



Bern, 13 décembre 2024

Consultation relative à l'ordonnance sur la conduite automatisée

Rapport sur les résultats de la procédure de consultation réalisée d'octobre 2023 à février 2024

N° du document : ASTRA-D-63D73401/674



Table des matières

1	Introduction	2
1.1	Contexte.....	2
1.2	Procédure de consultation	3
2	Avis.....	3
2.1	Avis reçus	3
2.2	Dépouillement des avis.....	3
3	Appréciation générale du projet.....	5
4	Avis sur les différentes questions	22
	Annexe : Liste des participants à la consultation et les abréviations	132

1 Introduction

1.1 Contexte

Avec la révision partielle du 17 mars 2023 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01)¹, le Parlement a donné au Conseil fédéral la compétence de régler les premiers cas d'application de la conduite automatisée. Le projet d'ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) vise à régler l'immatriculation et l'utilisation des véhicules automobiles concernés dans les trois cas d'application suivants :

- *véhicules pourvus d'un dispositif émettant des demandes de transition (art. 25b, al. 1, nLCR)* : le conducteur est déchargé de l'obligation de rester constamment maître de son véhicule visée à l'art. 31, al. 1, LCR lorsqu'il active le système d'automatisation dans les limites des conditions d'utilisation inhérentes à sa construction (actuellement uniquement sur autoroute). Il doit cependant rester prêt à reprendre la conduite du véhicule à tout moment. Si le système d'automatisation émet une demande de transition, le conducteur doit aussitôt reprendre lui-même la conduite de son véhicule ;
- *Parcage automatisé (art. 25b, al. 2, nLCR)* : le conducteur dépose le véhicule dans la zone prévue à cet effet à l'entrée de l'aire de stationnement. Le système d'automatisation conduit ensuite le véhicule de cet endroit vers une case de l'aire de stationnement. Lorsqu'il regagne l'aire de stationnement, le conducteur réactive le système d'automatisation, qui ramène le véhicule au lieu où le conducteur l'avait déposé et où il peut le récupérer ;
- *Véhicules sans conducteur (art. 25c nLCR)* : le système d'automatisation assure la conduite autonome du véhicule dans le cadre des conditions d'utilisation inhérentes à sa construction, tout en étant surveillé par des opérateurs. S'il n'est pas à même de résoudre une situation de manière autonome, il peut proposer une manœuvre aux opérateurs ou leur demander qu'ils lui en proposent une. La manœuvre est cependant toujours exécutée par le système d'automatisation. Les conditions d'utilisation doivent avoir été approuvées par l'autorité cantonale compétente.

L'ordonnance ne règle pas le cas d'application des véhicules sans conducteur aux dimensions réduites et de vitesse minimale visés à l'art. 25d nLCR.

Dans le cadre du projet « Véhicules automatisés dans la formation à la conduite (VAFC) », on a examiné si et, le cas échéant, comment la formation à la conduite doit être adaptée afin d'améliorer l'utilisation des systèmes d'aide à la conduite et d'automatisation. Une partie de ce projet consiste en une adaptation

¹ FF 2023 791

des contenus des formations théorique et pratique à la conduite réglées aux annexes 11 et 12 de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OACE)². Ces modifications de l'OACE sont également proposées dans le cadre du présent projet de révision de l'OCA (cf. annexe, ch. 3, du projet).

1.2 Procédure de consultation

Le Conseil fédéral a ouvert la procédure de consultation le 18 octobre 2023. Les cantons, les conférences et les organisations intercantionales, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faîtières des communes, des villes, des régions de montagne et de l'économie ainsi que d'autres associations, organisations et milieux intéressés ont été invités à se prononcer. Le délai fixé pour la consultation courait jusqu'au 2 février 2024. Les documents ci-après ont été mis à la disposition des destinataires de la consultation :

- lettre d'accompagnement relative à l'ouverture de la procédure de consultation ;
- deux projets d'ordonnance : OCA et ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (O AFC) ;
- deux rapports explicatifs : OCA et O AFC ;
- deux questionnaires : OCA et O AFC ;
- liste des destinataires de la consultation.

La consultation a également porté sur le projet d'O AFC. Toutefois, après la consultation, les deux projets d'ordonnance seront traités dans deux procédures distinctes, si bien que deux rapports distincts sur les résultats de la consultation sont donc établis. Le présent rapport se limite aux avis concernant l'OCA.

2 Avis

2.1 Avis reçus

Lors de la procédure de consultation, 152 cantons, partis politiques, associations faîtières et autres milieux intéressés ont été invités à se prononcer sur le projet d'OCA. Parmi ces participants, 68 ont déposé un avis dans les délais, dont les 26 cantons et quatre partis ; 84 participants ne se sont pas prononcés. Parmi les destinataires n'ayant pas pris position figurent notamment la Conférence des gouvernements cantonaux (CdC) et onze organisations intercantionales, dont les avis ont pour certains été intégrés dans les prises de position des cantons ou des services d'urgence cantonaux. Aucune des institutions de recherche et d'enseignement invitées à participer à la consultation n'a remis d'avis. Outre les 68 avis des destinataires de la consultation, 18 autres prises de position ont été reçues de la part de milieux intéressés qui n'avaient pas été expressément invités à se prononcer. Le nombre d'avis reçus s'élève donc à 86 au total.

Les avis ont été remis à l'aide du questionnaire préétabli et/ou dans des lettres d'accompagnement. Le questionnaire comprend, pour chaque question, une partie quantitative (d'accord avec la modification ou non) et une partie qualitative (remarques, propositions d'amendement). Certains participants ont exprimé leur avis uniquement au moyen d'une lettre d'accompagnement (sans questionnaire), tandis que d'autres ont utilisé plusieurs canaux (par ex. remarque dans le questionnaire et lettre d'accompagnement). Pour certains sujets, le contenu des prises de position de plusieurs participants est très similaire, voire quasi identique.

2.2 Dépouillement des avis

Sur les 86 participants qui ont donné leur avis, 67 ont rempli (en partie) la partie quantitative du questionnaire, dans laquelle ils pouvaient indiquer s'ils acceptaient ou non les modifications prévues ou s'ils ne souhaitaient pas prendre position ou n'étaient pas concernés. Pour 17 autres participants qui n'ont pas répondu au questionnaire (notamment trois des quatre partis), la partie quantitative a été en partie remplie sur la base des commentaires figurant dans les lettres d'accompagnement. Des données quantitatives sont donc disponibles pour au moins une question pour chacun des 86 participants. En sus des

² RS 741.51

3 Appréciation générale du projet

Dans la partie quantitative du questionnaire, les participants pouvaient indiquer dans des cases à cocher s'ils acceptaient ou non la réglementation proposée ou, alternativement, s'ils ne souhaitaient pas prendre position ou n'étaient pas concernés. Selon la question, 58 à 84 des 86 participants au total ont indiqué par une croix ou une remarque s'ils acceptaient ou non la modification concernée. Ces retours quantitatifs donnent une première vue d'ensemble de l'appréciation générale du projet. Ce qui frappe d'emblée, c'est que les dispositions du projet les plus controversées sont celles concernant les notifications obligatoires, la décharge des conducteurs de véhicules pourvus d'un dispositif émettant des demandes de transition, le parcage automatisé et les demandes relatives aux conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur, de même que les dispositions pénales. Cela n'empêche cependant pas le projet de bénéficier globalement d'une large approbation.

Tableau : Appréciation quantitative : Participants selon la liste des destinataires

		D'accord	Pas d'accord	Pas d'avis / Non concerné	Nombre		Proportion (%)	
					Total	D'accord	Pas d'accord	
1	Avez-vous des remarques d'ordre général à formuler concernant le projet ?							
1	Cantons	24	2		26	92%	8%	
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	4			4	100%	0%	
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	3			3	100%	0%	
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	3			3	100%	0%	
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%	
6	Associations nationales du trafic et mobilité	14	1		15	93%	7%	
7	Autres associations nationales	4	1		5	80%	20%	
8	Secteur de l'assurance	2		1	2	100%	0%	
9	Recherche et enseignement				0			
10	Autres organisations	2			2	100%	0%	
11	Autres	17	1		18	94%	6%	
	Total	79	5	2	84	94%	6%	
2	Approuvez-vous l'objet de la nouvelle ordonnance (art. 1) ?							
1	Cantons	25	1		26	96%	4%	
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	3	1	100%	0%	
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%	
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%	
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%	
6	Associations nationales du trafic et mobilité	10	4	1	14	71%	29%	
7	Autres associations nationales	4		2	4	100%	0%	
8	Secteur de l'assurance	2		1	2	100%	0%	
9	Recherche et enseignement				0			
10	Autres organisations	2			2	100%	0%	
11	Autres	10	1	8	11	91%	9%	
	Total	62	6	20	68	91%	9%	

		D'ac- cord	Pas d'ac- cord	Pas d'avis / Non con- cerné	Nombre Total	Proportion (%)	
						Pas d'ac- cord	
3	Approuvez-vous les définitions proposées (art. 2) ?						
1	Cantons	22	4		26	85%	15%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	12		3	12	100%	0%
7	Autres associations nationales	4		2	4	100%	0%
8	Secteur de l'assurance	2		1	2	100%	0%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	9	1	9	10	90%	10%
	Total	59	6	23	65	91%	9%
4	Approuvez-vous les exigences générales applicables aux véhicules équipés d'un système d'automatisation (art. 3) ?						
1	Cantons	25	1	0	26	96%	4%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale		1	3	1	0%	100%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	7	6	1	13	54%	46%
7	Autres associations nationales	3	1	1	4	75%	25%
8	Secteur de l'assurance	1	1	1	2	50%	50%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	8	5	6	13	62%	38%
	Total	53	16	17	69	77%	23%
5	Acceptez-vous que le système d'automatisation doive maîtriser tous les scénarios de trafic dans les conditions d'utilisation inhérentes à sa construction, conformément à l'al. 2, et que ces exigences se fondent sur des réglementations et des normes internationales (art. 4) ?						
1	Cantons	25	1		26	96%	4%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	10	3	2	13	77%	23%
7	Autres associations nationales	3	1	1	4	75%	25%
8	Secteur de l'assurance	2		1	2	100%	0%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	10	3	6	13	77%	23%
	Total	60	9	18	69	87%	13%

	D'ac- cord	Pas d'ac- cord	Nombre Pas d'avis / Non con- cerné	Total	Propor- tion (%)		
					D'accord	Pas d'ac- cord	
6	Acceptez-vous que 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, par dérogation à l'art. 3b, al. 1, OETV (art. 5) ?						
1	Cantons	26		26	100%	0%	
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	3	1	100%	0%	
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1	2	1	100%	0%	
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1	2	1	100%	0%	
5	Organisations intercantionales	6	1	6	100%	0%	
6	Associations nationales du trafic et mobilité	9	3	3	12	75%	25%
7	Autres associations nationales	3	2	3	100%	0%	
8	Secteur de l'assurance	1	2	1	100%	0%	
9	Recherche et enseignement			0			
10	Autres organisations	2		2	100%	0%	
11	autres	8	2	9	10	80%	20%
	Total	58	5	24	63	92%	8%
7	Acceptez-vous que, sous certaines conditions, le DETEC puisse déclarer applicables à des véhicules déjà mis en circulation de nouvelles prescriptions concernant des systèmes d'automatisation (art. 6) ?						
1	Cantons	22	4	26	85%	15%	
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	3	1	100%	0%	
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1	2	1	100%	0%	
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national		1	2	1	0%	100%
5	Organisations intercantionales	6	1	6	100%	0%	
6	Associations nationales du trafic et mobilité	11	2	2	13	85%	15%
7	Autres associations nationales	3	2	3	100%	0%	
8	Secteur de l'assurance	2	1	2	100%	0%	
9	Recherche et enseignement			0			
10	Autres organisations	1	1	2	50%	50%	
11	Autres	8	3	8	11	73%	27%
	Total	55	11	21	66	83%	17%
8	Approuvez-vous la réglementation relative à l'enregistreur de mode de conduite (art. 7, 23, 27 et 38) ?						
1	Cantons	18	8	26	69%	31%	
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1	2	1	100%	0%	
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1	2	1	100%	0%	
5	Organisations intercantionales	4	2	1	6	67%	33%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	11	2	2	13	85%	15%
7	Autres associations nationales	4	1	4	100%	0%	
8	Secteur de l'assurance	2	1	2	100%	0%	
9	Recherche et enseignement			0			
10	Autres organisations	1	1	2	50%	50%	
11	Autres	4	6	9	10	40%	60%
	Total	47	19	21	66	71%	29%

		D'ac- cord	Pas d'ac- cord	Nombre Pas d'avis / Non con- cerné	Total	Propor- tion (%)	
						D'accord	Pas d'ac- cord
9	Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation ne puissent plus être utilisés si le système de gestion associé n'est plus actualisé, et que cela entraîne l'immobilisation des véhicules sans conducteur (art. 8) ?						
1	Cantons	22	4		26	85%	15%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	3	3	1	6	50%	50%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	13		2	13	100%	0%
7	Autres associations nationales	3		2	3	100%	0%
8	Secteur de l'assurance	2		1	2	100%	0%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	7	3	9	10	70%	30%
	Total	54	11	22	65	83%	17%
10	Approuvez-vous la réglementation relative à la remise du manuel d'utilisation et au devoir d'information concernant l'enregistreur de mode de conduite (art. 9) ?						
1	Cantons	17	9		26	65%	35%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	0	1	3	1	0%	100%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national		1	2	1	0%	100%
5	Organisations intercantionales	5	1	1	6	83%	17%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	6	7	2	13	46%	54%
7	Autres associations nationales	4		1	4	100%	0%
8	Secteur de l'assurance	1	1	1	2	50%	50%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	11	1	7	12	92%	8%
	Total	46	22	19	68	68%	32%
11	Approuvez-vous la réglementation relative au respect du manuel d'utilisation (art. 10) ?						
1	Cantons	18	7	1	25	72%	28%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale		1	3	1	0%	100%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national		1	2	1	0%	100%
5	Organisations intercantionales	5		2	5	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	6	7	2	13	46%	54%
7	Autres associations nationales	4		1	4	100%	0%
8	Secteur de l'assurance	1	1	1	2	50%	50%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	8	4	7	12	67%	33%
	Total	44	22	21	66	67%	33%

	D'ac- cord	Pas d'ac- cord	Nombre Pas d'avis / Non con- cerné	Total	Propor- tion (%)	
					D'accord	Pas d'ac- cord
12 Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation et les véhicules équipés d'un système d'automatisation soient en règle générale soumis à la réception par type (art. 11) ?						
1 Cantons	25	1		26	96%	4%
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	1	2	2	50%	50%
3 Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4 Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5 Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6 Associations nationales du trafic et mobilité	9		6	9	100%	0%
7 Autres associations nationales	3		2	3	100%	0%
8 Secteur de l'assurance	1		2	1	100%	0%
9 Recherche et enseignement				0		
10 Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11 Autres	5	3	11	8	63%	38%
Total	53	6	289	59	90%	10%
13 Approuvez-vous la réglementation relative à la délivrance des réceptions par type (art. 12) ?						
1 Cantons	26			26	100%	0%
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3 Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4 Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5 Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6 Associations nationales du trafic et mobilité	5	4	6	9	56%	44%
7 Autres associations nationales	2	1	2	3	67%	33%
8 Secteur de l'assurance	1		2	1	100%	0%
9 Recherche et enseignement				0		
10 Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11 Autres	6	3	10	9	67%	33%
Total	50	9	28	59	85%	15%
14 Approuvez-vous la réglementation relative à la vérification de la conformité pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 13) ?						
1 Cantons	25	1		26	96%	4%
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	0	1	3	1	0%	100%
3 Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4 Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national		1	1	1	0%	100%
5 Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6 Associations nationales du trafic et mobilité	8	4	3	12	67%	33%
7 Autres associations nationales	4		1	4	100%	0%
8 Secteur de l'assurance	2		1	2	100%	0%
9 Recherche et enseignement				0		
10 Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11 Autres	7	4	8	11	64%	36%
Total	54	12	20	66	82%	18%

		D'ac- cord	Pas d'ac- cord	Nombre Pas d'avis / Non con- cerné	Total	Propor- tion (%)	
						D'accord	Pas d'ac- cord
15	Approuvez-vous le principe des notifications obligatoires pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 14) ?						
1	Cantons	15	11		26	58%	42%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale		1	3	1	0%	100%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national		1	2	1	0%	100%
5	Organisations intercantionales	1	5	1	6	17%	83%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	8	3	4	11	73%	27%
7	Autres associations nationales	2	1	2	3	67%	33%
8	Secteur de l'assurance	1	1	1	2	50%	50%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	7	5	7	12	58%	42%
	Total	36	29	22	65	55%	45%
16	Approuvez-vous les contrôles prévus pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 15) ?						
1	Cantons	23	3		26	88%	12%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	11		4	11	100%	0%
7	Autres associations nationales	3		2	3	100%	0%
8	Secteur de l'assurance	2		1	2	100%	0%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	10	1	8	11	91%	9%
	Total	59	5	23	64	92%	8%
17	Approuvez-vous les précisions apportées concernant l'application des clauses de sauvegarde des accords internationaux pour les véhicules équipés de systèmes d'automatisation (art. 16) ?						
1	Cantons	26			26	100%	0%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national		1	2	1	0%	100%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	7	2	6	9	78%	22%
7	Autres associations nationales	2	1	2	3	67%	33%
8	Secteur de l'assurance	2		1	2	100%	0%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations		2		2	0%	100%
11	Autres	6	1	12	7	86%	14%
	Total	51	7	29	58	88%	12%

		D'ac- cord	Pas d'ac- cord	Nombre Pas d'avis / Non con- cerné	Total	Propor- tion (%)	
						D'accord	Pas d'ac- cord
18	Acceptez-vous que les cantons ne soient pas autorisés à déléguer les contrôles subséquents de véhicules sans conducteur à des entreprises ou à des organisations privées, mais qu'ils puissent demander que certaines vérifications techniques soient effectuées par un organe d'expertise reconnu par l'OFROU ou les faire réaliser à la charge du détenteur du véhicule (art. 17) ?						
1	Cantons	24	2		26	92%	8%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	1	2	2	50%	50%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national		1	2	1	0%	100%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	6	3	6	9	67%	33%
7	Autres associations nationales	2		3	2	100%	0%
8	Secteur de l'assurance		1	2	1	0%	100%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	6	3	10	9	67%	33%
	Total	47	12	28	59	80%	20%
19	Approuvez-vous la réglementation relative aux fins autorisées du traitement des données de l'enregistreur de mode de conduite au sens de l'art. 25g, al. 3, LCR (art. 18) ?						
1	Cantons	21	5		26	81%	19%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	10	3	2	13	77%	23%
7	Autres associations nationales	3		2	3	100%	0%
8	Secteur de l'assurance	1	1	1	2	50%	50%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	9	2	8	11	82%	18%
	Total	54	12	21	66	82%	18%
20	Approuvez-vous la réglementation relative au traitement des données dans le cadre de l'exécution (art. 19) ?						
1	Cantons	25	1		26	96%	4%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	10		5	10	100%	0%
7	Autres associations nationales	3		2	3	100%	0%
8	Secteur de l'assurance		1	2	1	0%	100%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	7	2	10	9	78%	22%
	Total	55	5	27	60	92%	8%

		D'ac- cord	Pas d'ac- cord	Nombre Pas d'avis / Non con- cerné	Total	Propor- tion (%)	
						D'accord	Pas d'ac- cord
21	Acceptez-vous que les données de l'enregistreur de mode de conduite puissent être détruites sans le consentement des personnes concernées aux fins de la mise au rebut du véhicule (art. 20) ?						
1	Cantons	21	1	4	22	95%	5%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	5		2	5	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	10		5	10	100%	0%
7	Autres associations nationales	3		2	3	100%	0%
8	Secteur de l'assurance	1	1	1	2	50%	50%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	2			2	100%	0%
11	Autres	8	1	10	9	89%	11%
	Total	53	3	31	56	95%	5%
22	Acceptez-vous que quiconque vend, loue ou met en leasing à titre professionnel un véhicule pourvu d'un dispositif émettant des demandes de transition doive 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 en conserver l'attestation écrite pendant dix ans (art. 21) ?						
1	Cantons	19	3	4	22	86%	14%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale		2	2	2	0%	100%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national		1	2	1	0%	100%
5	Organisations intercantionales	5		2	5	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	6	5	4	11	55%	45%
7	Autres associations nationales	3	1	1	4	75%	25%
8	Secteur de l'assurance		1	2	1	0%	100%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	6	3	10	9	67%	33%
	Total	41	17	29	58	71%	29%
23	Approuvez-vous les effets de l'utilisation du système d'automatisation pour le conducteur et l'étendue de sa décharge (art. 22) ?						
1	Cantons	11	15	0	26	42%	58%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale		1	3	1	0%	100%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	1	5	1	6	17%	83%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	7	7	1	14	50%	50%
7	Autres associations nationales	3	1	1	4	75%	25%
8	Assurances	1	1	1	2	50%	50%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	4	7	8	11	36%	64%
	Total	30	38	19	68	44%	56%

		D'ac- cord	Pas d'ac- cord	Nombre Pas d'avis / Non con- cerné	Total	Propor- tion (%)	
						D'accord	Pas d'ac- cord
24	Approuvez-vous la réglementation relative à l'activation du système d'automatisation pour le stationnement (art. 24) ?						
1	Cantons	25	1		26	96%	4%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	7	4	3	11	64%	36%
7	Autres associations nationales	3	1	1	4	75%	25%
8	Secteur de l'assurance	1	1	1	2	50%	50%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	7	2	10	9	78%	22%
	Total	53	10	23	63	84%	16%
25	Approuvez-vous les exigences générales concernant le parcage automatisé, notamment le fait que celui-ci suppose qu'une case de stationnement déterminée ait été attribuée au véhicule (art. 25) ?						
1	Cantons	20	6		26	77%	23%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national		1	2	1	0%	100%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	8	4	3	12	67%	33%
7	Autres associations nationales	3	1	1	4	75%	25%
8	Secteur de l'assurance	2		1	2	100%	0%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	6	3	10	9	67%	33%
	Total	48	16	23	64	75%	25%
26	Approuvez-vous la réglementation relative à l'exécution du parcage automatisé (art. 26) ?						
1	Cantons	26			26	100%	0%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	11	1	3	12	92%	8%
7	Autres associations nationales	2		3	2	100%	0%
8	Secteur de l'assurance	2		1	2	100%	0%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	6	2	11	8	75%	25%
	Total	57	4	26	61	93%	7%

		D'ac- cord	Pas d'ac- cord	Nombre Pas d'avis / Non con- cerné	Total	Propor- tion (%)	
						D'accord	Pas d'ac- cord
27	Approuvez-vous la réglementation concernant la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parcage automatisé, notamment le fait que ces demandes doivent être déposées par le constructeur ou par une personne habilitée par celui-ci (art. 28) ?						
1	Cantons	11	15		26	42%	58%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale		1	3	1	0%	100%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national		1	2	1	0%	100%
5	Organisations intercantionales	3	3	1	6	50%	50%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	5	7	3	12	42%	58%
7	Autres associations nationales	2	1	2	3	67%	33%
8	Secteur de l'assurance			3	0		
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	6	5	8	11	55%	45%
	Total	29	34	24	63	46%	54%
28	Approuvez-vous la réglementation concernant l'évaluation de la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parcage automatisé (art. 29) ?						
1	Cantons	22	4		26	85%	15%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale		1	3	1	0%	100%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national		1	2	1	0%	100%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	6	6	3	12	50%	50%
7	Autres associations nationales	2	1	2	3	67%	33%
8	Secteur de l'assurance			3	0		
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	6	4	9	10	60%	40%
	Total	44	18	25	62	71%	29%
29	Approuvez-vous les obligations du constructeur concernant les formations relatives aux véhicules sans conducteur (art. 30) ?						
1	Cantons	26			26	100%	0%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale		1	3	1	0%	100%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	8	4	3	12	67%	33%
7	Autres associations nationales	3	1	1	4	75%	25%
8	Secteur de l'assurance	1		2	1	100%	0%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	7	4	8	11	64%	36%
	Total	54	11	22	65	83%	17%

