide à la conduite (si le véhicule en est doté), compte tenu des impératifs de la sécurité routière et de la fluidité du trafic :**1^{bis} 1.* Les candidats doivent démontrer qu'ils sont en mesure d'utiliser au minimum les systèmes d'aide à la conduite mentionnés ci-après :

Mode de fonctionnement A Système de surveillance des angles morts *toujours activé*
(information et avertissement)

Mode de fonctionnement B Suspensions semi-actives ; *l'examineur peut demander d'activer ou de désactiver le système*
(aide permanente) Modes de conduite disponibles ;
Régulateur de vitesse (adaptatif ou non) ;

Mode de fonctionnement C Système antiblocage (ABS) *toujours activé*
(intervention temporaire) avec ABS de virage intégré et ABS simple ;
Contrôle de traction

- 1^{bis} 2.* Les candidats doivent connaître et être capables d'expliquer les différents modes de fonctionnement, les limites et les risques desdits systèmes d'aide à la conduite ainsi que leurs conséquences sur la conduite.
- 1^{bis} 3.* Par « connaissance et utilisation », on entend notamment :
- 1^{bis} 3.1* l'activation et la désactivation des systèmes d'aide à la conduite ainsi que leurs conséquences sur la conduite ;
- 1^{bis} 3.2* l'explication des limites des systèmes, des risques et des informations (d'avertissement) ;
- 1^{bis} 3.3* l'identification des situations où les systèmes d'aide à la conduite ne remplissent pas leur fonction et la reprise immédiate de la tâche de conduite concernée ;
- 1^{bis} 3.4* le maintien d'une attention permanente et la promptitude à intervenir même lorsque les systèmes d'aide à la conduite sont utilisés conformément à leur destination ;

Annexe 12, section III, sous-section B, ch. 2, phrase introductive

2 Maîtrise de manœuvres spéciales, compte tenu des impératifs de la sécurité routière et, le cas échéant, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite (si le véhicule en est doté) :

Annexe 12, section III, sous-section D, ch. 1^{bis}

1^{bis} Connaissance et utilisation des systèmes d'aide à la conduite et d'automatisation (si le véhicule en est doté), compte tenu des impératifs de la sécurité routière et de la fluidité du trafic :

- 1^{bis} 1.* Les candidats doivent démontrer qu'ils sont en mesure d'utiliser le système automatisé de maintien dans la voie (aussi appelé système de pilotage automatique sur autoroute ; mode de fonctionnement B ; l'examineur peut demander d'activer ou de désactiver le système) et au minimum les systèmes d'aide à la conduite mentionnés ci-après.

<i>Mode de fonctionnement A</i>	Avertisseur de somnolence et de perte d'attention du conducteur	<i>toujours activé</i>
(information et avertissement)		

<i>Mode de fonctionnement B</i> (aide permanente)	Système perfectionné de maintien dans la voie, d'aide au changement de voie, d'évitement de collisions et d'aide au freinage d'urgence, y c. régulateur de vitesse adaptatif ; Système de maintien dans la voie et régulateur de vitesse adaptatif ; Régulateur de vitesse adaptatif ; Système d'adaptation intelligente de la vitesse ;	<i>l'examineur peut demander d'activer ou de désactiver le système</i>
--	---	--

<i>Mode de fonctionnement C</i> (intervention temporaire)	Système perfectionné d'aide au freinage d'urgence ; Système d'évitement de collisions	<i>toujours activé</i>
--	--	------------------------

I^{bis} 2. les candidats doivent connaître et être capables d'expliquer les différents modes de fonctionnement, les limites et les risques desdits systèmes d'aide à la conduite et d'automatisation ainsi que leurs conséquences sur la conduite :

I^{bis} 3. Par « connaissance et utilisation », on entend notamment :

I^{bis} 3.1 l'activation et la désactivation des systèmes d'aide à la conduite et d'automatisation ainsi que leurs conséquences sur la conduite ;

I^{bis} 3.2 l'explication des limites de ces systèmes, des risques des systèmes et des informations (d'avertissement) ;

I^{bis} 3.3 l'identification des situations où les systèmes d'aide à la conduite ne remplissent pas leur fonction et la reprise immédiate de la tâche de conduite concernée ;

I^{bis} 3.4 le maintien d'une attention permanente et la promptitude à intervenir même lorsque les systèmes d'aide à la conduite sont utilisés conformément à leur destination ;

I^{bis} 3.5 l'adoption du bon comportement lorsque les systèmes d'automatisation sont utilisés, en particulier lors des transferts des commandes et des demandes du système d'automatisation.

Annexe 12, section III, sous-section D, ch. 2, phrase introductive

2 Catégorie B et sous-catégorie B1 : les manœuvres spéciales suivantes doivent faire l'objet de contrôles aléatoires (au moins deux manœuvres des ch. 2.1 à 2.4, dont une en marche arrière), compte tenu des impératifs de la sécurité routière et, le cas échéant, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite et d'automatisation si le véhicule en est doté :

Annexe 12, section III, sous-section D, ch. 3, phrase introductive

3 Catégorie BE : manœuvres spéciales à contrôler, compte tenu des impératifs de la sécurité routière et, le cas échéant, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite et d'automatisation (si le véhicule en est doté) :

Annexe 12, section VII, ch. 3.11

- 3.11 systèmes d'aide à la conduite et d'automatisation : utilisation conforme à la destination, en tenant compte des limites du système et des risques ; utilisation adaptée à la situation ; comportement correct lorsque le système est activé.