		D'ac- cord	Pas d'ac- cord	Nombre Pas d'avis / Non con- cerné	Total	Propor- tion (%)	
						D'accord	Pas d'ac- cord
30	Approuvez-vous la réglementation relative aux personnes qui procèdent au chargement ou au déchargement partiel de véhicules sans conducteur, notamment le fait que la personne qui décharge une partie du véhicule soit responsable de veiller à ce que le déchargement partiel n'ait pas d'effets préjudiciables sur le reste du chargement (art. 31) ?						
1	Cantons	24	2		26	92%	8%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	2		2	2	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	9	3	2	12	75%	25%
7	Autres associations nationales	4		1	4	100%	0%
8	Secteur de l'assurance	2		1	2	100%	0%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	6	4	9	10	60%	40%
	Total	56	10	20	66	85%	15%
31	Approuvez-vous les tâches et devoirs des détenteurs de véhicules sans conducteur (art. 32) ?						
1	Cantons	22	4		26	85%	15%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	13		2	13	100%	0%
7	Autres associations nationales	5		1	5	100%	0%
8	Secteur de l'assurance	2		1	2	100%	0%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	9	3	7	12	75%	25%
	Total	61	8	19	69	88%	12%
32	Approuvez-vous les tâches et devoirs des opérateurs de véhicules sans conducteur (art. 33) ?						
1	Cantons	21	5		26	81%	19%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	13		2	13	100%	0%
7	Autres associations nationales	5		1	5	100%	0%
8	Secteur de l'assurance	2		1	2	100%	0%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	9	3	7	12	75%	25%
	Total	60	9	19	69	87%	13%

		D'ac- cord	Pas d'ac- cord	Nombre Pas d'avis / Non con- cerné	Total	Propor- tion (%)	
						D'accord	Pas d'ac- cord
33	Approuvez-vous la réglementation relative à la conduite manuelle d'un véhicule sans conducteur (art. 34) ?						
1	Cantons	26			26	100%	0%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	11		4	11	100%	0%
7	Autres associations nationales	5		1	5	100%	0%
8	Secteur de l'assurance	2		1	2	100%	0%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	9	1	9	10	90%	10%
	Total	63	2	23	65	97%	3%
34	Approuvez-vous les exigences communes applicables à l'opérateur et à la personne qui conduit manuellement le véhicule sans conducteur, notamment les prescriptions relatives au permis de conduire, à la formation (spécifique) et au cours de perfectionnement (art. 35) ?						
1	Cantons	12	14		26	46%	54%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	5	1	1	6	83%	17%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	12	1	1	13	92%	8%
7	Autres associations nationales	4	1	1	5	80%	20%
8	Secteur de l'assurance	1	1	1	2	50%	50%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	2			2	100%	0%
11	Autres	11		8	11	100%	0%
	Total	50	18	19	68	74%	26%
35	Acceptez-vous que, pour les véhicules sans conducteur dépourvus de poste de conduite, le poids à vide n'inclue pas le poids du conducteur (art. 36) ?						
1	Cantons	25		1	25	100%	0%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	10		4	10	100%	0%
7	Autres associations nationales	5		1	5	100%	0%
8	Secteur de l'assurance	1		2	1	100%	0%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	2			2	100%	0%
11	Autres	8		11	8	100%	0%
	Total	60	0	27	60	100%	0%

		D'ac- cord	Pas d'ac- cord	Nombre Pas d'avis / Non con- cerné	Total	Propor- tion (%)	
						D'accord	Pas d'ac- cord
36	Approuvez-vous la réglementation relative aux commandes des véhicules sans conducteur (art. 37) ?						
1	Cantons	24	1	1	25	96%	4%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	11		3	11	100%	0%
7	Autres associations nationales	5		1	5	100%	0%
8	Secteur de l'assurance	2		1	2	100%	0%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	9	1	9	10	90%	10%
	Total	61	3	23	64	95%	5%
37	Approuvez-vous la réglementation relative à la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne son contenu et le rapport que le requérant doit entretenir avec la Suisse (art. 39) ?						
1	Cantons	19	7		26	73%	27%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	11	2	1	13	85%	15%
7	Autres associations nationales	3	1	2	4	75%	25%
8	Secteur de l'assurance			3	0		
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	9	3	7	12	75%	25%
	Total	52	14	21	66	79%	21%
38	Approuvez-vous la réglementation relative au traitement et à l'évaluation de la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne les preuves à apporter, l'obligation de solliciter l'autorisation du canton concerné (et de l'OFROU si les conditions d'utilisation s'étendent aux routes nationales), ainsi que le droit de l'armée, de l'OFT et de l'OFDF d'être entendus (art. 40) ?						
1	Cantons	19	5	2	24	79%	21%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale		1	3	1	0%	100%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	3	2	2	5	60%	40%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	7	4	3	11	64%	36%
7	Autres associations nationales	3	1	2	4	75%	25%
8	Secteur de l'assurance			3	0		
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	5	6	8	11	45%	55%
	Total	40	20	27	60	67%	33%

		D'ac- cord	Pas d'ac- cord	Nombre Pas d'avis / Non con- cerné	Total	Propor- tion (%)	
						D'accord	Pas d'ac- cord
39	Acceptez-vous que la décision concernant une demande d'autorisation des conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur soit notifiée aux destinataires visés à l'art. 41, let. a à d (art. 41) ?						
1	Cantons	20	4	2	24	83%	17%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	3	2	2	5	60%	40%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	9		5	9	100%	0%
7	Autres associations nationales	4		2	4	100%	0%
8	Secteur de l'assurance			3	0		
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	8		11	8	100%	0%
	Total	48	7	32	55	87%	13%
40	Acceptez-vous que les conditions d'utilisation autorisées soient publiées dans l'organe de publication officiel (art. 42) ?						
1	Cantons	24	2		26	92%	8%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	12		2	12	100%	0%
7	Autres associations nationales	4		2	4	100%	0%
8	Secteur de l'assurance			3	0		
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	2			2	100%	0%
11	Autres	11	1	7	12	92%	8%
	Total	62	3	22	65	95%	5%
41	Approuvez-vous la réglementation relative à la surveillance après la délivrance de l'autorisation (art. 43) ?						
1	Cantons	24		2	24	100%	0%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	5		2	5	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	11		3	11	100%	0%
7	Autres associations nationales	4		2	4	100%	0%
8	Secteur de l'assurance			3	0		
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	2			2	100%	0%
11	Autres	8	1	10	9	89%	11%
	Total	57	1	29	58	98%	2%

		D'ac- cord	Pas d'ac- cord	Nombre Pas d'avis / Non con- cerné	Total	Propor- tion (%)	
						D'accord	Pas d'ac- cord
42	Approuvez-vous les différents éléments constitutifs d'une infraction (art. 44) ?						
1	Cantons	14	12		26	54%	46%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	1	2	2	50%	50%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national		1	2	1	0%	100%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	9	4	1	13	69%	31%
7	Autres associations nationales	4		2	4	100%	0%
8	Secteur de l'assurance	1		2	1	100%	0%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	7	4	8	11	64%	36%
	Total	44	23	20	67	66%	34%
43	Approuvez-vous la disposition dérogatoire pour les cas d'espèce particuliers et la constitution d'un groupe de suivi par l'OFROU (art. 45) ?						
1	Cantons	25		1	25	100%	0%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	4	2	1	6	67%	33%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	11	1	2	12	92%	8%
7	Autres associations nationales	3	1	2	4	75%	25%
8	Secteur de l'assurance			3	0		
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	2			2	100%	0%
11	Autres	12		7	12	100%	0%
	Total	60	4	23	64	94%	6%
44	Approuvez-vous le signal d'indication « Véhicules équipés d'un système d'automatisation » et l'obligation de le placer au niveau de tous les accès aux aires de stationnement où le parcage automatisé est autorisé (art. 62, al. 8 et annexe 2, signal 4.91^{bis}) ?						
1	Cantons	24	2		26	92%	8%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	11	2	1	13	85%	15%
7	Autres associations nationales	5		1	5	100%	0%
8	Secteur de l'assurance	2		1	2	100%	0%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	2			2	100%	0%
11	Autres	6	3	10	9	67%	33%
	Total	59	7	21	66	89%	11%

	D'ac- cord	Pas d'ac- cord	Nombre Pas d'avis / Non con- cerné	Total	Propor- tion (%)		
					D'accord	Pas d'ac- cord	
45	Acceptez-vous que les véhicules sans conducteur doivent faire l'objet d'un contrôle subséquent annuel (art. 33, al. 2, let. a, ch. 5) ?						
1	Cantons	19	7		26	73%	27%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	5	1	1	6	83%	17%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	11	2	1	13	85%	15%
7	Autres associations nationales	4		2	4	100%	0%
8	Secteur de l'assurance	1	1	1	2	50%	50%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	1	1		2	50%	50%
11	Autres	8	4	7	12	67%	33%
	Total	52	16	19	68	76%	24%
46	Acceptez-vous qu'un véhicule sans conducteur doit disposer d'une autorisation des conditions d'utilisation pour que le permis de circulation et les plaques puissent être délivrés (art. 71, al. 1, let. f) ?						
1	Cantons	24	1	1	25	96%	4%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	13		1	13	100%	0%
7	Autres associations nationales	4		2	4	100%	0%
8	Secteur de l'assurance	1		2	1	100%	0%
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	2			2	100%	0%
11	Autres	10	1	8	11	91%	9%
	Total	63	2	22	65	97%	3%
47	Acceptez-vous que l'examen théorique de base porte désormais aussi sur la connaissance des systèmes d'automatisation et d'aide à la conduite (annexe 11, ch. 1.2, sous-ch. 1.2.4) ?						
1	Cantons	24	2		26	92%	8%
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%
6	Associations nationales du trafic et mobilité	13		1	13	100%	0%
7	Autres associations nationales	5		1	5	100%	0%
8	Secteur de l'assurance			3	0		
9	Recherche et enseignement				0		
10	Autres organisations	2			2	100%	0%
11	Autres	9		10	9	100%	0%
	Total	62	2	23	64	97%	3%

		D'ac- cord	Pas d'ac- cord	Nombre Pas d'avis / Non con- cerné	Total	Propor- tion (%)		
						D'accord	Pas d'ac- cord	
48	Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour la catégorie A et la sous-catégorie A1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section B, ch. 1^{bis} et 2) ?							
1	Cantons	24	1	1	25	96%	4%	
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%	
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%	
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%	
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%	
6	Associations nationales du trafic et mobilité	13		1	13	100%	0%	
7	Autres associations nationales	5		1	5	100%	0%	
8	Secteur de l'assurance			3	0			
9	Recherche et enseignement				0			
10	Autres organisations	2			2	100%	0%	
11	Autres	6	2	11	8	75%	25%	
	Total	59	3	25	62	95%	5%	
49	Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour les catégories B et BE et la sous-catégorie B1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section D, ch. 1^{bis}, 2 et 3) ?							
1	Cantons	24	1	1	25	96%	4%	
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%	
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%	
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%	
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%	
6	Associations nationales du trafic et mobilité	11	2	1	13	85%	15%	
7	Autres associations nationales	5		1	5	100%	0%	
8	Secteur de l'assurance			3	0			
9	Recherche et enseignement				0			
10	Autres organisations	2			2	100%	0%	
11	Autres	7	2	10	9	78%	22%	
	Total	58	5	24	63	92%	8%	
50	Acceptez-vous que le système de pilotage automatique sur autoroute et les différents systèmes d'aide à la conduite devant au moins être au programme de l'examen pratique (de conduite) des catégories et sous-catégories concernées (si le véhicule d'examen en est doté) soient explicitement mentionnés (annexe 12, section III, sous-sections B, ch. 1^{bis}, et D, ch. 1^{bis}) ?							
1	Cantons	24	1	1	25	96%	4%	
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		3	1	100%	0%	
3	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%	
4	Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	1		2	1	100%	0%	
5	Organisations intercantionales	6		1	6	100%	0%	
6	Associations nationales du trafic et mobilité	10	2	2	12	83%	17%	
7	Autres associations nationales	5		1	5	100%	0%	
8	Secteur de l'assurance			3	0			
9	Recherche et enseignement				0			
10	Autres organisations	2			2	100%	0%	
11	Autres	6	2	11	8	75%	25%	
	Total	56	5	26	61	92%	8%	

4 Avis sur les différentes questions

Le présent chapitre repose fondamentalement sur la structure du questionnaire. Pour chaque question, une liste des participants ayant donné leur accord de principe à la proposition ou l'ayant refusée a été dressée. Les participants qui n'y figurent pas ne se sont pas prononcés explicitement sur la question. Chaque question est également assortie d'une liste des remarques des participants, résumées sous la forme de « déclarations ». Les participants sont également associés à ces déclarations. Une liste de tous les participants, avec leur abréviation et leur désignation complète, figure en annexe.

Avez-vous des remarques d'ordre général à formuler concernant le projet ? (Question 1)

Approbation de principe (« OUI » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UDC, PLR, Verts, ACS, UVS, SAB, economiesuisse, USS, USAM, CCCS, asa, CCDJP, CCPCS, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse, Mobilité piétonne, L-Drive, Routiers, Pro Velo, Road-Cross, BPA, SEV, Spc, FRS, TCS, VFAS, ATE, CP, FSA, SAAM, Swissdrive, Suva, ASA, CDT, Poste, AMAG, AXA, CHO, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, MyBuxi, RZU, Privatim, PUSCH, RWU, Swissmoves, VBZ, LB, StH

Le développement de la législation sur la conduite automatisée a été globalement bien accueilli.	BS, AR, GR, SG, SZ, VD, PS, PLR, USS, SEV, usam, auto-suisse, RoadCross, VFAS, UPSA, Poste, L-Drive, SAAM, CP, BPA, Suva, AMAG, Mobility, VBZ, RWU, SwissMoves
La nouvelle technologie permet aux prestataires de services de mobilité privés et publics de développer de nouveaux modèles commerciaux tournés vers l'avenir et jette les bases d'innovations économiques.	ZH, BL, TG
La conduite automatisée présente un important potentiel pour la population, la recherche et l'économie, notamment en ce qui concerne l'augmentation de la sécurité routière et de l'efficacité du trafic.	ZH, SZ, LU, NW, BL, SH, TG, VD, NE, TG, CCCS, CP, TCS, CCPCS, CCDJP, CDSVS, usam, FOR, KpOW
La création de conditions-cadres (réglementaires) permettra de faire les premières expériences indispensables pour exploiter les opportunités offertes par la conduite automatisée et en réduire les risques.	SZ, BS, BL, SH, TG, NE, PS, CCCS, CCPCS, CCDJP, L-Drive, CP, FOR, KpOW
Par ailleurs, la mise en œuvre de ces ordonnances distinguerait la Suisse en comparaison avec la plupart des pays de l'OCDE, où cette question est encore mal prise en compte.	CP
Les Verts rejettent le projet sous sa forme actuelle et s'y opposent. De leur point de vue, il faut enfin mener une large discussion sur les opportunités et les risques de la conduite automatisée. Selon la manière dont elle est conçue, l'automatisation peut entraîner une réduction ou au contraire une augmentation du trafic. Avec une introduction par étapes en fonction des possibilités techniques, telle qu'elle est prévue, la société manque l'occasion de réglementer la conduite automatisée selon des directives et des objectifs clairs. La conduite automatisée comporte d'importants risques de sécurité, auxquels sont particulièrement exposées les personnes qui se déplacent à vélo ou à pied dans le trafic mixte, autrement celles qui contribuent le plus à une mobilité respectueuse du climat. Elle présente en outre un gros potentiel d'augmentation du trafic et d'accélération du mitage du paysage, car la possibilité de se consacrer à d'autres activités tout en se déplaçant en voiture rend les longs trajets plus attrayants, que ce soit pour le travail, les achats ou les loisirs. Les dispositions	Verts

proposées n'excluent nullement toutes ces conséquences négatives de la conduite automatisée. Le projet doit donc être revu en profondeur.	
Bien qu'il distingue des risques de sécurité évidents en particulier dans le cas d'application des véhicules pourvus d'un dispositif émettant des demandes de transition, le BPA approuve le projet d'ordonnance. Il estime en effet qu'au-delà des réserves soulevées par les questions de sécurité, le projet fixe des conditions-cadres plus étroites et plus strictes en comparaison avec les systèmes SAE-L2 moins sévèrement réglementés qui sont déjà en circulation.	BPA
Le PLR s'engage en faveur de bonnes conditions-cadres, afin que la Suisse, qui a fait œuvre de pionnier dans le développement de la conduite automatisée, reste à la pointe dans la phase de mise en œuvre commerciale qui s'ouvre aujourd'hui. Des conditions-cadres appropriées contribueront à ce que ce dynamisme continue à se déployer et à ce que la valeur ajoutée ne parte pas à l'étranger.	PLR
L'UDC est d'avis qu'il y a lieu de soutenir l'automatisation croissante de la circulation routière. Cela permettra d'accroître l'efficacité et la sécurité de l'ensemble du système des transports, ce qui profitera aussi bien à l'économie qu'à l'environnement tout en augmentant la capacité du réseau routier existant. Le trafic individuel motorisé ainsi que le transport routier de marchandises seront ainsi prêts pour l'avenir. Il est cependant impératif de garantir la protection des données dans tous les cas d'application. L'UDC est consciente de l'importance des défis que le passage des systèmes d'aide à la conduite que l'on connaît actuellement aux systèmes d'automatisation lance aux autorités suisses. La Suisse se doit toutefois de suivre l'évolution internationale dans ce domaine et de garantir une mobilité moderne dans l'intérêt de l'ensemble de la population, de l'économie et en particulier du tourisme. Il convient donc d'accompagner l'automatisation des véhicules dans tous les domaines mentionnés et, au final, de l'autoriser par voie d'ordonnance, comme le propose le Conseil fédéral.	UDC
La conduite automatisée est intéressante pour les cantons, car elle offre de nouvelles possibilités de desserte des régions décentralisées.	AR
La numérisation offre un important potentiel et de nombreuses nouvelles possibilités dans le domaine des transports également. Or des infrastructures numériques performantes (surtout dans le domaine de la communication mobile) et l'accès aux données sont des bases indispensables à cet effet, et c'est pourquoi le SAB s'engage constamment en faveur de l'extension du réseau mobile et a soutenu le projet d'infrastructure de données sur la mobilité dans le cadre de la procédure de consultation. Grâce à ces nouvelles possibilités d'application, les régions de montagne et les espaces ruraux peuvent jouer un rôle de précurseurs et se positionner comme des régions modernes, comblant ainsi les lacunes de l'offre.	SAB
L'ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) permet aux cantons d'anticiper et de s'adapter, tant sur le plan légal que sur le plan technique, notamment concernant les contrôles subséquents. L'émergence imminente sur la voie publique d'une technologie à la maturité croissante nécessite des actions visant l'acceptation par la population de cette nouvelle technologie et de ses usages. Il conviendra de veiller aussi bien aux nouveaux comportements des utilisateurs des véhicules automatisés qu'à leur impact sur les autres usagers de la voie publique.	GE
En tant qu'association spécialisée défendant les intérêts des piétons, Mobilité piétonne ne s'exprime en règle générale que sur les questions concernant directement les déplacements à pied. Or les véhicules qui seront autorisés à circuler en mode automatisé « uniquement sur autoroute » devront être à même de détecter les piétons. De plus, le moment viendra où la réglementation proposée concernera également les piétons, cela au plus tard lorsque le même niveau d'automatisation sera autorisé sur les autres catégories de routes.	Mobilité piétonne
<i>Opportunités et risques</i>	
La transformation en cours de la mobilité et de la circulation routière est marquée au coin de la numérisation et de l'automatisation. Outre les gains d'efficacité escomptés (meilleure exploitation des ressources et des capacités routières existantes), cette transformation offre de nouvelles opportunités, tout en présentant des risques en matière de sécurité routière. Ce second aspect doit impérativement être considéré comme prioritaire dans le cadre de la présente consultation.	L-Drive
	CP
La conduite automatisée offre d'importantes possibilités d'amélioration de la sécurité routière et de prévention des accidents à long terme. Elle présente cependant aussi des risques à court et à moyen termes.	Suva
Le projet ne présente que les opportunités de la conduite automatisée et ignore les risques qui en découlent. De plus, les avantages de cette conduite en matière de capacité routière ne devraient	BS

<p>être que minimales, du moins dans un proche avenir. Il se pourrait même qu'en raison des exigences de sécurité, les systèmes d'automatisation doivent être programmés de manière si défensive qu'il en résultera une diminution de cette capacité.</p>	
<p>Nous considérons qu'au-delà de l'exploitation plus efficace des ressources existantes en matière de circulation, il existe également des risques pour la sécurité routière. Le développement de l'automatisation ne doit donc en aucun cas se faire au détriment des usagers de la route et la priorité doit toujours aller à la sécurité routière. C'est pourquoi RoadCross considère que des améliorations et des compléments ponctuels doivent être apportés au projet mis en consultation.</p>	<p>RoadCross</p>
<p><i>Garde-fous législatifs indispensables</i></p>	
<p>Il est plus important que les conditions-cadres législatives soient garanties d'une utilisation sûre des technologies de conduite automatisée, plutôt que de promouvoir unilatéralement le développement de nouvelles technologies ou de servir des intérêts économiques (privés).</p>	<p>Mobilité piétonne</p>
<p>Nous sommes fondamentalement favorables aux garde-fous législatifs que le projet instaure en matière de développement de la conduite automatisée. Ce processus ne doit pas reposer sur le principe « d'abord essayer et ne réglementer qu'ultérieurement ».</p>	<p>Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH</p>
<p>Nous regrettons que le projet ne prévoise aucune mesure d'accompagnement relevant de la régulation du trafic ni de formation obligatoire des conducteurs ou encore de renforcement des transports publics. De plus, nous ne pouvons soutenir le projet d'OCA que s'il n'en résulte aucune atteinte à la sécurité routière ni entrave ou obstacle à la mobilité douce. La conduite automatisée doit impérativement contribuer à réduire le trafic et les infrastructures routières, tout en garantissant une sécurité routière sans failles et l'absence de toute perturbation de la mobilité douce. Si ce n'est pas le cas, il convient de la refuser.</p>	<p>PS</p>
<p>La conduite automatisée doit contribuer à une mobilité sûre et respectueuse de l'environnement. Il s'agit en particulier de mettre la priorité sur la sécurité tant objective que subjective des piétons et des cyclistes. La mobilité douce doit donc être traitée comme étant prioritaire et bénéficier, à titre de mesure d'accompagnement, de nettement plus de place dans l'espace routier. Les quartiers résidentiels et les traversées de localités doivent en outre être protégés contre le trafic de transit indésirable.</p> <p>De plus, la conduite automatisée doit contribuer à réduire le trafic motorisé, en termes aussi bien de nombre de véhicules que de kilomètres parcourus. L'automatisation des véhicules doit par ailleurs permettre de mieux les exploiter, dans les dimensions à la fois temporelles et spatiales. Il s'agit également de concevoir les prescriptions de manière que les véhicules soient utilisés principalement en mode partagé (autopartage, covoiturage) et que la voiture privée devienne l'exception. Il sera ainsi possible de profiter de l'automatisation pour réduire les infrastructures routières et de stationnement réservées aux voitures. Les infrastructures affectées au trafic individuel motorisé ne doivent en aucun cas être étendues. Enfin, la conduite automatisée peut être un complément judicieux des transports publics, notamment sur les lignes peu fréquentées, sans toutefois entrer en concurrence avec ces derniers.</p>	<p>Verts, Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH</p>
<p>Ni l'ordonnance ni le rapport explicatif n'abordent la question de l'importance que la technique de communication mobile revêt pour la conduite automatisée. Les systèmes d'automatisation entraîneront une diffusion encore accrue de cette technique et par conséquent une augmentation de l'exposition de la population au rayonnement électromagnétique.</p> <p>De plus, en raison des erreurs d'interactions qui se produiront entre les personnes et les systèmes d'automatisation, ces derniers ne déboucheront pas sur une diminution du nombre d'accidents. Or les constructeurs n'assument aucune responsabilité à cet égard. Il s'agit là de questions juridiques qui n'ont pas encore été clarifiées. Par ailleurs, en l'état actuel des connaissances, il apparaît que les véhicules automatisés n'amélioreront pas la fluidité du trafic.</p> <p>Enfin, le rayonnement électromagnétique des systèmes de communication mobile peut perturber les ondes cérébrales et provoquer ainsi des comportements irrationnels dans le trafic, dont un exemple typique est la confusion de pédales.</p>	<p>StH</p>
<p><i>Stratégie / Objectif</i></p>	
<p>Toutefois, le caractère évolutif rapide de ces technologies d'automatisation et la nécessité de réviser à court terme cette ordonnance exigent une vision à long terme, fixant le cap, dans laquelle s'inscriront de manière cohérente chacune des étapes intermédiaires.</p> <p>Or, la vision à long terme n'est pas claire. Au vu de la littérature en la matière, l'usage de la conduite automatisée à favoriser à long terme est un usage mutualisé. Le cadre légal devrait donc, à chacune des étapes de son développement, y compris la présente 1ère étape, proposer des dispositions menant à cet usage à long terme. Cette vision à long terme est inexistante et cette première</p>	<p>VD</p>

étape légale laisse le champ des possibles ouvert, y compris pour un usage individuel dommageable au système de mobilité dans son ensemble.

En conclusion, cette première étape légale ne constitue pas une première étape claire vers un objectif précis. Il n'est donc en l'état pas possible d'affirmer que les conséquences positives pour le système de mobilité énumérées dans le rapport de consultation seront effectivement positives. Les deux uniques conséquences certaines (car elles se matérialiseront quel que soit le type d'usage qui se développera), sont les opportunités économiques de nouveaux marchés et la très forte hausse des dépenses publiques au vu des infrastructures colossales à construire ou adapter.

L'ACS salue la volonté d'instaurer des bases légales permettant de cadrer la conduite automatisée. Les évolutions technologiques dans ce domaine appellent à une certaine réactivité, afin de mettre en place et de maintenir à jour des conditions-cadres qui puissent couvrir les principaux cas d'application de conduite automatisée.

ACS

L'ACS reconnaît également le potentiel de la mobilité automatisée pour les différentes régions de Suisse. Il demeure toutefois important de garder à l'esprit qu'afin que l'évolution de la mobilité automatisée ait un impact réellement positif, il est nécessaire de bien définir aujourd'hui et à l'avenir de quelle façon elle doit être mise en œuvre.

Étant donné que la conduite automatisée peut aussi avoir des effets négatifs très importants dans tous ces domaines (voir par ex. l'étude de l'EPF de Zurich sur la conduite automatisée en Suisse³), il est indispensable d'élaborer une stratégie de réglementation proactive. L'État se doit en effet de fixer des règles sans attendre que des problèmes ne surgissent, en particulier entre les véhicules automatisés et la mobilité douce.

Pro Velo, ATE,
Greenpeace,
PUSCH

Politiques économique et sociale

Nous émettons en outre d'importantes réserves d'ordre sociopolitique sur l'adoption de la conduite automatisée. Il s'agit en effet d'une technologie qui non seulement ne sera accessible qu'aux classes aisées dans un premier temps, mais qui risque également, à terme, d'entraîner la suppression de tous les emplois de chauffeur. Nous demandons par conséquent la mise en œuvre de mesures d'accompagnement sociopolitiques propres à soutenir la reconversion professionnelle des personnes concernées et, selon l'évolution observée dans le secteur, à prévenir les licenciements de masse et la détérioration des conditions de travail.

PS

Il faut veiller à assurer les meilleures conditions de travail possibles même dans le nouvel environnement et mettre à disposition les moyens nécessaires pour assurer notamment le recyclage ou la formation complémentaire des personnes concernées. Le secteur des transports restera en effet tributaire de travailleuses et travailleurs qualifiés et motivés. Par ailleurs, un trafic lourd devenu autonome pourrait augmenter massivement l'attrait du transport routier de marchandises par rapport au rail et saper ainsi la politique de transfert de la route au rail que la Suisse mène actuellement avec succès.

USS

Ce qui est déterminant, c'est que les travailleuses et travailleurs profitent de la transformation numérique et non l'inverse. Les cours de recyclage et les formations complémentaires sont essentiels pour les préparer à répondre aux nouvelles exigences et les qualifier. La transformation numérique ne doit pas déboucher sur une détérioration des conditions de travail ni sur un transfert du risque d'entreprise sur les travailleuses et travailleurs. Pour le SEV, il ne fait donc aucun doute que les conditions de travail doivent être réglées collectivement, même dans un monde du travail numérisé. Les nouvelles possibilités techniques ne doivent en aucun cas conduire à un remplacement du personnel dans une pure logique de profit.

SEV

Enfin, même si les effets sur l'emploi ne relèvent pas du champ des deux ordonnances traitées ici, nous estimons qu'ils pourraient soulever des réticences légitimes, particulièrement pour certains métiers de la route (taxis en particulier). Par conséquent, ils devront être pris en compte par la Confédération et faire l'objet de mesures de surveillance, voire d'accompagnement si nécessaire.

CP

Si les véhicules étaient un jour entièrement autonomes, ce serait un grand progrès vers plus d'autonomie des personnes aveugles ou malvoyantes. Il ne faudra alors pas que des problèmes d'accessibilité en rendent l'utilisation impossible par ces personnes.

FSA

L'OCA telle que proposée nuira en fin de compte aux efforts fournis par la Suisse en matière de politique économique extérieure. En particulier, discriminer les véhicules américains est contraire à la volonté politique affichée de promouvoir le libre-échange entre les États-Unis et la Suisse. D'autres partenaires commerciaux (par ex. la Chine, l'Inde et le Royaume-Uni) sont aussi concernés de façon similaire.

econo-
miesuisse,
VFAS

³ ETH Zürich (2020). Automatisiertes Fahren in der Schweiz : Das Steuer aus der Hand geben?

Nous demandons en outre au Conseil fédéral de faire le nécessaire pour que la Suisse – en tant qu'État hôte du Forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les véhicules – puisse adhérer à l'accord de 1998 adopté dans le cadre de cet organisme.	econo- miesuisse, VFAS
<i>Trafic accru / Mitage du paysage</i>	
L'OCA doit garantir que l'adoption de la conduite automatisée n'entraînera pas d'augmentation du trafic et des aires de circulation ni du gaspillage du sol. De plus, l'adoption de la conduite automatisée telle que proposée nous semble insuffisante pour en garantir une conception respectueuse de l'environnement. En effet, sans encadrement étatique rigoureux, la conduite automatisée se traduira notamment par une augmentation du trafic ainsi que du mitage du paysage : la possibilité de se consacrer à d'autres activités tout en se déplaçant en voiture rendra les longs trajets plus attrayants. Par ailleurs, le risque que les véhicules entièrement automatisés fassent des courses à vide est un problème qu'il s'agit de traiter préventivement en prenant des mesures appropriées. La réglementation doit donc prévoir des lignes directrices qui garantissent que l'automatisation débouche sur un renforcement de l'utilisation collective des moyens de transport. À défaut, les déplacements à bord de véhicules équipés de systèmes automatisés seront beaucoup plus attrayants que les transports collectifs, ce qui serait en totale contradiction avec les objectifs poursuivis par la Suisse en matière de transports et de protection de l'environnement. Enfin, l'automatisation doit être mise à profit pour réduire les infrastructures routières et de stationnement réservées aux voitures et pour optimiser la planification des transports.	PS
Sans encadrement étatique rigoureux, la conduite automatisée se traduira notamment par une augmentation du trafic ainsi que du mitage du paysage. De plus, le risque que les véhicules entièrement automatisés fassent des courses à vide est un problème qu'il s'agit de traiter préventivement en prenant des mesures appropriées. Enfin, la réglementation doit prévoir des lignes directrices qui garantissent que l'automatisation débouche sur un renforcement de l'utilisation collective des moyens de transport. À défaut, les déplacements à bord de véhicules équipés de systèmes automatisés seront beaucoup plus attrayants que les transports collectifs, ce qui serait en totale contradiction avec les objectifs poursuivis par la Suisse en matière de protection de l'environnement.	Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH
Le rapport explicatif postule que la libéralisation des prescriptions régissant la conduite automatisée n'apportera que des améliorations pour ce qui est des effets négatifs des transports routiers. Nous considérons que le projet d'ordonnance garantit que ce sera effectivement le cas, d'autant qu'avec les règles proposées, la conduite automatisée sera limitée à des conditions d'utilisation étroitement définies. Il s'ensuit que le nombre de véhicules sans conducteur mis en circulation ne devrait pas être très élevé. Il convient néanmoins de souligner qu'au fur et à mesure de la libéralisation, les véhicules de ce type seront de plus en plus nombreux à circuler. Il n'est donc pas exclu que cette progression du nombre de véhicules automatisés entraîne une augmentation du trafic routier. Cette évolution devra être suivie de près ces prochaines années et, lors des futures modifications de l'ordonnance, il faudra accorder une attention particulière à la question du volume de la circulation.	SO
La RZU doute qu'en l'absence de directives ad hoc, l'utilisation de cette nouvelle technologie évolue automatiquement vers une utilisation collective. Elle propose de montrer comment garantir une telle utilisation.	RZU
Du point de vue de la RZU, l'utilisation collective se traduira par un développement du système des transports publics. C'est pourquoi les effets d'un système automatisé sur les transports publics doivent être étudiés à l'avance sur le plan conceptuel et pris en considération dans le processus d'autorisation.	RZU
<i>Sécurité routière</i>	
Du point de vue de la police, le projet peut être approuvé sur le fond, car il est de nature à garantir ou améliorer la sécurité de tous les usagers de la route.	BL, SH, NE, CCCS, CCPCS, CCDJP, FOR, KpOW
S'agissant des questions de sécurité, l'UVS renvoie à l'avis de la CDSVS.	UVS
En ce qui concerne la sécurité, il ne faut faire aucune concession fondée sur des considérations d'efficacité et de rentabilité à court terme. Le fait que les systèmes d'aide à la conduite et d'automatisation peuvent contribuer de manière significative à améliorer la sécurité routière est incontesté. Le SEV considère toutefois qu'ils doivent être compris comme une aide et un soutien et que le contrôle et la responsabilité doivent rester du ressort du conducteur. Si un événement inattendu	SEV

se produit ou en cas de défaillance du système d'automatisation, les qualités humaines telles que l'expérience, la présence d'esprit et l'instinct peuvent être supérieures au système.	
Du point de vue de la prévention des accidents, la Suva juge important que les véhicules automatisés puissent communiquer à tout moment avec les usagers de la route ne disposant pas de système d'automatisation (par ex. voitures, camions, motocycles, vélos et piétons).	Suva
On peut d'ores et déjà raisonnablement considérer que grâce à leurs capteurs performants, à leur puissance de calcul très élevée et à leur temps de réaction beaucoup plus rapide que celui de l'être humain dans de nombreuses situations de trafic, les véhicules automatisés sont plus sûrs que ceux aux mains de conducteurs moyens.	LB
Il est inquiétant que le comportement psychologique des conducteurs soit aussi peu pris en considération (comme si tout pouvait être simplement réglé par des amendes).	CHO
<i>Sécurité et attrait de la mobilité douce</i>	
Le PS est d'avis que l'adoption de la conduite automatisée doit se faire en mettant la priorité sur la sécurité et sur la préservation de l'environnement. Or la manière de se déplacer la plus respectueuse de l'environnement est et restera la mobilité douce. C'est pourquoi nous insistons sur le fait que la conduite automatisée ne doit pas nuire à cette dernière.	PS
L'ACS tient à souligner que de manière générale, les transports individuels motorisés, qu'ils soient automatisés et/ou électriques ou non, ne sauraient se substituer à la mobilité douce en matière de durabilité.	ACS
L'utilisation de véhicules automatisés doit améliorer la sécurité de tous les usagers de la route. Les gains de sécurité ne doivent donc pas être réalisés aux frais des usagers les plus vulnérables. Or un des défis du trafic mixte sera que les véhicules automatisés ne peuvent communiquer qu'à certaines conditions avec les usagers de la mobilité douce.	Pro Velo, ATE, FSA, Greenpeace, PUSCH
Il est important d'améliorer non seulement la sécurité proprement dite, mais également le sentiment de sécurité des cyclistes et des piétons.	Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH
L'accent doit être mis sur les usagers les plus vulnérables. Or, dans le groupe des usagers vulnérables, les personnes aveugles et malvoyantes sont particulièrement exposées et ne doivent donc pas, en tant que maillon le plus faible de la chaîne, en être pour leurs frais.	FSA
Le niveau d'automatisation d'un véhicule ne doit pas être déterminant pour la manière dont les piétons doivent réagir en sa présence. Il faut donc impérativement trouver une solution qui garantisse le maintien de l'applicabilité de l'art. 6, al. 4, de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR), selon lequel les aveugles non accompagnés bénéficient toujours de la priorité, lorsqu'en levant leur canne blanche ils indiquent leur intention de traverser la chaussée.	FSA
<i>Aspects formels et linguistiques, densité réglementaire, développement de l'ordonnance</i>	
Le projet d'ordonnance a été élaboré avec la participation d'un groupe d'experts formé pour l'occasion. Composé de 25 membres, il s'agissait certes d'un groupe interdisciplinaire, mais dont ne faisait malheureusement partie aucun représentant du milieu des personnes malvoyantes ou, plus généralement, des personnes porteuses de handicap. Or le fait que la nouvelle technologie en jeu représente un risque ou une chance pour les personnes aveugles ou malvoyantes dépend largement de la manière dont leurs intérêts sont pris en compte dès le début du processus législatif.	FSA
Il serait important à notre avis que la composition du groupe d'experts qui a participé à l'élaboration du projet d'ordonnance soit présentée en toute transparence.	USS
De manière générale, il est souhaitable que l'ordonnance et le rapport explicatif soient rédigés de manière plus simple et compréhensible, car il est parfois difficile de saisir le contenu et la portée du texte avec suffisamment de clarté, en raison notamment de l'utilisation d'une terminologie non uniforme.	Poste, CDT, SAAM, Mobility, AMAG, VBZ
(Concerne uniquement la version allemande) Il n'est pas nécessaire d'alourdir les formulations parfois déjà compliquées de l'ordonnance par d'innombrables doublets de genre, car ceux-ci nuisent à la compréhension du contenu et il est de toute façon évident qu'il s'agit de désigner une fonction (et non un sexe).	CDT, SAAM
La Poste est ouverte à l'utilisation des doublets de genre et ne partage donc pas l'avis de la SAAM à ce sujet.	Poste

L'abréviation allemande de la nouvelle ordonnance (AFV) est déjà utilisée pour « Automatische Fahrzeugfahndung und Verkehrsüberwachung ».	BE, SO, AG
La terminologie du projet devrait être harmonisée avec celle des documents de l'UE et de l'ONU, car il y est souvent fait référence à ces documents.	auto-suisse, VFAS, AMAG
Il serait utile de clarifier le rapport entre, d'une part, la reprise globale, unilatérale et autonome des règlements de l'UE selon l'OETV et, d'autre part, la répétition sélective (avec parfois des divergences linguistiques) de certaines dispositions présentant une terminologie non uniforme dans l'OCA, car cela pourra entraîner des problèmes d'interprétation. Ces divergences pourront en outre devenir problématiques le jour où la reprise jusqu'ici autonome des règlements de l'UE sera remplacée par un accord contraignant s'inscrivant dans le cadre de l'accord relatif à la reconnaissance mutuelle (ARM).	Poste, CDT, SAAM
Les interactions entre le texte de l'ordonnance et celui du rapport explicatif sont parfois insatisfaisantes, car l'ordonnance est souvent formulée de manière plus casuiste que le rapport.	Poste, CDT, SAAM, VBZ
L'ordonnance est très détaillée dans de nombreux domaines et risque donc de créer d'importants obstacles opérationnels et administratifs pour les entreprises, qui ne pourront les surmonter que moyennant des charges disproportionnées.	Poste
Parfois le texte propose mentionne des exigences qui ne sont pas forcément réalisable/réaliste. Les besoins commerciaux et les attentes des opérateurs est parfois ignorer au profite de surréglementation.	LOXO
Nous sommes d'avis qu'il faut être plus proche de la pratique surtout en ce qui concerne la distinction entre les systèmes automatisés et les systèmes d'aide à la conduite, qui sont déjà courants aujourd'hui et ne nécessitent pas de faire l'objet d'une nouvelle réglementation (en particulier l'aide au stationnement).	econo- miesuisse, FRS, TCS
Par ailleurs, en ce qui concerne les dispositions relatives au stationnement automatisé, il nous apparaît trop prématuré de régler d'ores et déjà cette question de manière détaillée.	TCS
Il serait judicieux de régulièrement et rapidement adapter les dispositions de l'ordonnance à l'évolution de la situation en Suisse et à l'étranger.	BS, usam, CP, LB
Il est très important qu'une révision complète de la LCR suive dans un avenir proche, de manière à régler ces questions au niveau de la loi, à la lumière des éclaircissements qui auront été apportés d'ici là. L'horizon temporel fixé dans le rapport explicatif (compétence d'édicter des ordonnances « jusqu'au début des années 2030 au moins ») nous paraît cependant nettement trop long.	USS, SEV
Les principaux éléments de la réglementation doivent être stables à long terme, afin de garantir la sécurité aussi bien du droit que des investissements.	econo- miesuisse
<i>Objet de la réglementation</i>	
Au sujet du cas d'utilisation prévu par la nouvelle LCR mais non encore traduit dans l'ordonnance (véhicules entièrement autonomes aux dimensions réduites pouvant circuler sur toute route), nous sommes d'avis que les conflits avec les autres usagers de la route (notamment voitures, TP, cyclistes, piétons) devront être étudiés, afin d'en tirer les conditions d'utilisation adéquates permettant une bonne cohabitation.	VD
Il est très positif à notre avis que l'on ait renoncé à inclure dans l'ordonnance le cas d'application des véhicules sans conducteur aux dimensions réduites et de vitesse minimale (art. 25d P-LCR, voir le rapport explicatif, p. 8).	PS, Verts, Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH
Ce cas d'application – si les véhicules concernés étaient autorisés à circuler dans les espaces piétonniers – entraverait la circulation des piétons. La finalité selon toute probabilité purement commerciale de l'utilisation de tels véhicules ne saurait justifier que la place déjà limitée à disposition dans ces espaces soit encore davantage mise à contribution. Il convient donc d'exclure ce cas d'application non seulement pour l'instant, mais définitivement.	Verts, Pro Velo, ATE, Green- peace, PUSCH
La possibilité technique de faire circuler des véhicules à conduite automatisée a de nombreuses implications juridiques relevant du droit de la responsabilité, du droit du travail et du droit de la protection des données. Tant que la situation juridique ne sera pas entièrement clarifiée dans tous ces domaines, il nous paraît contre-indiqué d'utiliser des systèmes d'automatisation et, partant, des véhicules sans conducteur en dehors de courses d'essai. La sécurité doit en outre être une priorité absolue, surtout en ce qui concerne les véhicules des entreprises de transport concessionnaires. C'est pourquoi le SEV est d'avis qu'un conducteur doit impérativement être à bord de chaque véhicule. Nous rejetons par conséquent le chapitre 5 réglant la circulation de véhicules sans conducteur.	SEV

Le cas d'application des véhicules pourvus d'un dispositif émettant des demandes de transition est étroitement défini dans les ordonnances applicables et limité aux situations de trafic les plus sûres possible. Le BPA considère l'extension de l' <i>operational design domain</i> (ODD) de 60 à 130 km/h adoptée dans le règlement ONU n° 157 comme extrêmement critique et approuve donc les réserves exprimées à ce sujet dans le rapport explicatif du projet d'ordonnance.	BPA
Les gros investissements nécessaires et les faibles coûts d'exploitation se traduiront par l'exigence d'une utilisation aussi continue que possible. Une telle utilisation ne sera possible que si les véhicules autonomes auront plusieurs usages possibles, ce qui favorisera en outre la durabilité. Les approches dites à double usage (<i>dual use</i>) doivent donc être au cœur des développements à venir.	Poste
Des véhicules autonomes sont de plus en plus utilisés hors des routes également, avec notamment l'utilisation de robots dans l'agriculture (<i>smart farming</i>) et dans la sylviculture (par ex. chiens-robots pour mesurer les surfaces forestières). Le projet d'ordonnance doit donc tenir adéquatement compte des particularités des véhicules agricoles autonomes, qui ne circulent qu'à titre exceptionnel sur les routes publiques et dans la plupart des cas uniquement pour les traverser.	SAB
L'ordonnance règle les conditions et les possibilités d'utilisation des véhicules automatisés de manière fondamentalement pragmatique. C'est essentiel pour être à même de maîtriser les grandes étapes du développement de la conduite automatisée.	SH
Les cas d'utilisation les plus simples n'ont pas été examinés sous tous leurs aspects. Nous sommes par exemple d'avis que Mobility ne pourra pas remplir les exigences de cette ordonnance.	CHO
Si elle n'autorise pas les personnes qui ne peuvent pas conduire en raison d'un handicap ou de manière temporaire à néanmoins le faire, l'ordonnance manquera son objectif. Elle contreviendra ainsi, selon nous, à la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand).	CHO
<i>Calendrier</i>	
Le calendrier, qui prévoit une entrée en vigueur au premier trimestre 2025, est très ambitieux.	SH, UVS, CCCS, CCPCS, CCDJP, FOR, KpOW
Il est essentiel de laisser aux cantons et aux villes suffisamment de temps pour assurer la mise en œuvre de l'ordonnance. Il s'agira en effet de commencer par intégrer les nouvelles tâches et compétences dans les différentes législations cantonales et communales. De plus, les cantons et les villes devront acquérir et développer les nouvelles compétences techniques nécessaires.	TG, UVS
La numérisation progresse très rapidement et on peut s'attendre à ce que le secteur privé développe et teste de nombreuses nouvelles possibilités d'application. La législation doit donc être conçue de manière à offrir à ces dernières un environnement aussi favorable que possible. Nous sommes donc d'avis que l'ordonnance sur la conduite automatisée doit rapidement entrer en vigueur.	SAB
<i>Charges supplémentaires pour les cantons</i>	
Outre qu'elle est complexe, l'exécution des nouvelles tâches entraînera des charges supplémentaires pour les cantons.	AG
Les nouvelles tâches occasionneront des coûts supplémentaires, y compris pour la police.	SH, UVS
Il s'agira d'examiner et d'autoriser des systèmes de stationnement complexes. Le service des automobiles devra admettre de nouveaux véhicules à la circulation et le service de la mobilité ouvrir de nouveaux tronçons aux véhicules sans conducteur.	SH, OW, BS, UVS
Il faudra également préparer les demandes de subventions de projets conformément à l'O AFC et les cantons devront ensuite assurer le suivi de ces projets.	OW, BS, UVS
S'y ajouteront de nouvelles tâches s'inscrivant dans le cadre d'enquêtes pénales. C'est ainsi que la lecture et l'analyse des données des véhicules et des systèmes d'automatisation ne cesseront de gagner en importance en cas d'accident. Il faudra donc acquérir de nouveaux systèmes informatiques et appareils de lecture. Les spécialistes ainsi que les forces de police devront en outre suivre une formation intensive.	OW, SH, CCCS, CCPCS, CCDJP, FOR, KpOW
L'ordonnance règle un large éventail de domaines : du stationnement à l'admission de personnes (opérateurs) ou de véhicules à la circulation, en passant par la signalisation et les exigences techniques générales. Le rôle et la responsabilité des cantons en matière d'autorisations, de mise en	SH

œuvre et de surveillance deviendront donc beaucoup plus exigeants. De bonnes connaissances des derniers développements techniques, des formations continues ainsi que des systèmes de données et de sécurité adéquats seront de rigueur.	
Le Conseil-exécutif voit également des défis qui ne pourront être abordés qu'après l'adoption de la version définitive de l'ordonnance. Il s'agira en l'occurrence d'examiner dans quelle mesure les bases légales cantonales devront être adaptées et de déterminer quelles ressources en personnel seront nécessaires pour remplir toutes les tâches supplémentaires. Aucune augmentation de personnel n'est actuellement prévue pour exécuter ces tâches. Il convient donc de compléter la section des conséquences pour les cantons par l'examen de cette question.	BE
Pour pouvoir estimer les conséquences pour les cantons, il manque toutefois dans le projet d'ordonnance les détails concrets relatifs aux exigences devant être remplies pour que les conditions d'utilisation puissent être approuvées.	AR, SG
Prêtent le flanc à la critique en particulier les activités très exigeantes de contrôle des véhicules équipés de systèmes d'automatisation et des véhicules sans conducteur incombant aux autorités cantonales d'immatriculation. Cela vaut également pour ce qui est des autorisations relatives aux conditions d'utilisation des véhicules sans conducteur. Les autorités cantonales d'immatriculation ne disposent pas des ressources ni des connaissances techniques nécessaires pour remplir ces tâches. Une solution plus indiquée serait que le contrôle soit effectué par des entreprises spécialistes de la marque concernée, qui devraient ensuite confirmer le bon fonctionnement du système d'automatisation à l'intention des autorités d'immatriculation. Pour les contrôles subséquents des véhicules sans conducteur, il y aurait lieu de suivre l'approche selon laquelle il incombera aux constructeurs des véhicules de fournir annuellement les informations définies au registre central des véhicules.	LU
L'adoption d'une obligation de contrôle annuel des véhicules sans conducteur imposerait une lourde charge aux cantons, ce qu'il convient d'éviter.	SG
<i>Coordination entre les cantons et l'OFROU</i>	
La coordination entre les cantons et l'OFROU doit être bien conçue et fonctionner efficacement, car elle représente un important facteur de succès de l'application de l'ordonnance.	UR, NW, ZG, SH, AR, AI, GR, TG, VD, VS, NE, GE, JU, asa
Nous nous félicitons expressément de la coordination nationale et internationale de l'admission des types de véhicules et des systèmes d'automatisation à la circulation. On aura ainsi la garantie que, dans les limites des conditions d'utilisation définies, on pourra effectivement s'attendre à ce que les véhicules remplissent certaines exigences minimales.	NW
Il sera essentiel que les cantons se familiarisent ensemble avec leur nouveau rôle. Les services cantonaux impliqués différeront en fonction de l'application concernée. Les applications logistiques, par exemple, doivent satisfaire à d'autres exigences que les taxis-robots. Les nouveaux règlements, processus de contrôle et autres procédures devront donc être élaborés conjointement. Une étroite coopération au sein même des services cantonaux ainsi qu'entre cantons, de même qu'avec l'OFROU et les autres autorités fédérales potentiellement impliquées (OFCOM, OFT, etc.), sera indispensable pour pouvoir tirer les enseignements des expériences de chacun.	SH
L'expérience du canton de Schaffhouse tirée des deux projets pilotes de conduite automatisée réalisés à ce jour sous la conduite de l'association Swiss Transit Lab a mis en évidence toute l'importance que revêtent les échanges entre les autorités fédérales et cantonales pour que la complexité des applications relevant de la technologie automatisée puisse être maîtrisée.	SH
Il est en outre indispensable que l'OFROU édicte des prescriptions uniformes.	ZG
La coordination devra présenter un degré de précision suffisant pour garantir la comparabilité de l'application de l'ordonnance entre les cantons. Elle pourra notamment prendre la forme de directives.	NW
Il faut s'attendre à ce que des mesures organisationnelles et techniques et des réglementations supplémentaires soient nécessaires. On pourrait donc inscrire dans l'OCA une compétence de l'OFROU d'édicter des directives, des instructions et autres prescriptions.	LB
Les art. 39 ss OCA, en particulier, soulèvent encore des réserves. Si le Conseil fédéral persiste à donner au canton d'immatriculation la compétence d'autoriser les conditions d'utilisation de véhi-	SZ

cules automatisés, il sera indispensable de mettre à la disposition des cantons des listes de contrôle détaillées et des aides à l'exécution uniformes. Ce sera la seule façon de garantir que toutes les demandes seront évaluées et les décisions prises selon les mêmes critères dans toute la Suisse.	
Nous nous félicitons expressément de la constitution – annoncée par le DETEC – d'un groupe de suivi avec participation des organes d'exécution, qui assistera les cantons dans l'application des nouvelles dispositions. Ce groupe de suivi servira en outre aux échanges de connaissances et d'expériences et le canton d'Argovie est particulièrement intéressé à y siéger.	AG
Le groupe de suivi annoncé par le DETEC et appelé à soutenir la mise en œuvre dans les cantons a toute notre approbation. Ce serait en outre une bonne chose qu'il puisse aussi être consulté sur les questions de mise en œuvre d'ordre technique.	BS, BL, SH, CCCS, CCPCS, CCDJP, FOR, KpOW
<i>Compétences</i>	
Il doit dans tous les cas continuer à incomber aux cantons de contrôler les véhicules avant de les immatriculer et de délivrer les permis de circulation et les plaques de contrôle. L'UDC approuve en outre le fait que les cantons auront également la compétence d'autoriser les conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur. Les autorités cantonales sont en effet les mieux placées pour évaluer les réalités locales et tenir compte des demandes de la population du canton. Il en va de même pour l'autorisation des aires de stationnement permettant le parcage automatisé.	UDC
Nous doutons que les cantons et la Confédération aient la capacité de surveiller le processus et d'en piloter les parties placées sous leur responsabilité respective de manière appropriée. D'autres projets de numérisation beaucoup moins complexes débouchent déjà trop souvent sur un échec à la Confédération.	CHO
Intégration systématique des villes : les villes doivent être pleinement intégrées dans les projets pilotes réalisés sur leur territoire. Que ce soit pour l'octroi d'autorisations, la définition des aires de stationnement et des conditions d'utilisation du territoire, la mise à disposition d'experts pour l'examen des demandes ou encore la participation au groupe de suivi de l'OFROU, les villes doivent être consultées et donner leur consentement.	UVS
Les nouveaux développements se présentent généralement d'abord dans les centres urbains. Il est donc indispensable à nos yeux que les autorités municipales participent aux processus d'autorisation prévus. Ce principe doit être inscrit dans le droit fédéral.	CDSVS
L'ACS souhaite également faire remarquer que les communes sont fortement impactées par la mobilité automatisée, et que plusieurs projets pilotes ont déjà été menés sur leurs routes. Les actuels projets d'ordonnances ne tiennent toutefois pas compte de leur intégration dans les processus d'autorisation et de décision, ce que déplore l'ACS. En outre, l'ACS estime que les communes ayant de l'expérience avec des projets pilotes sur leur territoire devraient également avoir la possibilité de siéger dans le groupe de travail prévu selon l'art. 45 al. 2 de l'OCA.	ACS
Dans les cantons les services automobiles, les services des ponts et chaussées, la police ainsi que l'aménagement du territoire doivent être parties prenantes.	NE
Les communes doivent également pouvoir se prononcer sur les aires de stationnement destinées au parcage automatisé (art. 28 OCA).	ACS
Nous sommes d'avis que l'OCA doit prévoir des mesures d'accompagnement en matière de régulation du trafic, afin de garantir qu'elle n'entraînera pas une augmentation de ce dernier. C'est ainsi que les communes devront avoir un droit de regard sur la détermination des tronçons sur lesquels la conduite automatisée sera autorisée, afin d'être à même de protéger les quartiers résidentiels ou les traversées de localités d'un trafic de transit indésirable en termes de planification des transports.	PS
Selon le projet d'OCA, les autorisations pour les véhicules sans conducteurs seront délivrées par le canton d'immatriculation (art. 39 et 40). Or, si des véhicules sans conducteurs sont amenés à circuler sur les routes d'une commune, celle-ci doit impérativement être intégrée dans le processus d'autorisation. L'art. 40 al. 2 indique que « [s]i 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 ». L'ACS estime que ce même principe doit être appliqué aux communes.	ACS
<i>Responsabilités</i>	
Prendre part activement à la circulation pose aujourd'hui des exigences élevées aux gens, qui se heurtent de plus en plus souvent à leurs limites, peu importe qu'ils se déplacent à pied ou avec un	LU, UR, NW

véhicule. De nouveaux systèmes peuvent donc les aider judicieusement au quotidien, mais ne doivent en aucun cas les déresponsabiliser.	
Des règles claires en matière d'obligations de comportement sont indispensables, y compris pour permettre à la police de faire respecter la loi.	CDSVS, SCPVS
La collaboration entre, d'un côté, les constructeurs et les exploitants de véhicules autonomes et, de l'autre, les autorités compétentes doit être décrite et réglée en détail. La traditionnelle mixité du trafic en Suisse exige une répartition claire des responsabilités ainsi que des formes de collaboration rapides entre toutes les parties prenantes. Nous sommes d'avis à cet égard que le projet ne définit pas assez clairement quelles sont les obligations de l'exploitant d'un véhicule autonome. De plus, le questionnaire soulève plusieurs questions de répartition des compétences entre les autorités (Confédération / cantons) qui doivent encore être clarifiées.	BE
Nous déplorons en outre le manque de clarté dans l'attribution des responsabilités aux opérateurs de véhicules sans conducteur.	LU
D'une part, il ne faut pas barrer la route aux nouveautés. L'automatisation des véhicules et du trafic peut réduire les risques, pour autant que la technique soit vraiment prête. D'autre part, il est très important que les réglementations soient élaborées suffisamment tôt et que les responsabilités soient attribuées sans équivoque aux personnes concernées. Lors de l'introduction de véhicules automatisés, il est important pour nous que les participants et l'environnement ne soient pas surchargés ni gênés. Plus le temps passe et plus on se rend compte qu'il s'agit non pas de s'assurer que le conducteur maîtrise son véhicule, mais plutôt que le conducteur et l'environnement comprennent le véhicule et soient en mesure de gérer des réactions inattendues et de vivre en « partenariat de circulation » même sans « contact visuel ». Il ne sera pas possible d'appliquer les mêmes exigences aux êtres humains et aux machines. Néanmoins, il n'est pas possible que l'être humain doive à l'avenir gérer les erreurs de machines qu'il n'a pas lui-même mises en circulation et dont il ne peut pas assumer la responsabilité. C'est pour ces raisons que les exigences envers les personnes et les organisations qui mettent des véhicules sans conducteur sur la route doivent être très élevées. La responsabilité doit être assumée par des personnes physiques et ne doit pas être déléguée à une personne morale.	Routiers
<i>Infrastructure</i>	
Du point de vue de l'infrastructure routière, il reste encore de nombreuses questions ouvertes. Nous souhaitons donc que le projet soit amélioré dans ce domaine.	AR, AG
Il serait souhaitable que le projet précise qu'il ne sera pas possible de demander que l'infrastructure nécessaire au fonctionnement des véhicules soit mise en place aux frais du propriétaire de la route. Bien que cela puisse également être exclu dans l'autorisation, il serait utile de l'inscrire explicitement dans la législation, afin que ce soit bien clair.	BE, AG, VD, RWU
La question reste en outre ouverte de savoir qui financera les adaptations de l'infrastructure routière éventuellement nécessaires pour les véhicules automatisés. Avec le projet actuel, nous partons du principe qu'aucun requérant n'aura droit à des aménagements ou adaptations de l'infrastructure routière pour permettre la circulation de véhicules automatisés.	SO
Enfin, il sera impératif d'intégrer dans les normes SN de marquage et de construction des routes les aménagements nécessaires pour le bon fonctionnement des véhicules automatisés (par exemple le marquage systématique des bordures de routes).	NE
Il manque dans l'ordonnance des critères propres à garantir la compatibilité des systèmes d'automatisation avec les zones à trafic mixte à l'intérieur des localités ainsi que des critères généraux d'immatriculation garantissant que les véhicules sont adaptés aux conditions-cadres existantes de l'infrastructure routière. L'immatriculation des véhicules équipés de systèmes d'automatisation ne doit pas conduire à la mise en place de surfaces réservées au trafic motorisé.	RWU
<i>Formation à la conduite</i>	
À l'avenir, l'examen de conduite tiendra compte de l'existence et de la manière de fonctionner des systèmes d'automatisation. Le Conseil-exécutif s'en félicite expressément. Il convient que les conducteurs des futurs véhicules équipés d'un système d'automatisation soient non seulement instruits sur la base des manuels d'utilisation des véhicules, mais également que leurs compétences en matière de cession et de reprise du contrôle du véhicule (conduite autonome) soient vérifiées. Il faut donc prévoir pour tous les conducteurs (y compris ceux dont le permis de conduire relèvera d'une catégorie de l'ancien droit) un examen obligatoire qui les autorisera à se servir de véhicules équipés de systèmes d'automatisation. À défaut, il faudra au moins que l'instruction soit clairement définie ou confirmée par une attestation.	BE

L'utilisation des systèmes d'automatisation requiert de nouvelles connaissances. Cela vaut aussi bien pour les véhicules qui nécessiteront encore un conducteur que pour ceux sans conducteur. La question se pose à cet égard de savoir s'il suffira d'exiger des personnes qui veulent activer le système d'automatisation qu'elles en connaissent le manuel d'utilisation. Cela comporterait des risques. Du point de vue de la sécurité routière, il serait judicieux d'examiner l'imposition d'autres obligations.	AG
Du point de vue de la sécurité routière, nous ne comprenons pas pourquoi l'ordonnance ne prévoit pas de formation et de perfectionnement obligatoires pour l'utilisation des systèmes d'automatisation. L'argument selon lequel il faut y renoncer afin de ne pas freiner inutilement le développement des véhicules équipés d'un tel système n'est pas recevable. La présente révision doit prioriser non pas le développement de la conduite automatisée, mais la sécurité routière. L'objet et le but de la LCR sont la sécurité routière et l'ordonnance sur la conduite automatisée doit donc être axée sur cette dernière. Nous sommes d'avis qu'une formation spécifique obligatoire est une condition nécessaire de l'utilisation de systèmes d'automatisation.	PS, SEV
L'usam considère en outre que les obligations d'information imposées aux concessionnaires automobiles sont trop lourdes. D'une part, elles se traduiront par d'importantes charges supplémentaires et, d'autre part, apporter la preuve qu'elles ont été remplies ne sera guère possible dans la pratique. De plus, la capacité du détenteur du véhicule à se servir de systèmes d'automatisation sera déjà garantie par d'autres moyens, à savoir par la remise du manuel d'utilisation du système ainsi que par l'acquisition des compétences nécessaires lors de la formation à la conduite (annexe 11 E-OAC).	usam
Les voitures modernes disposent déjà de nombreuses aides techniques qui leur permettent de circuler et de se parquer sans intervention humaine. Ces aides sont en outre mises en œuvre au fur et à mesure de leur mise au point et, lorsqu'ils prennent possession d'un nouveau véhicule qui en est équipé, les conducteurs s'y familiarisent sans avoir besoin d'une grosse formation. Nous soutenons par conséquent la proposition du Conseil fédéral, selon laquelle il n'y aura pas lieu de passer un examen de conduite complémentaire.	SAB
Au niveau du droit à la formation, l'article 21 ne tient pas suffisamment compte des difficultés de certains conducteurs à se familiariser avec un environnement numérique. L'ordonnance pourrait mentionner le rôle actif que les vendeurs et loueurs de véhicules doivent jouer, en vue d'accompagner leurs clients dans la prise en charge d'un véhicule.	TCS
Les rôles et les responsabilités respectifs des constructeurs, des importateurs, des vendeurs, des formateurs, etc. dans la mise en œuvre de l'ordonnance en matière de formation restent en grande partie flous.	Swissdrive
De plus, les constructeurs et les vendeurs doivent aussi être soumis à l'obligation d'informer et il faut donc impérativement édicter les instructions nécessaires à cet effet. Le législateur doit non seulement arrêter des prescriptions et définir des responsabilités claires en ce qui concerne l'obligation d'informer, mais également prévoir des campagnes de sensibilisation.	L-Drive
L'évolution des véhicules montre que les conducteurs doivent satisfaire à des exigences toujours plus élevées. Ces exigences croissantes nécessitent une formation continue, à l'image de ce qui se pratique pour les pilotes d'aéronefs. Nous partons donc du principe que le bon fonctionnement de tout le système dépendra de la prochaine mise en place d'une formation continue obligatoire.	L-Drive, Road-Cross
Malgré le potentiel de diminution des accidents, l'augmentation potentielle de la sécurité résultant de la conduite automatisée et de sa diffusion reste limitée. Cela est dû principalement aux nouvelles causes d'accidents découlant des interactions entre l'être humain et le véhicule. Ce n'est qu'à partir du niveau d'automatisation 4 que les gains de sécurité devraient clairement dépasser la diminution enregistrée parallèlement. Toutefois, même à ce moment-là, il faut s'attendre à un net recul de la sécurité en raison de la mixité du trafic.	L-Drive, Road-Cross, FSA
Le projet SIKO 4.0 a montré qu'une solide base de connaissances déclaratives est une condition nécessaire, mais non suffisante, de l'acquisition de compétences. Il s'agit aussi de transférer les connaissances factuelles dans la pratique.	Swissdrive
Si seuls les élèves conducteurs qui ont suivi leur formation auprès d'un moniteur de conduite équipé d'une voiture récente et moderne sont examinés sur les nouveaux systèmes, il faut s'attendre à de grandes différences dans le passage des examens de conduite et, partant, dans les compétences des futurs conducteurs.	Swissdrive
L-Drive résume ses remarques en insistant sur l'importance de prescriptions ayant force obligatoire pour garantir l'efficacité de la formation des conducteurs et de la communication, et relève que le projet mis en consultation présente à cet égard un certain potentiel d'optimisation.	L-Drive

Tant la formation à la conduite que l'examen de conduite (théorie et pratique) doivent être revus, de même que la formation des moniteurs de conduite.	Swissdrive
<i>Procédure de réception par type</i>	
Il conviendrait de prévoir des réceptions partielles.	VFAS
La marge de manœuvre législative à disposition devrait être utilisée pour prévoir également une réception nationale individuelle ainsi qu'une réception nationale par type.	usam, auto-suisse, VFAS, CDT, Poste, SAAM, VBZ, AMAG
Il s'agit de permettre ainsi que des technologies émergentes et des savoir-faire spécifiques soient mis en œuvre.	usam
Grâce à ses projets pilotes, la Suisse a apporté une contribution de premier plan au développement et à l'utilisation de véhicules automatisés durant la phase pilote, cela au moins en Europe.	auto-suisse, VFAS, CDT, SAAM, VBZ
Il serait bon, dans la phase d'application commerciale qui commence maintenant, qu'une même dynamique propre à la Suisse se déploie et qu'un savoir-faire national soit développé. La place industrielle et économique suisse doit donc être soutenue autant que possible, afin d'éviter que la création de valeur correspondante ne soit délocalisée à l'étranger.	CDT, Poste, SAAM, VBZ
Renoncer à la mise en place d'une propre procédure de réception par type et reprendre ainsi de fait les réceptions selon le droit européen nous semble raisonnable.	USS
<i>Surveillance du marché</i>	
En ce sens, la mobilité automatisée soulève un certain nombre de questions pratiques et de sécurité. Un contrôle régulier et rigoureux des véhicules disposant d'un système d'automatisation, ainsi que de leur utilisation sera nécessaire afin de s'assurer du bon fonctionnement et de la bonne intégration de ceux-ci dans la mobilité globale.	ACS
Il conviendrait d'introduire dans l'article 8 une obligation pour le constructeur d'informer les détenteurs d'un tel véhicule.	TCS
Les acheteurs de véhicules autonomes sont tributaires du maintien d'un système de gestion qui remplit les conditions requises pendant toute la durée de vie des véhicules. À défaut, il existe un risque de paralysie de la flotte des véhicules concernés. De telles dépendances, incertitudes et risques pourraient dissuader les entreprises d'investir dans cette technologie.	Poste
L'ordonnance prévoit également une harmonisation des règles techniques pour la sécurité routière après l'immatriculation (art. 15 et 16) et le TCS soutient sans réserve la compétence accordée à l'OFROU en la matière. Compte tenu des évolutions très rapides en termes d'innovation, il convient en effet d'éviter une situation dans laquelle des autorités en charge de l'immatriculation des véhicules engageraient des pratiques différentes les unes des autres.	TCS
En ce qui concerne enfin l'OCA, nous nous permettons de vous signaler notre très claire opposition à l'article 17 de ce projet d'ordonnance. En effet, le TCS dispose de 22 centres de test de véhicules qui sont parfaitement équipés et disposent d'appareils de diagnostic modernes. Ces centres de test du TCS s'adaptent perpétuellement aux nouveaux standards de contrôle et font l'objet d'audit de qualité en tous points comparables à ceux qui sont engagés dans les autres centres techniques de test.	
À défaut d'examen préalable approfondi de la sécurité routière et de la sécurité de l'exploitation par les autorités compétentes, d'obligation étendue de notification des incidents et de possibilité de suspendre si nécessaire la reconnaissance des types de véhicules, les conditions préalables à l'autorisation de la conduite automatisée sur les routes suisses ne seront pas remplies.	SEV
<i>Protection des données</i>	
En ce qui concerne la protection des données, les dispositions des articles 7, 23, 27 et 38 sont adéquates. Elles pourraient néanmoins gagner en précision, en renforçant en particulier l'article 7, afin que les données ne puissent être sauvegardées qu'à la condition que le conducteur ait activé le système d'enregistrement.	TCS
Nous nous réjouissons que le projet d'ordonnance traite activement de la protection des données et que l'OCA intègre des prescriptions en la matière.	LU

<p>Un autre domaine concerne la protection des données. Il sera important de continuellement vérifier la protection des données, non seulement lors de l'admission à la circulation, mais également pour les produits déjà sur le marché. Selon les indications du Conseil fédéral, la Suisse est en train de mettre en place une surveillance du marché capable de s'adapter à l'évolution technologique. Sur le fond, l'UDC est favorable à cette façon de procéder. Toutefois, la Confédération doit encore montrer en détail comment la transparence de cette surveillance du marché sera réglée et contrôlée.</p>	UDC
<p>Pour être constamment à la hauteur de la très rapide évolution technologique, les autorités suisses devront nécessairement reprendre les normes et réglementations internationales au fur et à mesure de leur adoption. Cela concerne en particulier les réceptions par type de véhicules automobiles fabriqués en série, qui ne peuvent pas, aujourd'hui déjà, être délivrées par les autorités suisses. L'UDC se réserve toutefois le droit d'intervenir si les droits des citoyens suisses devaient être excessivement restreints, par exemple dans le domaine de la protection des données.</p>	UDC
<p>Le rapport explicatif relatif à l'OCA part du principe que les événements sauvegardés dans l'enregistreur de mode de conduite correspondront exclusivement à des données techniques et non à des données personnelles. C'est inexact : tant que les données peuvent être associées à un détenteur ou un conducteur de véhicule identifiable, il s'agit évidemment de données personnelles au sens de l'art. 5, let. a, LPD. Eu égard à l'absence de base légale formelle pour un profilage administratif, il est donc justifié et important que l'art. 7, al. 3, OCA dispose, à titre de prescription technique, que l'enregistreur de mode de conduite n'est pas autorisé à faire du profilage. Il convient donc d'exclure par des mesures techniques appropriées que les données événementielles enregistrées et horodatées (voir l'art. 25f, al. 2, revLCR) puissent être utilisées pour évaluer certains aspects personnels relatifs au conducteur – notamment son comportement (voir l'art. 5, let. f, LPD). Nous recommandons de rectifier l'affirmation inexacte concernant la nature des données relatives aux événements enregistrés, selon laquelle il s'agirait de données purement techniques.</p>	BE, BS, Privatim
<p>Pour terminer, l'usam souligne, en ce qui concerne l'analyse des données de l'enregistreur du mode de conduite, qu'il est important de définir clairement les objectifs de l'utilisation de ces données, qui doivent servir principalement à des fins de poursuite pénale (voir l'art. 18 P-OCA). L'usam rejette explicitement toute utilisation des données à d'autres fins, telles que l'élaboration de mesures de régulation du trafic.</p>	usam
<p>En relation avec l'utilisation prévue aux art. 18 à 20 OCA des données relatives à l'état technique du véhicule et au comportement de conduite du détenteur ou du conducteur générées par les systèmes d'automatisation prescrits légalement à l'art. 3, al. 1, OCA, il conviendrait de tenir compte des exigences juridiques complémentaires suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - abstention de toute utilisation commerciale des données contrevenant aux règles de la bonne foi, conformément à l'art. 2 de la loi fédérale contre la concurrence déloyale (LCD) ; - interdiction d'abuser d'un avantage concurrentiel résultant de la collecte de données prescrite par la loi et de la position dominante ainsi occupée sur le marché, conformément à l'art. 7 de la loi sur les cartels (LCart) ; - protection des droits de propriété intellectuelle sur les données générées par les systèmes d'automatisation ; - préservation des secrets de fabrication et des secrets commerciaux du détenteur du véhicule, conformément à l'art. 162 du code pénal (CP) ; - garantie des droits découlant de la protection de la personnalité, conformément aux art. 28 ss du code civil (CC), et de la protection des données, conformément à la loi fédérale sur la protection des données (LPD). 	LB
<p>Nous regrettons l'absence de règles spéciales en matière de protection des données.</p>	CHO
<p>Il est toutefois particulièrement important que les autorités de poursuite pénale puissent avoir accès aux données de conduite en cas d'enquête et d'incident. Cela permettra de garantir que les causes des accidents impliquant des véhicules équipés de systèmes d'automatisation soient établies et que les systèmes puissent être continuellement améliorés.</p>	BE, BS, BL, SH, SG, AG, TG, NE, CCCS , CDSVS , SCPVS , CCPCS , CCDJP , FOR , KpOW
<p>Pour cela, il faudra parfois se servir également de données allant au-delà de celles de l'enregistreur de mode de conduite et de l'enregistreur de données d'événements.</p>	SG

Source de données / Données d'apprentissage

Les bases de données utilisées aux fins de l'apprentissage du système d'automatisation sont souvent minimales et ne couvrent pas tout l'éventail des comportements que les gens peuvent avoir au quotidien. Si ces données d'apprentissage ne contiennent pas de situations de trafic impliquant des personnes en fauteuil roulant ou des personnes aveugles ou malvoyantes, le système d'automatisation ne peut pas résoudre de telles situations de manière adéquate. Le principe de base devrait cependant être que ce n'est pas à la personne porteuse d'un handicap de s'adapter au véhicule équipé d'un système d'automatisation.

FSA

Dans le même temps, nous attirons l'attention sur le fait qu'avec la conduite automatisée, c'est non plus la personne qui conduit le véhicule, mais le véhicule lui-même qui se dirige à l'aide de systèmes de navigation. Aujourd'hui, nous naviguons à l'aide du GPS ou de Google Maps et d'autres plateformes de navigation numériques privées. Le conducteur reste cependant responsable du respect des règles de la circulation et du suivi des indications du système de navigation. À l'avenir, les véhicules autonomes circuleront entièrement sur la base de systèmes de navigation et des capteurs leur permettront de percevoir l'environnement de trafic à proximité immédiate. Si les bases de données de ces systèmes de navigation sont gérées par des fournisseurs privés, les données relatives aux changements de signalisation ne seront implémentées que lentement. Les fournisseurs privés se procurent déjà en partie ces données auprès de l'État (*open data*), mais leur implémentation prend du temps. Si de tels catalogues de données étaient obligatoirement organisés par l'État (OFROU / OFT, via swisstopo), l'implémentation pourrait être mieux planifiée. Les systèmes de navigation privés auraient l'obligation d'adapter les données dans leurs systèmes dans un délai défini par l'administration. Cela permettrait de simplifier l'application des mesures de fermeture temporaire de routes ou les modifications de la signalisation à la suite d'accidents ou en raison de chantiers ou de manifestations et, partant, de mieux réguler le trafic. En effet, l'autorité compétente pourrait appliquer les modifications de la signalisation simultanément dans le monde réel et sous forme numérique. Si les systèmes de navigation reprenaient directement les données étatiques, il serait envisageable de confier la régulation du trafic à l'État ou à des services cantonaux, sous la forme en quelque sorte de centres de régulation du trafic. Cela permettrait d'améliorer la fluidité du trafic, de désengorger les villes et de prévenir les embouteillages, sans qu'il soit nécessaire d'aménager de nouvelles infrastructures coûteuses (voir les questions spécifiques dans le questionnaire).

PS

Les données collectées par les constructeurs et les prestataires de services privés dans le cadre de la conduite automatisée pourraient aussi être utilisées pour améliorer la régulation du trafic par la Confédération et les cantons. Il y aurait donc lieu d'examiner si les constructeurs et les prestataires de services pourraient être obligés, par une base légale à créer, à partager certaines données en temps réel avec la Confédération.

ZH

De manière générale, il convient d'utiliser ou de favoriser les systèmes à accès libre (*open source*) ainsi que les standards ouverts. Les résultats doivent également être mis à disposition sous la forme de données ouvertes et/ou d'accès ouvert.

CHO

Police / Dispositions pénales

La police doit avoir la possibilité d'arrêter les véhicules sans conducteur depuis l'extérieur.

BE, BS, BL, AG, UVS

En particulier les services d'urgence font face à d'importants défis, car la technologie n'est pas conçue pour ce genre de courses (ses interventions telles que freinages ou autres pourront créer plus de dangers qu'elles n'en préviendront).

UR

Les véhicules équipés d'un système d'automatisation doivent être identifiables comme tels de l'extérieur.

AG, CHO

Il est nécessaire de créer une base juridique pour que les personnes morales puissent également être tenues pour pénalement responsables en cas de dommages corporels dus à un système d'automatisation défectueux.

BS, BL, SH, GR CCCS, CCPCS, CDSVS, SCPVS FOR, KpOW

Il ne suffit pas que toutes les infractions soient simplement passibles d'une amende. Il faut également prévoir des éléments constitutifs de délits, par analogie avec l'art. 90, al. 2, LCR.

BS, BL, SH, GR CCCS, CCPCS, CCDJP, FOR, KpOW

Les dispositions pénales devraient également sanctionner les infractions commises par négligence.

GL

<p>Il n'apparaît pas clairement si les opérateurs sont soumis à une interdiction de consommer de l'alcool, comme les chauffeurs professionnels et les nouveaux conducteurs, ou s'ils doivent uniquement respecter les valeurs limites d'alcoolémie en vigueur pour les autres catégories de véhicules. Eu égard au danger potentiel, le fait de ne prévoir qu'une simple contravention semble inapproprié et n'est par ailleurs pas conforme à la LCR. Il serait préférable de prévoir une réglementation analogue à celle des art. 91 et 91a LCR.</p>	<p>BL, SH, CCCS, CCPCS, CCDJP, FOR, KpOW</p>
<p>Il devrait également être possible d'appliquer des mesures administratives.</p>	<p>SZ, GR</p>
<p>Le risque de cyberattaques n'est pas suffisamment pris en considération.</p>	<p>BS, BL, SH, GR, CCCS, CCPCS, CCDJP, CDSVS, SCPVS, FOR, KpOW</p>
<p>Cela étant dit, nous nous demandons aussi si les systèmes proposés par les constructeurs seront réellement immunisés face aux risques de pannes, de piratages informatiques ou encore d'accès à des données sensibles à des fins commerciales. Les contrôles et les mises à jour informatiques régulièrement imposées par l'OCA devraient certes limiter ces risques mais, semble-t-il, sans offrir une sécurité totale.</p>	<p>CP</p>
<p>L'infrastructure informatique des véhicules est exposée à des risques de traitement erroné des données, de pannes et d'interruptions dues à des facteurs environnementaux ainsi que d'attaques par des personnes malveillantes. Actuellement, l'accent devrait être mis sur la garantie de la sécurité de flottes de véhicules de plus en plus numérisées. Les automobiles équipées de composants électroniques – surtout s'ils sont connectés à Internet, comme les systèmes de navigation GPS – doivent donc disposer d'une protection renforcée, au sens de l'art. 3, al. 1, let. g, OCA.</p>	<p>LB</p>
<p><i>Véhicule pourvu d'un dispositif émettant des demandes de transition</i></p>	
<p>Eu égard à la non-acceptation par les voyageurs de véhicules sans conducteur en dehors de systèmes de transport fermés, nous considérons comme inenvisageable que le conducteur d'un véhicule d'une entreprise de transport concessionnaire s'adonne à des activités autres que la conduite.</p>	<p>SEV</p>
<p>Les milieux de la recherche admettent généralement l'hypothèse selon laquelle, dans certaines conditions et à partir d'un niveau d'automatisation élevé des véhicules, le potentiel de prévention des accidents de la route peut être très important. Ce cas d'application présente toutefois de (trop) grandes exigences en matière d'interactions entre l'être humain et le véhicule, raison pour laquelle il faut plutôt s'attendre à une augmentation des accidents. En effet, les atteintes à la sécurité (dues par ex. à la diminution de l'attention du conducteur, à la problématique de la prise en main du véhicule et, plus généralement, aux interactions entre l'être humain et le véhicule) pourront être nettement supérieures aux gains de sécurité.</p>	<p>PS, Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH</p>
<p><u>Nous demandons par conséquent que le cas d'application visé à l'art. 25b, al. 1, de la nouvelle loi fédérale sur la circulation routière soit supprimé.</u> (Voir les questions 22 et 23.)</p>	<p>PS, Verts, Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH</p>
<p>Le projet d'ordonnance traite certes de la question de savoir si une intervention humaine reste nécessaire à bord des véhicules automatisés, mais n'en reste pas moins assez vague à ce sujet. Le temps de transition nécessaire pour qu'une personne puisse reprendre le contrôle du véhicule en toute sécurité est déterminant. Il semble que les données scientifiques fassent défaut à ce sujet, alors que les conséquences potentielles pour la sécurité sont très importantes. En particulier, il paraît improbable qu'un système d'automatisation puisse garantir à tout moment qu'il peut être exploité de manière suffisamment sûre par un conducteur pendant ce temps de transition.</p>	<p>Mobilité piétonne</p>
<p>Les niveaux d'automatisation pour lesquels le conducteur ne doit plus assurer une surveillance constante du système présentent un potentiel de danger élevé, car le conducteur s'adonne des activités autres que la conduite et son attention diminue.</p>	<p>RoadCross</p>
<p>Ainsi, nous sommes résolument d'avis que la base légale arrêtée à l'art. 31 LCR doit également s'appliquer à la conduite automatisée, que le conducteur doit toujours se conformer au devoir de prudence et rester pleinement responsable de l'utilisation conforme à la loi des véhicules équipés d'un système d'automatisation et qu'aucune nouvelle obligation ou responsabilité ne doit être imposée aux tiers.</p>	<p>UPSA</p>

<i>Parcage automatisé</i>	
Les conditions du parcage automatisé sont définies jusque dans les derniers détails, au point que la question se pose si cela est conforme à la hiérarchie des lois. Nous sommes d'avis que les art. 25 à 29 OCA doivent être supprimés.	RWU
Il n'apparaît pas tout à fait clairement si l'on doit partir de l'idée d'« aires de stationnement séparées » ou si ces aires seront également ouvertes aux autres véhicules. De notre point de vue, il y a une contradiction avec la condition mentionnée à la page 5 du rapport explicatif, selon laquelle le parking doit être séparé du reste du trafic et des aires de circulation destinées aux piétons et aux cyclistes. Il y a donc lieu de clarifier ce point.	BS
Afin de garantir une utilisation économe et efficace des ressources à disposition, il faut veiller à ce que les aires de stationnement puissent être utilisées aussi bien par les véhicules équipés de systèmes automatisés que par ceux qui ne le sont pas. L'art. 29 P-OCA doit être précisé en conséquence.	ACS, usam, UVS, RWU
<i>Véhicules sans conducteur</i>	
Il faut se féliciter du fait que ce cas d'application offrira vraisemblablement de nouvelles possibilités pour la mobilité sociétale en général, notamment dans les transports publics grâce aux véhicules de type « navette ». Dans la complexité du trafic urbain et de sa mixité, les véhicules devront garantir la sécurité de tous les usagers de la route. Cela implique principalement une vitesse adaptée à la situation et un comportement de conduite des véhicules basé sur l'anticipation et la prudence. Dès lors qu'il n'y a plus de conducteur dans le véhicule, il faut appliquer des standards uniformes garantis d'une communication claire et intuitive des véhicules avec les autres usagers de la route.	BPA
D'autre part, nous demandons que les véhicules équipés d'un système d'automatisation et sans conducteur ne soient autorisés à circuler que sur les autoroutes, les semi-autoroutes ou les routes secondaires sans mobilité douce. De plus, aucun véhicule équipé d'un système d'automatisation ne doit être autorisé à circuler sur les voies cyclables, ni sur les trottoirs ou les voies piétonnes.	PS
La Poste est résolument d'avis qu'il est plus judicieux et adéquat de définir des « zones » plutôt que des « tronçons » pour l'utilisation de véhicules automatisés. Cela clarifierait qu'une zone peut comprendre (si nécessaire avec des restrictions) plusieurs tronçons différents, ainsi que des parcours et itinéraires de remplacement. Se focaliser sur des tronçons fixes se traduira probablement par des charges administratives accrues pour toutes les parties prenantes et par une flexibilité nettement moindre pour les exploitants de services de transport automatisés. De plus, une limitation à des « tronçons » compromettrait les modèles commerciaux qui prévoient des transports autonomes à la demande.	Poste
(Concerné uniquement la version allemande) La question se pose également de savoir s'il suffit d'instaurer une obligation d'approbation (« Genehmigungspflicht ») pour l'immatriculation des véhicules sans conducteur et pour les aires de stationnement. Il serait sans doute plus adéquat de prévoir une obligation d'autorisation (« Bewilligungspflicht »).	BS, BL, SH, CCCS, CCPCS, CCDJP, FOR, KpOW
L'art. 39 OCA donne à l'autorité cantonale compétente en matière d'évaluation le droit de réclamer des informations complémentaires. L'intention du législateur est certainement de signifier que la liste de l'art. 39 ne doit pas être considérée comme exhaustive. Cela ouvre toutefois la porte à un véritable « patchwork fédéral » et à des processus d'autorisation comportant de nombreuses exigences supplémentaires (parfois même arbitraires).	Poste
Le Conseil d'État estime que la publication prévue des conditions d'utilisation autorisées dans les organes officiels des autorités compétentes n'est pas réaliste. Il part plutôt du principe que les conditions d'utilisation doivent être finalement définies sur le plan territorial et que cela se rapproche plutôt d'un jeu de géodonnées de base. Or ce sont les cantons qui ont une bonne connaissance des situations locales concrètes. Sinon, on ne comprend pas pourquoi ce sont eux qui devraient être l'autorité d'immatriculation. Cela doit être expliqué plus en détail.	AR
Les zones d'utilisation doivent être signalées de manière neutre par rapport aux constructeurs ainsi que pour le grand public.	CHO
<i>Responsabilité</i>	
La responsabilité doit incomber principalement au constructeur. En cas de dommages causés à des tiers, il doit y avoir renversement du fardeau de la preuve à la charge du constructeur. Les constructeurs doivent fournir des garanties de sécurité, éventuellement par analogie avec ce qui est prévu dans la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF).	CHO

Le droit actuel considère que les logiciels d'automatisation ne sont qu'un produit et estime que c'est le conducteur qui reste responsable pour les dommages qu'il cause (art. 58 al.1 LCR). Or, face à la complexité des véhicules pleinement autonomes, ce principe ne semble plus guère adéquat. CP

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

FR, TI, **ParkingSwiss**, **CI CDS**, **TPG**

Aucun

Question 2 : Approuvez-vous l'objet de la nouvelle ordonnance (art. 1) ?

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, **PS**, **UVS**, **economiesuisse**, **CCCS**, **asa**, **CCDJP**, **CCPCS**, **CDSVS**, **SCPVS**, **UPSA**, **auto-suisse**, **ParkingSwiss**, **Pro Velo**, **BPA**, **Spc**, **FRS**, **TCS**, **VFAS**, **ATE**, **CI CDS**, **FSA**, **SAAM**, **Swissdrive**, **Suva**, **ASA**, **CDT**, **Poste**, **AMAG**, **CHO**, **FOR**, **Greenpeace**, **KpOW**, **LOXO**, **Mobility**, **PUSCH**, **TPG**, **VBZ**

Sous réserve des remarques relatives à la question 1, nous approuvons l'objet de l'ordonnance. UVS

Les dispositions d'exécution de la loi précisent avec raison qu'il doit s'agir de véhicules automobiles. Poste, CDT, SAAM, AMAG, VBZ

L'OCA a pour objet la réglementation des conditions préalables à l'immatriculation et à l'utilisation de véhicules automatisés. Malheureusement, cette subdivision ne se reflète pas dans la structure de l'ordonnance, si bien que les deux aspects se confondent parfois, ce qui ne favorise pas la compréhension du projet.

Il est nécessaire de clairement distinguer les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation. Les premiers ne doivent pas être soumis aux mêmes exigences que les seconds. VFAS, economiesuisse

A l'art. 8 LCR al. 1, les remorques sont mentionnées explicitement. Nous proposons la modification suivante : La présente ordonnance régit les conditions préalables à l'immatriculation et à l'utilisation de véhicules automobiles ainsi que de leurs remorques SwissMoves

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

BS, **Mobilité piétonne**, **Routiers**, **L-Drive**, **RoadCross**, **SwissMoves**

Nous approuvons l'objet de l'ordonnance, mais sous réserve des remarques relatives à la question 1. BS

L'ordonnance devrait mettre l'accent sur la sécurité, en particulier celle des usagers de la route non protégés, plutôt que sur les conditions d'un déploiement « le plus rapide possible » des systèmes d'automatisation. Mobilité piétonne

Les interactions entre l'être humain et le véhicule revêtent une importance particulière. L'ordonnance devrait donc être complétée de manière à mieux en tenir compte. RoadCross, L-Drive

Nous proposons le complément suivant : « La présente ordonnance régit les conditions préalables à l'immatriculation et à l'utilisation de véhicules automobiles équipés d'un système d'automatisation. Elle tient particulièrement compte des risques et des limites liés aux interactions entre l'être humain et le véhicule et à la faisabilité technique. » L-Drive

Il ne suffit pas de régler les conditions préalables à l'immatriculation de véhicules équipés d'un système d'automatisation. Il s'agit également de disposer que ces véhicules ne doivent pas constituer une entrave à la circulation ni entraîner des risques accrus et qu'ils doivent être contractuellement à même d'interagir avec les traditionnels véhicules avec conducteur, y compris avec le trafic cycliste et le trafic piétonnier. Routiers

Les responsabilités en matière de véhicules sans conducteur ne sont pas réglées clairement. En cas d'accident ou de panne, les personnes responsables ne sont pas sur place et sont difficilement joignables.

Question 3 : Approuvez-vous les définitions proposées (art. 2) ?**Approbation de principe** (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BL, SH, AR, SG, GR, AG, AI, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, **PS, UVS, economiesuisse, CCCS, asa, CCDJP, CCPCS, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse Mobilité piétonne, L-Drive, Routiers, ParkingSwiss, Road-Cross, BPA, TCS, Spc, FRS, VFAS, CI CDS, FSA, SAAM, Swissdrive, Suva, ASA, Poste, AMAG, CHO, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, MyBuxi, TPG, VBZ**

Pour une meilleure compréhension ainsi que pour l'attribution des droits et des obligations, les définitions devraient être mieux harmonisées avec les niveaux prévus à l'échelle internationale par la norme SAE J3016 (niveaux 1, 2 et 3).

OW, LU,
ZG, SO,
SH, AR, AI,
TG, VS,
NE, GE,
NW, **asa,**
CDSVS,
SCPVS,
UVS

Il faut veiller à ce que les définitions proposées dans l'ordonnance coïncident avec celles établies par le législateur, afin d'assurer la cohérence de la terminologie et d'éviter toute confusion.

AMAG

Il serait utile de faire une distinction entre les véhicules sans conducteur et ceux équipés d'un système de parcage automatisé.

econo-
miesuisse,
VFAS, FRS,
TCS

Il conviendrait de définir le terme d'« opérateur ».

UVS

Cet article devrait être commenté plus en détail dans le rapport explicatif, car les termes utilisés dans les définitions ne sont pas toujours autoexplicatifs.

Mobility

Remarque relative à la let. a : au ch. 3 de l'annexe de l'OCA, le terme « système d'aide à la conduite » est opposé à celui de « système d'automatisation ». Or, au début de l'ordonnance, seul le terme « système d'automatisation » est défini. **Proposition de modification** : compléter l'art. 2 par la définition du terme « système d'aide à la conduite ».

BPA, Suva,
spc

Cet article devrait être commenté plus en détail dans le rapport explicatif, car les termes utilisés dans les définitions ne sont pas toujours autoexplicatifs pour le lecteur. Par exemple : quelle est la différence exacte entre une aire et une case de stationnement ? Comment se fait-il qu'un véhicule sans conducteur puisse implicitement avoir un conducteur alors que sa désignation même indique qu'il n'en a pas ?

Poste,
SAAM,
AMAG

Let. a : dans l'ordonnance, le terme de système d'automatisation n'a pas la même définition que dans la LCR. La nouvelle définition repose non plus sur la « tâche de conduite » selon l'*operational design domain* (ODD), mais uniquement sur la période durant laquelle le véhicule doit être à même de se diriger lui-même. Il n'est ainsi plus très clair si seuls les véhicules automatisés sans ODD limité sont inclus, ce qui n'est pas dans l'intention du Conseil fédéral. On peut donc se demander si la let. a est vraiment nécessaire, car elle crée une certaine confusion et pourrait tout à fait être supprimée.

Le système d'automatisation doit être défini de manière « technologiquement neutre ». En effet, les éléments constitutifs de ce système doivent être déterminés par la technologie et non prescrits par l'État dans une ordonnance. L'ajout de « en particulier » permettrait éventuellement de le clarifier.

D'autres adaptations pourraient être les suivantes :

au lieu de « sur » → « pendant » ;

au lieu d'« assurer [...] en toute sécurité » → uniquement « assurer » (sinon pléonasme) ;

au lieu d'« une certaine période » → « tant qu'il est activé ».

Let. b : dans cette définition, il n'apparaît pas clairement si seul le niveau 3 est inclus ou également le niveau 4. Il serait utile de le clarifier par une remarque ad hoc dans le rapport explicatif.

Let. d : cette définition diffère de la description figurant à l'art. 25c, al. 1, LCR, car « sans conducteur » n'a pas exactement la même signification que « ne nécessitant pas de conducteur ». De plus, il n'apparaît pas clairement si, avec l'expression « du moins », on entend signifier que les véhicules de niveau 5 sont inclus dans la définition, ce qui serait alors en contradiction avec l'exigence d'un opérateur. Étant donné que la personne qui utilise le véhicule manuellement est également considérée comme le conducteur, il faudrait préciser dans le rapport explicatif si la let. d se réfère uniquement au conducteur présent dans le véhicule ou non.

De plus, la définition devrait être commentée plus en détail dans le rapport explicatif. En fait, c'est non pas le véhicule qui est décrit, mais son utilisation temporaire sans conducteur, car un véhicule sans conducteur peut aussi être utilisé avec un conducteur (manuellement). Un tel véhicule n'est donc pas foncièrement destiné à circuler sans conducteur, mais uniquement capable de le faire (temporairement). Dans le texte allemand, le pronom relatif « das » se rapporte au système d'automatisation plutôt qu'au véhicule, bien que ce soit ce dernier qui parcourt le trajet (voir le texte français). Il faut en outre

faire ici une remarque concernant les véhicules à double usage (*dual use*). Au final, un véhicule sans conducteur est non pas un véhicule sans conducteur à proprement parler, comme le lecteur le comprend spontanément, mais un véhicule pouvant servir temporairement de moyen de transport sans conducteur. La définition pourrait donc être améliorée : « véhicule sans conducteur : un véhicule équipé d'un système d'automatisation et capable de parcourir certains tronçons prédéfinis de bout en bout sans interventions d'un conducteur. »

Il conviendrait alors de préciser dans le rapport explicatif que ces véhicules sans conducteur, hors des limites de l'ODD et en cas d'urgence, seront entre les mains d'un conducteur.

Art. 2, let. c : la définition des lieux de dépose et de récupération du véhicule soulève une question de compréhension : il n'apparaît pas clairement à quelle distance maximale d'une case de stationnement ils peuvent se situer.

UVS

Art. 2, let. d : il faut supprimer l'expression « du moins ». L'utilisation sur un certain tronçon prédéfini implique déjà que l'utilisation ne peut avoir lieu que sur ce tronçon.

ZH, OW,
NW, SG,
TG, SH,
CDSVS,
SCPVS,
UVS,
CCCS,
FOR,
KpOW,

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, ZG, BS, CDT, Swissmoves

Pour une meilleure compréhension ainsi que pour l'attribution des droits et des obligations des conducteurs des véhicules et des autres personnes, les définitions devraient être mieux harmonisées avec les niveaux prévus à l'échelle internationale par la norme SAE J3016 (niveaux 1, 2 et 3).

BE, BS

Il conviendrait de définir le terme d'« opérateur ».

BS

Art. 2c. Un système d'automatisation pour le stationnement pourrait permettre au conducteur de lâcher l'appareil de direction durant le parage (OCR, art. 3, al. 3bis). De la sorte, il n'y a pas de lieu de dépose puisque le conducteur, respectivement ses occupants, peuvent être toujours à bord. Selon notre avis, le véhicule automatisé devrait pouvoir être stationné en ayant toujours à bord ses passagers, tels que cela est possible actuellement avec le niveau d'automatisation 2.

Swiss-Moves

Art. 2, let. c : la définition des lieux de dépose et de récupération du véhicule soulève une question de compréhension : il n'apparaît pas clairement à quelle distance maximale d'une case de stationnement ils peuvent se situer.

BS

Art. 2, let. d : il conviendrait de supprimer l'expression « du moins ». L'utilisation sur un certain tronçon prédéfini implique déjà que l'utilisation ne peut avoir lieu que sur ce tronçon.

Cet article devrait être commenté plus en détail dans le rapport explicatif, car les termes utilisés dans les définitions ne sont pas toujours autoexplicatifs. Par exemple : quelle est la différence exacte entre une aire et une case de stationnement ? Comment se fait-il qu'un véhicule sans conducteur puisse implicitement avoir un conducteur alors que sa désignation même indique qu'il n'en a pas ?

CDT

Let. a : dans l'ordonnance, le terme de système d'automatisation n'a pas la même définition que dans la LCR. La nouvelle définition repose non plus sur la « tâche de conduite » selon l'*operational design domain* (ODD), mais uniquement sur la période pendant laquelle le véhicule doit être à même de se diriger lui-même. Il n'est ainsi plus très clair si seuls les véhicules automatisés sans ODD limité sont inclus, ce qui n'est pas ce que l'on recherche. On peut donc se demander si la let. a est vraiment nécessaire, car elle crée une certaine confusion et pourrait tout à fait être supprimée.

Le système d'automatisation doit être défini de manière « technologiquement neutre ». En effet, les éléments constitutifs de ce système doivent être déterminés par la technologie et non prescrits par l'État dans une ordonnance. L'ajout de « en particulier » permettrait éventuellement de le clarifier.

Let. d :

au lieu de « sur » → « pendant » ;

au lieu d'« assurer [...] en toute sécurité » → uniquement « assurer » (sinon pléonasme) ;

au lieu d'« une certaine période » → « tant qu'il est activé ».

Let. b : dans cette définition, il n'apparaît pas clairement si seul le niveau 3 est inclus ou également le niveau 4. Il serait utile de le clarifier par une remarque ad hoc dans le rapport explicatif.

Let. d : Cette définition diffère de la description figurant à l'art. 25c, al. 1, LCR, car « sans conducteur » n'a pas exactement la même signification que « ne nécessitant pas de conducteur ».

De plus, il n'apparaît pas clairement si, avec l'expression « du moins », on entend signifier que les véhicules de niveau 5 sont inclus dans la définition, ce qui serait alors en contradiction avec l'exigence d'un opérateur.

Étant donné que la personne qui utilise le véhicule manuellement est également considérée comme le conducteur, il faudrait préciser dans le rapport explicatif si la let. d se réfère uniquement au conducteur présent dans le véhicule ou non.

De plus, la définition devrait être commentée plus en détail dans le rapport explicatif. En fait, c'est non pas le véhicule qui est décrit, mais son utilisation temporaire sans conducteur, car un véhicule sans conducteur peut aussi être utilisé avec un conducteur (manuellement). Un tel véhicule n'est donc pas foncièrement destiné à circuler sans conducteur, mais uniquement capable de le faire (temporairement). Dans le texte allemand, le pronom relatif « das » se rapporte au système d'automatisation plutôt qu'au véhicule, bien que ce soit ce dernier qui parcourt le trajet (voir le texte français). Il faut en outre faire ici une remarque concernant les véhicules à double usage (*dual use*). Au final, un véhicule sans conducteur est non pas un véhicule sans conducteur à proprement parler, comme le lecteur le comprend spontanément, mais un véhicule pouvant servir temporairement de moyen de transport sans conducteur. La définition pourrait donc être améliorée : « véhicule sans conducteur : un véhicule équipé d'un système d'automatisation et capable de parcourir certains tronçons prédéfinis de bout en bout sans interventions d'un conducteur. »

Il conviendrait alors de préciser dans le rapport explicatif que ces véhicules sans conducteur, hors des limites de l'ODD et en cas d'urgence, seront entre les mains d'un conducteur.

Question 4 : Approuvez-vous les exigences générales applicables aux véhicules équipés d'un système d'automatisation (art. 3) ?

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, UVS, economiesuisse, CCCS, asa, CCDJP, CCPCS, CDSVS, SCPVS, L-Drive, Road-Cross, BPA, Spc, FRS, TCS, VFAS, CI CDS, SAAM, Swissdrive, ASA, Poste, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, TPG, VBZ, Mobility, LB

Nous approuvons la tentative de rester au niveau fonctionnel. Il nous semble toutefois que l'on n'a pas encore réussi, dans cet article, à trouver le niveau d'exigences idéal, ce qui pourrait causer des difficultés inutiles à l'autorité d'immatriculation lors de la procédure d'autorisation.

AMAG

Titre de la section 1 : « Exigences applicables pour l'immatriculation de véhicules ... » serait plus clair.

Poste,
SAAM,
AMAG, VBZ

On constate régulièrement que les différents modèles et versions des véhicules sollicitent excessivement les conducteurs et que ceux-ci sont distraits par leur utilisation. Les personnes n'ayant que peu de pratique de la conduite ou celles qui conduisent différents véhicules sont particulièrement concernées. La nouvelle technologie ne doit pas être utilisée au détriment de la sécurité routière.

LU

VD

Le texte précise que les règles de la circulation doivent être respectées et qu'aucune manœuvre ne doit mettre les autres usagers de la route en danger. RoadCross considère que ce sont là des conditions applicables à tous les véhicules équipés d'un système d'automatisation.

RoadCross

Art. 3, al. 1, phrase introductive de la version allemande : « Das Automatisierungssystem_ » (sans « s » à la fin du mot).

ZG

Le terme de véhicule automatisé n'est pas utilisé de manière uniforme: parfois au singulier, parfois au pluriel.

Poste,
SAAM

La structure et la terminologie de l'art. 3 ne sont que partiellement corrélées avec l'al. 2, let. a, ce qui met en évidence les difficultés découlant du fait que la définition donnée dans le projet d'ordonnance diffère de celle figurant dans la loi.

Poste,
SAAM,
AMAG, VBZ

Art. 3, al. 1, let. b : il conviendrait de supprimer l'expression « le cas échéant ».

OW, NW,
BL, SH, TG,
CCCS,
CDSVS,
UVS,
SCPVS,
FOR,
KpOW,

L'art. 3, al. 1, let. b, est circulaire, car le système d'automatisation fait lui-même partie des systèmes du véhicule. La disposition selon laquelle le système d'automatisation doit « pouvoir enclencher les

Poste,
SAAM,
AMAG, Mo-
bility

<p>systèmes du véhicule ... », donc s'enclencher lui-même, prête ainsi à confusion. Les notions de « système d'automatisation » et d'autres « systèmes du véhicule » devraient être délimitées et commentées dans le rapport explicatif.</p>	
<p>Art. 3, al. 1, let. c et e : qu'entend-on par « désactivé aisément » et « simple d'utilisation » ? La simplicité d'utilisation est subjective, d'autant plus que les systèmes des divers constructeurs diffèrent dans leur utilisation. Proposition de modification : utiliser les notions d'« intuitif » ou de « convivial », qui peuvent être évaluées objectivement sur la base de la norme ISO 9241.</p>	BPA, spc
<p>L'art. 3, al. 1, let. c et e, traite non pas de la conduite du véhicule par le système d'automatisation, mais clairement de sa conduite par le conducteur. Ces dispositions devraient donc être déplacées en fin de liste, afin que ces deux aspects différents n'y soient pas mélangés. Il conviendrait en outre d'indiquer clairement que le conducteur doit pouvoir se servir simplement du système d'automatisation. Enfin, ce que l'on entend par « simplement » ou « aisément » doit être précisé dans le rapport explicatif.</p>	Poste, SAAM, AMAG
<p>Art. 3, al. 1, let. d : qu'entend-on par « fournir des informations explicites » ? Une annonce ou un message sous forme visuelle ou sonore ? Et dans quelle langue (paramètres) ? Ou à l'aide de symboles et de pictogrammes ? Propres à chaque pays ou normalisés à l'échelle internationale ?</p>	LB
<p>Sur le fond, les exigences sont énumérées et décrites de manière exhaustive. Nous recommandons néanmoins de compléter l'art. 3, al. 1, let. e, comme suit : « être d'une utilisation simple <i>et uniforme</i> ».</p>	LU
<p>Art. 3, al. 1, let. e : qu'entend-on par « simple d'utilisation » ? Pour quiconque ou pour une personne formée à l'utilisation du système d'automatisation conformément à l'art. 9 OCA ?</p>	LB
<p>Art. 3, al. 1, let. g : il ne suffit pas que les protections requises contre les interventions illicites de tiers soient garanties par le constructeur. Il faut édicter des normes (internationales) de qualité contre les cyberattaques ayant force obligatoire.</p>	CDSVS, UVS, SCPVS
<p>Dans la phrase introductive de l'art. 3, al. 2, il est question de « toute sa durée d'utilisation ». La même expression est également utilisée ailleurs dans l'ordonnance, mais s'y réfère (manifestement) à toute la durée de vie du système d'automatisation, alors qu'il s'agit ici vraisemblablement uniquement de sa durée d'activation.</p>	Poste, SAAM, AMAG, Mobility
<p>Art. 3, al. 2 : le fait de se référer aux conditions d'utilisation inhérentes à la construction signifie que chaque constructeur définit lui-même lesdites conditions d'utilisation. Il sera donc difficile pour la police de contrôler si le système d'automatisation est utilisé à bon escient et correctement, sans compter que cela représentera une lourde charge de travail. Catégoriser les systèmes de conduite en systèmes <i>hautement automatisés</i> et <i>entièrement automatisés</i> permettrait d'attribuer les droits et obligations applicables de manière appropriée et de plus facilement les contrôler.</p>	OW, NW, BL, SH, TG, GR, NE CCCS, CCPCS, CCDJP, CDSVS, UVS, SCPVS, FOR, KpOW
<p>L'expression « une certaine période » à l'art. 2, let. a, est utilisée avec le même sens que « de manière durable » à l'art. 3, al. 2, let. a, ce qui n'est pas correct du point de vue du contenu et prête à confusion.</p>	Poste, SAAM, AMAG, Mobility
<p>Art. 3, al. 2, let. b, et al. 3, respect des « règles de la circulation » : l'identification et l'interprétation des signaux et des marquages devraient aussi faire partie des exigences générales à remplir. En cas de trafic transfrontalier, il faut en outre tenir compte des signaux étrangers selon l'annexe 3 de la Convention de Vienne sur la signalisation routière (RS 0.741.20).</p>	LB
<p>Art. 3, al. 2, let. b : le mot « déterminantes » devrait être supprimé.</p>	OW, NW, BL, SH, TG, CCCS, CDSVS, UVS, SCPVS, FOR, KpOW
<p>art. 3 al. 2 let. d : dès lors que c'est le système d'automatisation qui - dès qu'il est activé et pendant toute sa durée d'utilisation - doit identifier les défaillances techniques qui affectent la conduite du véhicule, il paraît pas opportun de répéter le terme "par le système d'automatisation".</p>	VD
<p>Art. 3, al. 2, let. d : outre l'identification d'éventuelles défaillances, il faudrait sans doute aussi prévoir la fourniture d'informations explicites les concernant au sens de l'art. 3, al. 1, let. d.</p>	LB
<p>Art. 3, al. 2, let. e : cette disposition imposant de signaler « suffisamment à l'avance » la nécessité de reprendre la conduite manuelle du véhicule est de première importance. Le libellé proposé est cependant imprécis. L'expression « suffisamment en avance » désigne en réalité le temps de réaction. Le</p>	OW, NW, BL, SH, TG, SG, CCCS,

temps de réaction minimal et l'obligation d'intervention humaine correspondante devraient être précisés dans l'ordonnance.	CDSVS, UVS, SCPVS, FRS, FOR, KpOW
Al. 2 let. e : il est difficile de définir combien de temps à l'avance une éventuelle intervention humaine sera nécessaire.	TPG
Art. 3, al. 2, let. f : l'OFROU pourrait mettre à disposition à l'avenir un aide-mémoire ou une liste de contrôle indiquant quelles sont les procédures de réduction des risques considérées comme appropriées dans la pratique.	LB
L'art. 3, al. 3, a été repris du ch. 1.1.2 de l'annexe II du règlement d'exécution (UE) 2022/1426, y compris la let. d, qui présuppose que le système d'automatisation est à même de distinguer de manière fiable les êtres humains des animaux, ce qui n'est pas le cas actuellement. Si l'on prend cette disposition au sérieux, les véhicules automatisés ne devraient pas être admis à la circulation, car le risque existe qu'ils prennent un jeune enfant pour un animal et ne puissent ainsi pas assurer la protection des vies humaines. En outre, la let. d ne correspond à aucune règle inscrite dans la LCR qui disposerait de donner la priorité absolue à la protection des vies humaines. Enfin, le ch. 3 du règlement d'exécution de l'UE précise que les règles de circulation nationales sont déterminantes.	Poste, SAAM, AMAG
Art. 3, al. 3 : le respect des règles de la circulation est décrit de manière très détaillée, mais pas assez concrète (par ex. distance « adéquate »). L'essentiel dans cette disposition est qu'un système de conduite entièrement automatisé doit pouvoir conduire le véhicule de manière à ce que toutes les règles de la circulation soient respectées. Les systèmes d'aide à la conduite partiellement ou hautement automatisés ne le peuvent par contre qu'en partie, si bien que d'autres droits et obligations s'appliquent aux personnes responsables.	NW, SH, TG, CCCS, CDSVS, UVS, SCPVS, FOR, KpOW
Al. 3 let. a + c : ces deux dispositions se recourent. Ainsi qu'entend-on par vitesse adaptée ?	TPG
Art. 3, al. 3, let. c : au lieu d'« environnantes », plutôt « effectives » ou « concrètes ».	Poste, SAAM, AMAG
art. 3 al. 3 let. d : il est fait mention d'une priorité absolue à donner à la protection des vies humaines. Or, il n'est pas précisé s'il s'agit de la vie humaine des occupants du véhicule ou de celles des autres usagers de la route ; cela pourrait avoir une importance en terme de programmation du système. Dans tous les cas, il s'agira de garantir la transparence des algorithmes et la manière dont seront définis les critères, notamment du point de vue éthique.	VD
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
BS, PS, UPSA, auto-suisse, Mobilité piétonne, Routiers, Pro Velo, ATE, FSA, Suva, CDT, CHO, Greenpeace, MyBuxi, PUSCH, Swissmoves	
Dans la complexité du trafic urbain et de sa mixité, les véhicules devront garantir la sécurité de tous les usagers de la route. Cela implique principalement une vitesse adaptée à la situation et un comportement de conduite des véhicules basé sur l'anticipation et la prudence. Les véhicules automatisés ne doivent pas circuler au détriment du sentiment subjectif de sécurité des piétons et des cyclistes. Tout effet d'éviction de la mobilité douce doit être exclu.	Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH, PS
Les véhicules automatisés devront pouvoir communiquer à tout moment avec les usagers de la route ne disposant pas de système d'automatisation (par ex. voitures, camions, motocycles, vélos et piétons). Il en résultera une diminution des risques d'accidents.	PS, Suva, Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH
Enfin, il faut garantir l'accès aux données du système à des fins de vérification (édition ou obligation de remise).	BS
En cas d'accident ou de panne, le système d'automatisation doit permettre d'évacuer immédiatement le véhicule de la route. En l'absence de conducteur, il faut sinon s'attendre à d'importants retards.	Routiers
Le terme de véhicule automatisé n'est pas utilisé de manière uniforme: parfois au singulier, parfois au pluriel.	CDT
Titre de la section 1 : « <i>Exigences applicables pour l'immatriculation de véhicules ...</i> » serait plus clair pour le lecteur.	
La structure et la terminologie de l'art. 3 ne sont que partiellement corrélées avec l'al. 2, let. a, ce qui met en évidence les difficultés découlant du fait que la définition donnée dans le projet d'ordonnance diffère de celle figurant dans la loi.	

Al. 1, let. b : cette exigence exclut de fait les véhicules entièrement automatisés tels que définis à l'art. 2, let. d.	mybuxi
Art. 3, al. 1, let. b : il conviendrait de supprimer l'expression « le cas échéant ».	BS
L'art. 3, al. 1, let. b, est circulaire, car le système d'automatisation fait lui-même partie des systèmes du véhicule. La disposition selon laquelle le système d'automatisation doit « pouvoir enclencher les systèmes du véhicule ... », donc s'enclencher lui-même, prête ainsi à confusion. Les notions de « système d'automatisation » et d'autres « systèmes du véhicule » devraient être délimitées et commentées dans le rapport explicatif.	CDT
Reformuler l'al. 1, let. b, comme suit : ... <i>pouvoir enclencher les systèmes du véhicule nécessaires à la conduite et, le cas échéant, pendant le temps nécessaire à la reprise de la conduite du véhicule par le conducteur en toute sécurité</i> ; Justification : est très critique surtout le moment séparant la demande de transition émise par le système et la reprise de la conduite par une personne.	Mobilité piétonne, FSA
Selon l'art. 3, al. 1, let. g, un mécanisme de protection est exigé du constructeur, pro forma. La nature de ce mécanisme reste toutefois ouverte. Il faudrait prévoir à cet égard un standard minimal concret.	BS
L'art. 3 al. 1c indique qu'un véhicule pourrait être équipé d'un système d'automatisation activé avec une conduite manuelle par un conducteur. Or dans les définitions (art. 2), il n'est fait état que de situations dans lesquelles si le système est actif, le conducteur est lui inactif, ce qui nous semble être pertinent. La phrase « les véhicules sans conducteur » combinée à la phrase « Dès qu'il est activé » suppose une situation qui ne devrait a priori pas exister.	Swiss-Moves
L'art. 3, al. 1, let. c et e, traite non pas de la conduite du véhicule par le système d'automatisation, mais clairement de sa conduite par le conducteur. Ces dispositions devraient donc être déplacées en fin de liste, afin que ces deux aspects différents n'y soient pas mélangés. Il conviendrait en outre d'indiquer clairement que le conducteur doit pouvoir se servir simplement du système d'automatisation. Enfin, ce que l'on entend par « simplement » ou « aisément » doit être précisé dans le rapport explicatif. Dans la phrase introductive de l'art. 3, al. 2, il est question de « toute sa durée d'utilisation ». La même expression est également utilisée ailleurs dans l'ordonnance, mais s'y réfère (manifestement) à toute la durée de vie du système d'automatisation, alors qu'il s'agit ici vraisemblablement uniquement de sa durée d'activation. L'expression « une certaine période » à l'art. 2, let. a, est utilisée avec le même sens que « de manière durable » à l'art. 3, al. 2, let. a, ce qui n'est pas correct du point de vue du contenu et prête à confusion pour le lecteur.	CDT
Art. 3, al. 2, let. c : où est-il clairement précisé où se trouve la zone d'utilisation ?	CHO
Art. 3, al. 2, let. e : cette disposition part du principe qu'une intervention humaine dans une situation critique conduit à une amélioration de la situation. Est-elle vraiment nécessaire sous cette forme ? Il est en effet déjà prévu que la reprise de la conduite par une personne doit être possible.	mybuxi
Art. 3, al. 2, let. e : quelle est la définition de « suffisamment à l'avance » ? Comment garantir une avance suffisante ? Cette disposition imposant de signaler suffisamment à l'avance la nécessité de reprendre la conduite du véhicule est de première importance. Le libellé proposé est cependant imprécis. L'expression « suffisamment en avance » désigne en réalité le temps de réaction.	BS
Art.3, al. 2, let. e : le temps de réaction minimal doit être précisé.	BS, UPISA, auto-suisse
L'art. 3, al. 3, a été repris du ch. 1.1.2 de l'annexe II du règlement d'exécution (UE) 2022/1426, y compris la let. d, qui présuppose que le système d'automatisation est à même de distinguer de manière fiable les êtres humains des animaux, ce qui n'est pas le cas actuellement. Si l'on prend cette disposition au sérieux, les véhicules automatisés ne devraient pas être admis à la circulation, car le risque existe qu'ils prennent un jeune enfant pour un animal et ne puissent ainsi pas assurer la protection des vies humaines. En outre, la let. d ne correspond à aucune règle inscrite dans la LCR qui disposerait de donner la priorité absolue à la protection des vies humaines. Enfin, le ch. 3 du règlement d'exécution de l'UE précise que les règles de circulation nationales sont déterminantes.	CDT
Art. 3, al. 3 : il manque une disposition exigeant que le système d'automatisation soit également à même de faire face à des facteurs d'influence imprévus (intempéries, obstacles sur la chaussée, etc.).	CHO
Art. 3, al. 3 : le respect des règles de la circulation est décrit de manière très détaillée, mais pas assez concrète (par ex. distance « adéquate »). L'essentiel dans cette disposition est qu'un système de conduite entièrement automatisé doit pouvoir conduire le véhicule de manière à ce que toutes les règles de la circulation soient respectées. Les systèmes d'aide à la conduite partiellement ou hautement	BS

automatisés ne le peuvent par contre qu'en partie, si bien que d'autres droits et obligations s'appliquent aux personnes responsables. Sur le fond, l'art. 3, al. 3, soulève encore les questions suivantes, par exemple si le système a une défaillance : qui est alors responsable de la violation des règles de la circulation et qui examine les responsabilités ?	
Art. 3, al. 3 : cet alinéa est-il nécessaire ? Tous les usagers de la route sont tenus de respecter les règles de la circulation. À quelle fin les essuie-glaces doivent-ils être activés ? Si de telles règles sont nécessaires, il convient d'attirer l'attention sur la garantie de fonctionnement irréprochable des capteurs et des organes de transmission.	mybuxi
	Swiss-Moves
À l'art. 3, al. 3, let. a et b (« à une vitesse adaptée » et « une distance adéquate »), rien n'indique par qui la vitesse adaptée et la distance adéquate sont définies. Étant donné que les comportements en matière de vitesse et de distance sont de la plus haute importance pour la sécurité et qu'ils ont des répercussions sur la sécurité objective et subjective des autres usagers de la route, la vitesse adaptée et la distance adéquate doivent impérativement être réglementées par les autorités au moyen de prescriptions minimales claires.	Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH, PS
Art. 3, al. 3, let. c : au lieu d'« environnantes », plutôt « effectives » ou « concrètes ».	CDT
[nouveau] f. utiliser des bases de données officielles pour les systèmes de navigation [de manière qu'ils puissent être actualisés sans délai].	PS
Question 5 : Acceptez-vous que le système d'automatisation doive maîtriser tous les scénarios de trafic dans les conditions d'utilisation inhérentes à sa construction, conformément à l'al. 2, et que ces exigences se fondent sur des réglementations et des normes internationales (art. 4) ?	
Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UVS, economiesuisse, CCCS, asa, CCDJP, CCPCS, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse, Pro Velo, Road-Cross, BPA, Spc, TCS, FRS, VFAS, ATE, CI CDS, SAAM, Swissdrive, Suva, ASA, Poste, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, PUSCH, TPG, VBZ, LB	
La maîtrise de tous les scénarios de trafic garantira une uniformité appropriée. L'harmonisation avec les réglementations et les normes internationales est également judicieuse.	RoadCross
L'aspect essentiel est que les scénarios de trafic de l'UE ou de l'ECE doivent être maîtrisés.	AMAG
	TCS
Pour l'utilisation sur la route, la question se pose encore de savoir comment l'autorité de contrôle pourra identifier et contrôler de manière simple les conditions d'utilisation inhérentes à la construction en fonction de la réception par type. Les commentaires à ce sujet doivent être complétés.	LU, NW
De plus, les experts de la circulation devront pouvoir consulter les informations de manière efficace.	BE
Il convient en outre de formuler l'al. 1 plus clairement : « Le constructeur définit et indique les conditions pour lesquelles l'utilisation d'un système d'automatisation donné a été techniquement prévue (conditions d'utilisation inhérentes à la construction) ».	NW
Art. 4 al. 1 : cet alinéa n'est pas très clair. Il est difficile de déterminer ce qui doit être défini par le constructeur, notamment en ce qui concerne les types de système d'automatisation.	VD
À l'art. 4, al. 1, de la version allemande, il faut écrire « ... Typen von Automatisierungssystemen ».	ZG, spc
Art. 4 al. 2 let. a : est-il justifié de ne renvoyer qu'à l'annexe 2 ch. 12 OETV et pas également au ch. 11 ?	VD
Art. 4, al. 2, let. a à c : ces dispositions ne sont pas claires dans la mesure où la let. a s'aPUSChie manifestement, pour l'ODD, sur les scénarios de trafic anticipés de la CEE-ONU et renvoie à ce sujet à tous les règlements de la CEE-ONU reconnus par la Suisse, dont la plupart ne traitent toutefois pas des scénarios de trafic ODD. Le renvoi général – dont dispose l'art. 4, al. 2, let. a – aux quelque 170 règlements de la CEE-ONU visés à l'annexe 2, ch. 12, OETV surcharge le lecteur. Il conviendrait donc de se référer, dans le rapport explicatif, aux règlements les plus importants définissant les scénarios de trafic mentionnés et de clarifier les rapports existants entre les scénarios de trafic abstraits et les	Poste, SAAM, AMAG

situations de trafic réelles dans la circulation routière. Dans ce contexte, l'aspect de l'immatriculation devrait en outre être clairement séparé de celui de la responsabilité, car pour cette dernière, c'est la situation de trafic effective qui est déterminante et non les scénarios de trafic (hypothétiques) de l'immatriculation.	
Art. 4, al. 2, let. a à c : le rapport explicatif devrait ensuite clarifier la question fondamentale de savoir comment la reprise globale du règlement d'exécution (UE) 2022/1426 conformément à l'annexe 2, ch. 112, OETV s'articule avec les différents renvois sélectifs (par ex. let. b) prévus dans le présent projet.	
La let. c nécessite également un commentaire plus détaillé dans le rapport explicatif, car cette disposition ne présente pour l'instant pas de contenu normatif, mais renvoie à des dispositions qui n'existent pas encore. Il serait pour le moins utile d'indiquer les sources des dispositions du projet.	
Art. 4, al. 3 : qu'entend-on ici ? La réception par type internationale ou nationale ? Il y aurait éventuellement lieu de le préciser.	ZG
Art. 4, al. 3 : en sus des « scénarios de trafic » et de la « maîtrise de situations de trafic » (p. 17 du rapport explicatif), cet alinéa parle de « conditions réelles d'utilisation prévues » aux fins de comparaison avec l'« environnement ». À cela s'ajoute, lors de la conduite d'un véhicule automatisé, la situation de trafic effective, qui présente une importance capitale en cas d'accident. Afin que le lecteur s'y retrouve dans ces termes très proches mais néanmoins différents, il conviendrait de mieux les délimiter et de les uniformiser dans le rapport explicatif.	Poste, SAAM, AMAG, Mobility, VBZ
Art. 4, al. 4 : cette disposition est déstabilisante dans la mesure où elle dresse une liste exhaustive d'exigences qui devraient déjà être couvertes de fait par les dispositions des al. 1 et 2. Il serait donc utile d'exposer dans le rapport explicatif pourquoi cet alinéa est néanmoins nécessaire et pourquoi il n'est pas exigé que le véhicule soit en mesure d'identifier, dans les conditions d'utilisation inhérentes à sa construction, par exemple les autres usagers de la route.	
Art. 4, al. 4 : selon nous, le système d'automatisation devrait être en mesure non seulement d'identifier les éléments énumérés, mais également d'adapter le comportement de conduite en conséquence. De plus, les éléments présentés devraient non pas constituer une liste exhaustive, mais servir uniquement d'exemples.	LB
	LOXO
De notre point de vue, il manque toutefois à l'al. 4, comme élément essentiel, la capacité d'identifier les autres usagers de la route, tels que les piétons, les cyclistes, les autres véhicules automobiles ou les animaux sauvages.	LU
L'al. 4, let. a, pourrait éventuellement être complété par les chutes de neige et le verglas. Il conviendrait sinon de supprimer tous les exemples et de se contenter des « conditions météorologiques ».	BE, AG
Art. 4, al. 4 : selon le rapport explicatif, cette énumération est exhaustive, sauf en ce qui concerne la liste des exemples de conditions météorologique de la let. a. Nous demandons de présenter cette différence plus clairement dans le rapport explicatif et de si possible compléter ce dernier par une liste complète des conditions météorologiques.	NE, VD, UVS
Art. 4, al. 4, let. a : il s'agit ici vraisemblablement moins des conditions météorologiques au sens de situation météorologique générale que des conditions météorologiques locales effectives. Ce qui importe en fin de compte, c'est que le véhicule reconnaisse s'il circule dans les limites des conditions d'utilisation pour lesquelles il a été conçu ou si ces limites sont dépassées. La disposition pourrait donc être formulée comme suit : « Le système d'automatisation doit garantir qu'il n'effectue que des tâches de conduite conformes aux conditions d'utilisation inhérentes à sa construction. » (Voir l'art. 25a P-LCR.) Le choix des paramètres sur lesquels il s'appuiera à cet effet doit être laissé à la technologie du constructeur, qui ne cessera d'évoluer. Les éléments énumérés aux let. a à e peuvent éventuellement être mentionnés dans le rapport explicatif.	Poste, SAAM, AMAG
Art. 4, al. 4, let. b : le moment de la journée ne dépend-il pas également du passage de l'heure d'été à l'heure d'hiver et inversement en vigueur dans la zone d'utilisation du véhicule ?	LB
Art. 4, al. 4, let. d : outre les marques, il faut également mentionner explicitement les signaux et les indications des autorités.	AI, UVS
En ce qui concerne les marques et les signaux, il y a éventuellement lieu d'imposer des obligations aux propriétaires des infrastructures et de clarifier leurs compétences en la matière, en particulier lorsqu'il s'agit de marques et de signaux spécifiques à l'automatisation.	BL
Art. 4, al. 4, let. e : ne faudrait-il pas qu'outre la « zone géographique », le lieu où se trouve le véhicule à un moment donné soit également identifié et indiqué ?	LB

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
BS, Mobilité piétonne , L-Drive, Routiers, FSA, CDT, CHO, MyBuxi, Swissmoves	
Les conditions d'utilisation ne doivent pas être laissées au choix des constructeurs, mais doivent être standardisées. À défaut, nous nous retrouverons dans une situation comparable à celle des débuts du chemin de fer en Suisse. Là aussi, c'est le contribuable qui en a finalement fait les frais.	CHO
Les ODD (Operational Design Domain) sont actuellement décrit à l'aide de matrices de critères qui comporte bien plus d'éléments que ceux indiqués ici. Pourquoi une telle limitation ? SwissMoves est très actif dans le domaine des ODD et des autorisations actuelles. Nous discuterons volontiers de ces différentes matrices élaborées pour les ODD.	Swiss-Moves
La Suisse devrait reconnaître les réglementations internationales sans charges supplémentaires. Dans le même temps, elle devrait pouvoir adopter des réglementations dérogatoires, si celles-ci peuvent renforcer sa position dans le développement de la conduite automatisée, en particulier dans la dimension « shared automatic mobility », et/ou la rendre plus attrayante en tant que place de recherche et de développement en matière de conduite automatisée.	mybuxi
Art. 4, al. 2, let. a à c : ces dispositions ne sont pas claires dans la mesure où la let. a s'appuie sur le manifestement, pour l'ODD, sur les scénarios de trafic anticipés de la CEE-ONU et renvoie à ce sujet à tous les règlements de la CEE-ONU reconnus par la Suisse, dont la plupart ne traitent toutefois pas des scénarios de trafic ODD. Le renvoi général – dont dispose l'art. 4, al. 2, let. a – aux quelque 170 règlements de la CEE-ONU visés à l'annexe 2, ch. 12, OETV surcharge le lecteur. Il conviendrait donc de se référer, dans le rapport explicatif, aux règlements les plus importants définissant les scénarios de trafic mentionnés et de clarifier les rapports existants entre les scénarios de trafic abstraits et les situations de trafic réelles dans la circulation routière. Dans ce contexte, l'aspect de l'immatriculation devrait en outre être clairement séparé de celui de la responsabilité, car pour cette dernière, c'est la situation de trafic effective qui est déterminante et non les scénarios de trafic (hypothétiques) de l'immatriculation.	CDT
Art. 4, al. 2, let. a à c : le rapport explicatif devrait ensuite clarifier la question fondamentale de savoir comment la reprise globale du règlement d'exécution (UE) 2022/1426 conformément à l'annexe 2, ch. 112, OETV s'articule avec les différents renvois sélectifs (par ex. let. b) prévus dans le présent projet. La let. c nécessite également un commentaire plus détaillé dans le rapport explicatif, car cette disposition ne présente pour l'instant pas de contenu normatif, mais renvoie à des dispositions qui n'existent pas encore. Il serait pour le moins utile d'indiquer les sources des dispositions du projet.	
Art. 4, al. 3 : en sus des « scénarios de trafic » (al. 2) et de la « maîtrise de situations de trafic » (p. 17 du rapport explicatif), cet alinéa parle de « conditions réelles d'utilisation prévues » aux fins de comparaison avec l'« environnement ». À cela s'ajoute, lors de la conduite d'un véhicule automatisé, la situation de trafic effective, qui présente une importance capitale en cas d'accident. Afin que le lecteur s'y retrouve dans ces termes très proches mais néanmoins différents, il conviendrait de mieux les délimiter et de les uniformiser dans le rapport explicatif.	
Nous acceptons les réglementations internationales, mais sommes sceptiques quant à l'al. 4 de cet article. Nous nous demandons si cet alinéa ne devrait pas réglementer plutôt les effets des conditions météorologiques (par ex. intempéries ou rayonnement lumineux) que l'identification de ces conditions météorologiques. De fait, peu importe quel est le phénomène météorologique qui limite la visibilité, du moment que la visibilité correcte est identifiée. Nous proposons par conséquent l'énumération suivante :	Mobilité piétonne
<ul style="list-style-type: none"> a) <i>domaine de visibilité du système d'automatisation ;</i> b) <i>domaine de visibilité du conducteur ;</i> c) <i>marques et type d'aire de circulation ;</i> d) <i>visibilité des marques ;</i> e) <i>caractéristiques de l'aire de circulation en matière de responsabilité ;</i> f) <i>heure ;</i> g) <i>zone géographique.</i> 	
Il ne suffit pas que les éléments visés à l'art. 4, al. 4, soient identifiés. Le système d'automatisation doit être en mesure de gérer la situation, c'est-à-dire de déléguer la responsabilité au conducteur ou à l'opérateur ou de se désactiver préalablement.	CHO
L'art. 4 al. 4 dresse une liste d'éléments que les systèmes d'automatisation doivent être en mesure d'identifier. Il n'apparaît pas d'autres éléments importants tels que la signalisation, les autres usagers, l'état de la route...	Swiss-Moves
Art. 4, al. 4 : cette disposition est déstabilisante dans la mesure où elle dresse une liste exhaustive d'exigences qui devraient déjà être couvertes de fait par les dispositions des al. 1 et 2. Il serait donc utile d'exposer dans le rapport explicatif pourquoi cet alinéa est néanmoins nécessaire et pourquoi il	CDT

n'est pas exigé que le véhicule soit en mesure d'identifier, dans les conditions d'utilisation inhérentes à sa construction, par exemple les autres usagers de la route.

À la let. a, il s'agit vraisemblablement moins des conditions météorologiques au sens de situation météorologique générale que des conditions météorologiques locales effectives. Ce qui importe en fin de compte, c'est que le véhicule reconnaisse s'il circule dans les limites des **conditions d'utilisation** pour lesquelles il a été conçu ou si ces limites sont dépassées. La disposition pourrait donc être formulée comme suit : « Le système d'automatisation doit garantir qu'il n'effectue que des tâches de conduite conformes aux conditions d'utilisation inhérentes à sa construction. » (Voir l'art. 25a P-LCR.) Le choix des paramètres sur lesquels il s'aPUSCHiera à cet effet doit être laissé à la technologie du constructeur, qui ne cessera d'évoluer. Les éléments énumérés aux let. a à e peuvent éventuellement être mentionnés dans le rapport explicatif.

Art. 4, al. 4 : selon le rapport explicatif, cette énumération est exhaustive, sauf en ce qui concerne la liste des exemples de conditions météorologiques de la let. a. Nous demandons de présenter cette différence plus clairement dans le rapport explicatif et de si possible compléter ce dernier par une liste complète des conditions météorologiques. Il convient par exemple d'examiner si les « forces latérales » – pouvant résulter notamment de vents violents – doivent aussi être prises en compte et faire l'objet d'une lettre supplémentaire dans l'énumération.

BS

Art. 4, al. 4, let. d : outre les marques, il faut aussi mentionner explicitement les signaux.

Aux précipitations et au brouillard, il faut ajouter le verglas et la neige. En cas de doute sur son utilisation dans des conditions non prévues, le véhicule ne doit pas être utilisé.

Routiers

De plus, le véhicule doit être en mesure de prendre des décisions en cas de marquage incorrect, de signalisation de chantier, de route sale et de signaux manquants ou en panne. À défaut, il ne doit pas être utilisé dans de telles conditions.

L-Drive propose de compléter la liste des éléments figurant à l'art. 4, al. 4, par une *let. f caractéristiques du sol*.

L-Drive

Question 6 : Acceptez-vous que 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, par dérogation à l'art. 3b, al. 1, OETV (art 5) ?

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UVS, economiesuisse, CCCS, asa, CCPCS, CCDJP, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse, Mobilité piétonne, Pro Velo, Spc, FRS, TCS, VFAS, ATE, CI CDS, FSA, SAAM, ASA, CDT, Poste, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, PUSCH, Swissmoves

La catégorie de véhicules doit indiquer clairement et il doit également apparaître clairement qu'il s'agit d'un véhicule sans conducteur.

BE, AG

La dérogation à l'art. 3b al. 1, OETV est judicieuse, afin de ne pas encourager une augmentation des stocks de véhicules importés lors de l'annonce de nouvelles prescriptions.

LU

Sur le fond, nous soutenons la dérogation à l'art. 3b, al. 1, OETV, car elle permettra d'appliquer plus rapidement les nouvelles prescriptions aux véhicules sans conducteur, au lieu que ce soient les prescriptions techniques en vigueur au moment de l'importation du véhicule qui fassent foi.

La cohabitation de véhicules conventionnels et de véhicules automatisés dans la circulation routière est généralement considérée comme un risque pour la sécurité. C'est pourquoi la Suisse doit se réserver la possibilité d'éventuellement déroger aux prescriptions techniques internationales. Nous proposons par conséquent de compléter l'art. 5, al. 2, OCA comme suit : « 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, pour autant qu'il n'existe aucun risque en matière de sécurité. »

PS,
Pro Velo,
ATE,
Greenpeace,
PUSCH

L'appréciation de l'évolution des normes doit effectivement être faite au moment de la première mise en circulation, afin d'éviter une base légale qui serait délicate par rapport au principe juridique de la non-rétroactivité. Par ailleurs, cette règle s'applique aux véhicules sans conducteur et non aux autres véhicules dotés d'un système d'automatisation.

TCS

La réglementation suisse ne doit pas changer pour les véhicules équipés d'un système d'automatisation dont l'exploitation nécessite la présence d'un conducteur. Ces véhicules reposent généralement sur des modèles de grande production. Les canaux d'importation familiarisés avec cette réglementation sont donc concernés. Pour les véhicules sans conducteur, la réglementation suisse générale se référant à la date d'importation ne s'appliquera pas. Seuls les véhicules conformes au dernier état de

AMAG

la technique et satisfaisant les prescriptions les plus récentes seront admis à la circulation. Comment s'assurer que les autorités d'immatriculation connaîtront « le dernier état de la technique et les prescriptions les plus récentes » ?

L'intitulé de l'article est trop général, car il n'est question ici que du champ d'application temporel des réglementations internationales. Poste, CDT, SAAM

Al. 1 : cet alinéa est de nature purement déclaratoire, car son contenu résulte déjà de l'art. 3a OETV. Or on évite habituellement d'adopter des dispositions sans contenu normatif propre. Si l'alinéa est maintenu, il conviendrait d'en préciser la portée juridique dans le rapport explicatif.

Al. 2 : contrairement à ce qu'annonce l'intitulé du chapitre 2, il s'agit ici non pas d'une disposition générale, mais d'une disposition spéciale concernant les véhicules sans conducteur. Du point de vue de la systématique du droit, elle n'est donc pas placée au bon endroit. Sur le plan du contenu, se référer au moment de la première mise en circulation semble approprié.

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

L-Drive, Routiers, Road-Cross, MyBuxi, TPG

La cohabitation de véhicules conventionnels et de véhicules automatisés dans la circulation routière est généralement considérée comme un risque pour la sécurité. C'est pourquoi la Suisse doit se réserver la possibilité d'éventuellement déroger aux prescriptions techniques internationales. Nous proposons par conséquent de compléter l'art. 5, al. 2, OCA comme suit : « 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, *pour autant qu'il n'existe aucun risque en matière de sécurité.* » L-Drive, RoadCross

Nous nous trouvons dans une phase d'introduction et d'essai. Il est donc téméraire, voire présomptueux, de garantir à quelqu'un le maintien des prescriptions d'immatriculation applicables au moment de la première mise en circulation. Cela signifie qu'il faudra ensuite accepter tous les manquements, défauts et points faibles du véhicule jusqu'à la fin de sa durée de vie. Routiers

Nous approuvons cette disposition. Nous avons néanmoins des craintes concernant une éventuelle dépendance de la Suisse aux décisions des autorités internationales pour l'immatriculation de véhicules automatisés en Suisse, notamment en cas de véhicules qui auraient été homologués en Suisse, mais pas dans d'autres pays, notamment dans un pays de l'Union européenne. TPG

Il est judicieux que la Suisse reconnaisse les prescriptions techniques internationales. Toutefois, pour être à même de jouer un rôle important dans la suite du développement de la mobilité automatisée, la Suisse doit aussi avoir la possibilité d'adopter des réglementations propres plus avancées. mybuxi

Question 7 : Acceptez-vous que, sous certaines conditions, le DETEC puisse déclarer applicables à des véhicules déjà mis en circulation de nouvelles prescriptions concernant des systèmes d'automatisation (art. 6) ?

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UVS, CCCS, asa, CCPCS, CCDJP, CDSVS, SCPVS, auto-suisse, Mobilité piétonne, L-Drive, Routiers, Pro Velo, Road-Cross, BPA, Spc, FRS, TCS, ATE, CI CDS, FSA, SAAM, Suva, ASA, Poste, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, PUSCH, TPG

Les raisons justifiant la mesure visée à l'art. 6 ne doivent pas se limiter à l'existence d'un danger. Il s'agit également de pouvoir retirer de la circulation les véhicules qui gênent le trafic ou présentent régulièrement des défaillances. Routiers

Il serait également envisageable de tenir compte de la complexité de la situation du trafic et de simplement limiter le nombre d'ODD concernés pour le type de véhicules en jeu, plutôt que d'immobiliser complètement les véhicules. Mobility

Sur le fond, nous sommes d'avis que les nouvelles prescriptions ne doivent pas s'appliquer aux véhicules qui sont déjà en circulation. Une seule exception est envisageable à nos yeux, à savoir lorsque cela est absolument nécessaire et qu'il existe sinon un réel danger pour la population. FRS

Le DETEC et l'OFROU devraient disposer d'un cadre d'action plus large et l'exploiter pleinement. mybuxi

Art. 6, al. 1, let. a : l'utilisation du terme « proportionnée » dans ce contexte se traduit par un manque de clarté en ce qui concerne l'obligation d'équipement a posteriori des véhicules équipés d'un système d'automatisation et crée des incertitudes lors de leur acquisition. Une énumération non exhaustive de ce qui serait considéré comme proportionné pourrait donc être utile. LU, UVS

Art. 6, al. 2, let. b : lorsqu'un véhicule automobile est impliqué dans un accident occasionnant des dommages corporels, la cause de l'accident est souvent imputable au conducteur du véhicule. Il conviendrait donc de préciser l'art. 6, al. 2, let. b, comme suit : « a provoqué un accident occasionnant des dommages corporels <i>et que toute autre cause non imputable au véhicule lui-même peut être exclue</i> , ».	LU
À l'art. 6, al. 2, let. b, il y aurait lieu de préciser que non seulement les accidents occasionnant des dommages corporels sont constitutifs d'un danger, mais également les accidents occasionnant des dommages matériels importants. Sans cela, il n'apparaît pas clairement si ces derniers relèvent ou non de la let. c.	ZH, LU, NW, OW, SZ, BL, SO, AR, AI, GR, AI, SH, AG, VD, NE, VS, GE, JU, CCCS, CCPCS, CDSVS, asa, UVS, SCPVS, Poste, SAAM, AMAG, TPG, Mobility, FOR, KpOW
Sur le fond, l'application immédiate de nouvelles prescriptions de sécurité aux véhicules automatisés immatriculés précédemment, cela dans l'intérêt de la sécurité routière, nous paraît judicieuse et légitime. Il conviendrait toutefois de préciser et d'expliquer quelles en sont les conséquences pour le détenteur du véhicule.	Poste, SAAM, AMAG, Mobility
Art. 6, al. 1, let. b : à la place de « danger existant et avéré », mieux vaudrait écrire : « danger concrètement avéré », car les dangers qui n'existent pas n'ont a priori pas besoin d'être évités. Le terme « existant » est donc pléonastique.	
Art. 6, al. 2, let. a : du point de vue de la systématique du droit, cette disposition devrait plutôt figurer à la let. c, car elle paraît moins importante que celles des let. b et c.	
Art. 6, al. 2, let. c : à la place de « du même ordre », il serait plus indiqué et plus clair d'écrire : « plusieurs incidents semblables importants pour la sécurité », à moins que l'on entende ici différents genres d'incidents, auquel cas il faudrait clarifier le critère permettant de les considérer comme étant « du même ordre ».	
Il est important que l'autorité fédérale conserve une marge de manœuvre, en cas de dysfonctionnements que les constructeurs n'auraient pas anticipés. Cet article pourrait toutefois être rédigé de manière moins détaillée, en avançant prioritairement des impératifs de sécurité, sans par exemple mentionner l'hypothèse de cyberattaques (art. 6a2b).	TCS
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) UR, ZG, BS, TG, economiesuisse , UPSA, VFAS, SAAM, CDT, Poste, CHO, TPG, Swissmoves	
Orthographe (concerne uniquement la version allemande) : dans l'intitulé de l'art. 6, il faut écrire « ... in Verkehr gesetzte_ Fahrzeuge_ » (sans « n »).	ZG
Du point de vue de la sécurité routière, nous sommes favorables à ce que les nouvelles prescriptions concernant les systèmes d'automatisation s'appliquent également aux véhicules déjà en circulation.	VFAS, CDT
Il conviendrait de préciser et d'expliquer quelles seront les conséquences pour les détenteurs des véhicules. Si le détenteur n'est plus autorisé à utiliser son véhicule du fait qu'il n'est pas possible de l'équiper a posteriori et doit donc en acheter un nouveau, cela serait difficilement conciliable avec la garantie de la propriété.	CDT
Il faut toutefois éviter par tous les moyens que les véhicules ne pouvant pas être mis à niveau perdent leur autorisation de circuler. Le facteur du coût d'une mise à niveau ne doit pas non plus être négligé. Si une réception générale de l'UE perdait sa validité, cela aurait également une influence sur les véhicules circulant en Suisse.	economyuisse, VFAS
Nous sommes d'avis que cet article est superflu en raison de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité (ARM).	
Art. 6, al. 1 : l'idée d'appliquer les nouvelles prescriptions aux systèmes d'automatisation déjà en circulation, afin de diminuer les dangers, est judicieuse. La question se pose toutefois des conséquences : si cela n'est techniquement pas possible, l'immatriculation sera-t-elle annulée ?	UR

Art. 6, al. 1, let. a : Le terme de « proportionnée » devrait pour le moins être précisé dans le rapport explicatif à l'aide d'exemples ou illustré par une liste non exhaustive (« notamment ») d'exemples directement à la let. a. L'interprétation restera sinon trop ouverte.	BS, UR
Art. 6, al. 1, let. b : à la place de « danger existant et avéré », mieux vaudrait écrire : « danger concrètement avéré », car les dangers qui n'existent pas n'ont a priori pas besoin d'être évités. Le terme « existant » est donc pléonastique.	CDT
L'art. 6 al. 1b précise « pour la circulation routière ». De nouvelles prescriptions relatives aux systèmes d'automatisation devraient être prises pour permettre d'éviter tout danger existant et avéré quel qu'il soit (pour les usagers lorsque le véhicule n'est pas en phase de circulation : ex : ouverture d'un véhicule de marchandises automatisé, pour l'environnement) et non uniquement pour la circulation.	Swiss-Moves
Art. 6, al. 2, let. a : du point de vue de la systématique du droit, cette disposition devrait plutôt figurer à la let. c, car elle paraît moins importante que celles des let. b et c.	CDT
Complément à l'art. 6, al. 2, let. b : les accidents occasionnant des dommages purement matériels peuvent aussi être un danger et ne doivent pas être interprétés comme relevant de la let. c.	UR, BS, ZG, TG, CDT
Art. 6, al. 2, let. b : lorsqu'un véhicule automobile est impliqué dans un accident occasionnant des dommages corporels, il se peut très bien que la cause de l'accident soit imputable à la victime concernée. La disposition doit donc être précisée comme suit : « a provoqué un accident occasionnant des dommages corporels et que toute autre cause non imputable au véhicule lui-même peut être exclue, ».	UR
Nous sommes d'avis que pour les mesures applicables après la mise en circulation, l'art. 6, al. 2, let. b, OCA devrait non seulement tenir compte du caractère proportionné de ces mesures, mais également préciser explicitement qu'en cas d'accident occasionnant des dommages corporels, l'accident doit être imputable au système d'automatisation. Nous estimons en effet qu'une défaillance humaine ne doit pas entraîner de mesures visant les véhicules déjà en circulation.	UPSA
Art. 6, al. 2, let. c : à la place de « du même ordre », il serait plus indiqué et plus clair d'écrire : « plusieurs incidents semblables importants pour la sécurité », à moins que l'on entende ici différents genres d'incidents, auquel cas il faudrait clarifier le critère permettant de les considérer comme étant « du même ordre ».	CDT
Nous estimons que le traitement en tant que mesure purement administrative n'est pas judicieux. De plus, les conséquences ne vont pas assez loin. Enfin, la raison pour laquelle c'est soudainement le DETEC et non l'OFROU qui est compétent n'est pas claire. La voie décisionnelle semble ainsi reposer davantage sur des considérations politiques que sur des raisons objectives.	CHO
Question 8 : Approuvez-vous la réglementation relative à l'enregistreur de mode de conduite (art. 7, 23, 27 et 38) ?	
Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
BE, LU, UR, SZ, OW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, AG, TI, VS, NE, GE, JU, UVS , economiesuisse , CCCS , asa , CDSVS , SCPVS , UPSA , auto-suisse , Mobilité piétonne , L-Drive , Routiers , Road-Cross , BPA , Spc , FRS , TCS , VFAS , CI CDS , FSA , SAAM , Swissdrive , Suva , ASA , Poste , AMAG , LOXO , MyBuxi , TPG	
Une question importante se pose, à savoir celle de la proportionnalité (mot clé : « transparence du conducteur » vs protection des données).	BE
Les dispositions proposées sont cohérentes par rapport à la LCR qui prescrit qu'il faut considérer le droit international (art. 25g al. 6 LCR), lequel est réservé à l'art. 7 al. 8 de l'ordonnance.	TCS
Par ailleurs, l'article est formulé de manière très détaillée et peut donc donner lieu à des malentendus. Sa structure est en outre plutôt rébarbative pour le lecteur. Au lieu de formuler à l'al. 8 une règle relative aux conflits de normes (primauté des réglementations visées à l'al. 7 sur les règles des al. 3 et 4), il serait plus simple de placer l'al. 7 avant les al. 3 et 4 et de déclarer que ces derniers s'appliquent subsidiairement, ce qui permettrait de supprimer l'al. 8, trop compliqué, et de rendre l'ensemble de l'article un peu plus lisible.	Poste, SAAM, AMAG
Comme indiqué dans le rapport explicatif sous l'art. 20, il n'existe actuellement pas de norme précisant quelle doit être la durée de conservation de ces données. Il conviendrait cependant que ces informations restent disponibles même après que la capacité de stockage maximale est atteinte, en particulier si elles sont nécessaires dans le cadre d'une enquête. Une durée de conservation d'un an au minimum paraît appropriée.	TI
Il manque des dispositions claires sur la durée minimale obligatoire et sur la durée maximale autorisée de conservation des données dans l'enregistreur de mode de conduite.	UVS, LB

Il y aurait lieu de supprimer l'al. 1, car il reprend mot pour mot l'art. 25e, al. 2, nLCR et ne précise donc rien du tout.	Poste, SAAM, AMAG
Une précision pourrait être apportées à l'article 7 al. 2 : « Les enregistrements de l'enregistreur de mode de conduite s'effectuent exclusivement lorsque le système d'automatisation est activé. »	TCS
Art. 7, al. 3, phrase introductive : étant donné que le simple stockage de données ne constitue pas en soi un profilage, on ne distingue pas clairement quel problème l'interdiction de faire du profilage, en tant que « prescription technique » imposée aux constructeurs, entend résoudre.	Poste, SAAM, AMAG
Art. 7, al. 3 : une interdiction catégorique de faire du profilage réduit les possibilités d'acquisition de connaissances. Il devrait donc être possible pour l'utilisateur de consentir au profilage (<i>opt-in</i>).	mybuxi
Les informations lisibles par machine enregistrées dans la mémoire de l'enregistreur de mode de conduite en application de l'art. 7, al. 3, OCA sont considérées comme des « données personnelles » au sens de l'art. 5, let. a, LPD. Il faut donc partir du principe que l'enregistreur de mode de conduite et les données lisibles par machine qu'il collecte, rassemble, stocke et permet de consulter sur le comportement de conduite du véhicule concerné sont soumis à la législation suisse sur la protection des données. Ces données sont donc soumises aux principes de traitement de l'art. 6 LPD : les principes de la bonne foi et de la conformité du traitement à la finalité prévue sont réputés respectés si le détenteur du véhicule a été informé par le constructeur de l'existence du système d'automatisation et de ses fonctions, conformément à l'art. 9 OCA. L'OFROU pourrait éventuellement publier un aide-mémoire, des instructions ou une liste de contrôle concernant cette obligation d'information. En cas de communication des données de l'enregistreur de mode de conduite à l'étranger (au constructeur du véhicule), il faut respecter non seulement les conditions de l'art. 19, al. 1, let. c, OCA, mais également celles des art. 16 et 17 LPD. De manière similaire, on peut renvoyer à l'exécution de l'obligation de notifier de l'art. 14, al. 1, OCA et à celle d'annoncer de l'art. 24 LPD : étant donné que les destinataires de la notification et de l'annonce sont différents (OFROU et PFPDT), nous sommes d'avis que les deux communications doivent être effectuées indépendamment l'une de l'autre.	LB
De notre point de vue, la notion de « cas d'urgence » (art. 7, al. 3, let. b) est trop indéterminée et devrait être précisée.	LU, ZG
<p>Art. 7, al. 3, let. a : pourquoi l'enregistreur de mode de conduite doit-il enregistrer tous les événements visés aux art. 23, 27 et 38 ?</p> <p>Art. 7, al. 3, let. b : pourquoi doit-il enregistrer uniquement le début et la fin d'une manœuvre en cas d'urgence ?</p> <p>Art. 7, al. 3, let. e et f : ces deux dispositions pourraient être regroupées.</p> <p>Art. 7, al. 3, let. h et j : ces deux dispositions sont difficilement compréhensibles du point de vue de la chronologie des manœuvres concernée, car d'après leur libellé, il s'agirait manifestement d'effectuer des enregistrements rétroactifs.</p>	Poste, SAAM, AMAG
L'enregistreur de mode de conduite devrait obligatoirement enregistrer les données GPS non seulement des véhicules sans conducteur, mais également de tous les véhicules équipés d'un système d'automatisation.	SH, NE, CCCS, CDSVS, UVS
Art. 7, al. 4 : afin d'éviter les problèmes liés au passage de l'heure d'été à l'heure d'hiver et inversement, les événements devraient toujours être enregistrés selon le temps universel coordonné (UTC ; par ex. norme ISO 8601).	Poste, SAAM, AMAG
Art. 7, al. 5 : (concerne uniquement la version allemande) quelle est la différence entre « Ereignis » et « Vorkommnis » ? S'il n'y en a pas, il y aurait lieu de ne pas utiliser deux termes différents pour désigner la même chose.	Poste, SAAM, AMAG, Mo- bility
<p>Le rapport explicatif relève que les dispositions reposent sur les réglementations de la CEE-ONU et de l'UE, mais ne les cite pas. Cela permettrait pourtant de savoir quelle disposition de l'OCA provient de quelle réglementation internationale et quelle disposition de l'art. 25f nLCR est ainsi précisée.</p> <p>Art 23, 27 et 38 OCA : afin d'éviter un renvoi circulaire, la phrase introductive devrait être formulée comme suit : « Pour les véhicules pourvus d'un dispositif émettant des demandes de transition / les véhicules équipés d'un système d'automatisation pour le stationnement / les véhicules sans conducteur, l'enregistreur de mode de conduite (art. 7) doit également enregistrer les événements suivants ... ».</p>	Poste, SAAM, AMAG
Concernant la forme : les art. 23, 27 et 38 se réfèrent tous à l'art. 7, al. 3, let. a. Toutefois, comme cette disposition ne renvoie qu'auxdits art. 23, 27 et 38, il en résulte un renvoi circulaire. On pourrait donc éventuellement supprimer la référence à l'art. 7;al. 3, let. a, dans les art. 23, 27 et 38.	spc

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
ZH, NW, BS, BL, SG, GR, TG, VD, PS, CDT, CCDJP, CCPCS, Pro Velo, ATE, CHO, FOR, Greenpeace, KpOW, PUSCH, Swissmoves	
Le terme d'enregistreur de mode de conduite n'est pas défini. Il devrait être décrit à l'art. 2. Les systèmes d'aide à la conduite devraient également respecter l'art. 7.	CHO
Il manque des dispositions claires sur la durée minimale obligatoire et sur la durée maximale autorisée de conservation des données dans l'enregistreur de mode de conduite.	BS
	VD
L'article est formulé de manière très détaillée et peut donc donner lieu à des malentendus. Sa structure est en outre plutôt rébarbative pour le lecteur. Au lieu de formuler à l'al. 8 une règle relative aux conflits de normes (primauté des réglementations visées à l'al. 7 sur les règles des al. 3 et 4), il serait plus simple de placer l'al. 7 avant les al. 3 et 4 et de déclarer que ces derniers s'appliquent subsidiairement, ce qui permettrait de supprimer l'al. 8, trop compliqué, et de rendre l'ensemble de l'article un peu plus lisible.	CDT
Il est nécessaire de déterminer si les enregistreurs de mode de conduite seront en mesure d'enregistrer tous les éléments prévus aux alinéas 3, 4 et 5 de cet article. A défaut, il convient de déterminer les éléments qui doivent absolument être nécessaires.	VD
Il y aurait lieu de supprimer l'al. 1, car il reprend mot pour mot l'art. 25e, al. 2, nLCR et ne précise donc rien du tout.	CDT
Art. 7 al. 2. L'enregistrement devrait être débuté lorsque le conducteur sollicite une conduite par le système d'automatisation et non pas uniquement lorsque celui-ci est activé. La phase de transition devrait être enregistrée. Ce qui est d'ailleurs mentionné partiellement à l'art. 23.	Swiss-Moves
Art. 7, al. 3, phrase introductive : étant donné que le simple stockage de données ne constitue pas en soi un profilage, on ne distingue pas clairement quel problème l'interdiction de faire du profilage, en tant que « prescription technique » imposée aux constructeurs, entend résoudre.	CDT
L'art. 7 OCA devrait préciser que l'enregistreur du mode de conduite ne peut pas traiter de données personnelles sensibles (en plus du profilage, qui est expressément exclu à l'al. 3). A noter qu'en l'absence de disposition légale dans la LCR prévoyant le traitement de telles données, le traitement de données sensibles serait illicite	VD
Art. 7, al. 3, let. a : pourquoi l'enregistreur de mode de conduite doit-il enregistrer tous les événements visés aux art. 23, 27 et 38 ?	CDT
Art. 7 al. 3b. Seuls le début et la fin d'une manœuvre en cas d'urgence doivent être enregistrés. Or en cas d'urgence, l'entier de la manœuvre devrait pouvoir être enregistré.	Swiss-Moves
Art. 7, al. 3, let. b : pourquoi doit-il enregistrer uniquement le début et la fin d'une manœuvre en cas d'urgence ?	CDT
art. 7 al. 3 let. d : le terme " <i>collisions</i> " n'est pas adéquat. C'est plutôt l'impact lié à la collision qui peut être enregistré.	VD
Art. 7 al. 3e et f. Il est indiqué que les défaillances techniques doivent être enregistrées si elles sont importantes pour la sécurité. Il ne nous semble pas judicieux de laisser le niveau d'appréciation de l'importance d'une défaillance au constructeur du système d'automatisation.	Swiss-Moves
Art. 7, al. 3, let. e et f : ces deux dispositions pourraient être regroupées.	CDT
Art. 7 al. 3j semble être couvert par l'art. 7 al. 3i.	Swiss-Moves
Art. 7, al. 3, let. h et j : ces deux dispositions sont difficilement compréhensibles du point de vue de la chronologie des manœuvres concernée, car d'après leur libellé, il s'agirait manifestement d'effectuer des enregistrements rétroactifs.	CDT
Art. 7, al. 4 : afin d'éviter les problèmes liés au passage de l'heure d'été à l'heure d'hiver et inversement, les événements devraient toujours être enregistrés selon le temps universel coordonné (UTC ; par ex. norme ISO 8601).	
Art. 7, al. 4, let. c : la notion d'« horodatage » devrait être précisée sur la base du temps atomique ou du temps césium. On se fonderait ainsi sur une définition internationale uniforme du temps.	BS
Art. 7, al. 4 : la résolution temporelle est insuffisante. Il faut utiliser un horodatage continu.	CHO

Art. 7, al. 4, let. d : la position du véhicule (coordonnées GNSS) devrait obligatoirement être enregistrée non seulement pour les véhicules sans conducteur, mais également pour tous les véhicules équipés d'un système d'automatisation.	ZH, NW, BL, SG, GR, TG, CCPCS, CCDJP, FOR, KpOW, CHO
Art. 7, al. 5 : pourquoi est-il subitement question ici d'un identifiant spécifique ?	CHO
Art. 7, al. 5 : (concerne uniquement la version allemande) quelle est la différence entre « Ereignis » et « Vorkommnis » ? S'il n'y en a pas, il y aurait lieu de ne pas utiliser deux termes différents pour désigner la même chose. Le mélange entre la terminologie de l'UE et une terminologie propre rend la compréhension difficile pour le lecteur.	CDT
Art. 7, al. 6 : la formulation n'est pas très heureuse. Il faudrait écrire non pas « Un seul horodatage ... », mais « Le même horodatage ... ».	CHO
Il faudrait créer la possibilité d'intégrer dans le système d'information relatif aux accidents de la route une nouvelle catégorie d'accidents « Manœuvre d'urgence lors de la conduite avec un système d'automatisation ». Même si la manœuvre d'urgence n'entraîne pas d'événement comme décrit par exemple à l'art. 14, les données contiennent de précieuses informations sur la nature et l'ampleur des points faibles que présentent les conditions d'utilisation ainsi que des adaptations éventuellement nécessaires. Une proposition analogue est faite pour l'art. 18.	NW
Lors de la mise en œuvre de la conduite automatisée sur des tronçons d'autoroute, il faudra effectuer une évaluation complète de la sécurité et tenir également compte pour cela des situations exceptionnelles (par ex. présence d'ouvriers, contrôles de police, véhicules en panne, conducteurs à contresens). Par ailleurs, pour la reconstitution des accidents, il faudra pouvoir accéder à d'autres sources de données, telles que l'enregistrement de la caméra frontale peu avant l'accident.	PS, Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH
	Swiss-Moves
La surveillance des places de stationnement nécessitera également un enregistreur de mode de conduite et un opérateur.	CHO
Art. 38, let. c : qui envoie des consignes à qui ? Si le système d'automatisation envoie des consignes, c'est le constructeur qui doit en assumer la responsabilité.	CHO
	Swiss-Moves
Le rapport explicatif relève que les dispositions reposent sur les réglementations de la CEE-ONU et de l'UE, mais ne les cite pas. Cela permettrait pourtant de savoir quelle disposition de l'OCA provient de quelle réglementation internationale et quelle disposition de l'art. 25f nLCR est ainsi précisée.	CDT
Question 9 : Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation ne puissent plus être utilisés si le système de gestion associé n'est plus actualisé, et que cela entraîne l'immobilisation des véhicules sans conducteur (art. 8) ?	
Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
BE, LU, UR, SZ, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UVS, economiesuisse, asa, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse, Mobilité piétonne, L-Drive, Routiers, Pro Velo, Road-Cross, BPA, Spc, FRS, TCS, VFAS, ATE, CI CDS, FSA, SAAM, Suva, ASA, Poste, AMAG, Greenpeace, LOXO, Mobility, PUSCH, TPG, Swissmoves	
Un système de gestion à jour est fondamental pour garantir la sécurité et l'efficacité des véhicules autonomes. À défaut, les véhicules pourraient ne pas être assez sûrs.	TI
La question ne semble pas en adéquation avec le texte de l'article. On parle ici d'actualisation alors que l'article fait également mention de validité. Un certificat peut être actualisé sans être pour autant valable.	Swiss-Moves
Nous faisons remarquer, pour l'essentiel, que le défi consistera en ceci que le constructeur ne saura pas du tout qui possède et utilise les véhicules. L'OFROU devrait donc, le cas échéant, mettre les données des détenteurs à disposition (par analogie avec les campagne de rappel).	CDT
Toutefois, il convient de déterminer s'il s'agit d'une immobilisation "physique/électronique" du véhicule ou "administrative" (mise hors circulation).	VD

Qu'en est-il des conséquences si le détenteur n'est pas valablement informé ? quelle surveillance pour s'assurer que l'information a bien été transmise et reçue ?	
Il faudrait cependant garantir que les constructeurs ou les importateurs répondent des dommages financiers, si les véhicules subissent une dépréciation ou deviennent inutilisables en raison de l'arrêt de l'exploitation du système d'automatisation.	Mobilité piétonne
Pour des raisons de sécurité, dès lors que les certificats requis ne sont plus valables, les systèmes d'automatisation ne doivent plus pouvoir être utilisés (ce qui entraîne logiquement l'immobilisation des véhicules sans conducteurs). L'ordonnance devrait préciser que les constructeurs ont l'obligation d'informer les détenteurs.	TCS
De notre point de vue, il est important que les obligations de l'art. 8 incombent aux constructeurs et non aux exploitants des véhicules. Ces prescriptions comportent un risque important et difficile à évaluer pour tous les clients des constructeurs de véhicules automatisés. Si les conditions requises pour l'un des systèmes de gestion mentionnés ne sont plus remplies, cela entraînera l'immobilisation de toute la flotte des véhicules concernés pendant une durée indéterminée. On peut en outre se demander si le passage à un autre constructeur promet une solution rapide	Poste
Sur le fond, nous convenons qu'un système de gestion doit nécessairement être à disposition. Nous doutons toutefois que les standards et normes mentionnés soient les plus appropriés.	mybuxi
Art. 8, al. 1 : (concerne uniquement la version allemande) à qui ou à quoi se rapporte « ihnen » n'est pas clair. Il vaudrait mieux écrire : « Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem müssen während der gesamten vom Hersteller unterstützten Betriebsdauer ... » La formulation « la sécurité de fonctionnement et la sécurité des données » serait meilleure, car le fonctionnement est l'aspect le plus important et doit donc être cité en premier. Art. 8, al. 1, let. c : il faudrait écrire « l'annexe III, partie 2, ch. 5 ».	Poste, SAAM, AMAG
La compétence pour vérifier le respect de ces dispositions doit être clairement réglée. Le contrôle de la validité des certificats ne doit pas incomber aux cantons.	BE, AG
Les autorités cantonales d'immatriculation manquent de ressources et de connaissances techniques pour ces tâches de contrôle. Nous proposons donc de les déléguer à une autorité fédérale, par exemple le Service suisse d'enquête de sécurité (SESE).	LU
Le rapport explicatif souligne que ces véhicules ne peuvent plus être utilisés et que les véhicules sans conducteur doivent être mis à l'arrêt. Or l'art. 8 ne parle pas de mise à l'arrêt. Il n'apparaît en outre pas clairement si la police devra, de manière générale, veiller à l'immobilisation des véhicules concernés. Ou veut-on simplement dire que les véhicules ne pourront plus être utilisés ? Ou s'agira-t-il uniquement de ne pas les utiliser en mode de conduite automatisée ? Le texte de l'ordonnance ne correspond pas aux explications du rapport. De plus, il n'apparaît pas clairement qui sera responsable de l'immobilisation des véhicules. De notre point de vue, cela devrait être réglé dans l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCR).	NW, BL, SH, SG TG, NE, CDSVS, UVS, SCPVS
Art. 8, al. 2 : la disposition prévoit une interdiction d'utiliser les véhicules si le certificat n'est plus valable, mais ne dit pas qui constate cette non-validité et à quelles conditions. De plus, le caractère proportionné de l'interdiction d'utilisation dépend de la gravité des défauts. Or l'ordonnance et le rapport explicatif ne disent rien à ce sujet. Ici aussi, il vaudrait mieux écrire : « la sécurité de fonctionnement et la sécurité des données ». Le rapport explicatif précise que des contrôles de la certification devront être effectués périodiquement et qu'en cas de violation des obligations, le certificat sera retiré. Il n'indique toutefois pas comment cela devra se dérouler et sur quelle base légale.	Poste, SAAM, AMAG, Mobility
L'art. 44, al. 1, let. a, prévoit de punir d'une amende les constructeurs ne disposant pas d'un système de gestion dûment certifié. Or les constructeurs sont généralement des personnes morales (internationales) et comme il n'est pas prévu d'adopter une norme pénale applicable aux entreprises, il ne sera de fait pas possible de réprimer cette infraction.	NW, BL, SH, SG, CDSVS, UVS, SCPVS
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) ZH, OW, BS, GR, CCCS, CCDJP, CCPCS, CDT, CHO, FOR, KpOW	
Le rapport explicatif souligne que ces véhicules ne peuvent plus être utilisés et que les véhicules sans conducteur doivent être mis à l'arrêt. Or l'art. 8 ne parle pas de mise à l'arrêt. Il n'apparaît en outre pas clairement si la police devra, de manière générale, veiller à l'immobilisation des véhicules concernés. Ou veut-on simplement dire que les véhicules ne pourront plus être utilisés ? Ou s'agira-t-il uniquement de ne pas les utiliser en mode de conduite automatisée ? Le texte de l'ordonnance ne correspond pas	ZH, OW, BS, GR, CCCS, CCPCS, CCDJP, FOR, KpOW

aux explications du rapport. De plus, il n'apparaît pas clairement qui sera responsable de l'immobilisation des véhicules. De notre point de vue, cela devrait être réglé dans l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCR).	
Art. 8, al. 1 : (concerne uniquement la version allemande) à qui ou à quoi se rapporte « ihnen » n'est pas clair. Il vaudrait mieux écrire : « Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem müssen während der gesamten vom Hersteller unterstützten Betriebsdauer ... »	CDT
Art. 8, al. 1 et 2 : de plus, la formulation « la sécurité de fonctionnement et la sécurité des données » serait meilleure, car le fonctionnement est l'aspect le plus important et doit donc être cité en premier.	
Art. 8, al. 1, let. c : il faudrait écrire « l'annexe III, partie 2, ch. 5 ».	
Art. 8, al. 2 : la disposition prévoit une interdiction d'utiliser les véhicules si le certificat n'est plus valable, mais ne dit pas qui constate cette non-validité et à quelles conditions. De plus, le caractère proportionné de l'interdiction d'utilisation dépend de la gravité des défauts. Or l'ordonnance et le rapport explicatif ne disent rien à ce sujet.	
Art. 8, al. 2 : le rapport explicatif précise que des contrôles de la certification devront être effectués périodiquement et qu'en cas de violation des obligations, le certificat sera retiré. Il n'indique toutefois pas comment cela devra se dérouler et sur quelle base légale.	
Art. 8 : il est très problématique que les constructeurs soient en droit de mettre eux-mêmes un terme à la durée d'exploitation. Le constructeur qui perd sa certification, avec pour conséquence que les véhicules concernés ne peuvent plus être utilisés, devra en principe indemniser les détenteurs.	CHO
Enfin, il manque à l'art. 8, al. 2, une disposition pénale pour le cas où le constructeur négligerait d'informer les détenteurs en conséquence. Voir également l'art. 44.	BS
L'art. 44, al. 1, let. a, OCA réprime ce comportement. Toutefois, les constructeurs sont généralement des personnes morales (internationales) et comme il n'est pas prévu d'adopter une norme pénale applicable aux entreprises, il ne sera de fait pas possible de réprimer cette infraction.	OW, BS, GR, CCPCS, CCDJP, CCCS, FOR, KpOW
Question 10 : Approuvez-vous la réglementation relative à la remise du manuel d'utilisation et au devoir d'information concernant l'enregistreur de mode de conduite (art. 9) ?	
Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
ZH, BE, SZ, OW, NW, GL, FR, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, UVS, CCCS, CCDJP, CCPCS, CDSVS, SCPVS, Mobilité piétonne, Pro Velo, BPA, Spc, TCS, ATE, CI CDS, FSA, SAAM, Swissdrive, Suva, Poste, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, MyBuxi, PUSCH, Swissmoves, TPG, VBZ	
Les personnes titulaires d'un permis de conduire relevant de l'ancien droit qui souhaitent conduire des véhicules équipés d'un système d'automatisation et utiliser ce système devraient être soumises à l'obligation de passer un nouvel examen ou un examen complémentaire. Se fier uniquement aux instructions des constructeurs ne suffit pas. De plus, renoncer pour l'instant à soumettre les conducteurs de véhicules équipés d'un système d'automatisation à une obligation de formation ou de perfectionnement spécifique, afin de permettre un lancement plus rapide sur le marché, est discutable, d'autant plus que cela comporte des risques.	BL
La conduite sûre d'un véhicule équipé d'un système d'automatisation présuppose d'avoir lu le manuel d'utilisation, d'en avoir compris le contenu et de s'être exercé. À cet égard, le projet de recherche SIKO 4.0 financé par l'OFROU conclut clairement qu'il y a lieu d'assurer un transfert dans la pratique.	Swissdrive
On peut se demander s'il ne serait pas justifié que l'achat d'un véhicule équipé d'un système d'automatisation s'accompagne d'une initiation pratique à sa conduite, dont il faudrait prouver qu'elle a été suivie.	LB
Sur le fond, un système est bien conçu lorsqu'il ne nécessite pas de manuel d'utilisation.	mybuxi
Il y a lieu de régler les questions de détail concernant l'examen pratique de conduite.	BL, BE
La remise d'un véhicule équipé d'un système d'automatisation lors du contrôle périodique des véhicules doit être réglée de manière efficace. Ces véhicules possèdent-ils un mode de contrôle ?	BE
Il manque dans la réglementation relative à la remise du manuel d'utilisation la précision selon laquelle celui-ci doit être remis au moins dans la langue du pays du détenteur du véhicule et être disponible à tout moment.	KpOW
Le manuel d'utilisation doit être relativement succinct et rédigé dans un langage simple.	spc

	FR
Nous approuvons cette réglementation, mais des questions se posent sur comment l'appliquer efficacement.	Mobilité piétonne, FSA, UVS
Art. 9, al. 1 : le terme de « tiers » n'est pas clair et son choix probablement trop restrictif. Il vaudrait mieux écrire : « Quiconque remet à une autre personne ... ».	Poste, SAAM, AMAG, VBZ
Art. 9, al. 2 : cet alinéa part manifestement du principe que le véhicule n'est pas « remis » à l'opérateur et à la personne qui le conduira manuellement comme prévu à l'al. 1, car il serait sinon sans objet. Les deux alinéas semblent donc insuffisamment coordonnés et devraient être rédigés plus clairement.	
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) LU, UR, ZG, SO, BS, AR, VS, GE, JU, PS, economiesuisse, asa, UPSA, auto-suisse, L-Drive, Routiers, Road-Cross, FRS, VFAS, ASA, CDT, CHO	
Ces dispositions sont insuffisantes. Il devrait en outre y avoir une obligation de formation.	PS
Il conviendrait de prévoir, outre l'obligation de remise, une obligation de présenter les contenus les plus importants du manuel d'utilisation (généralement consultable sous forme numérique directement dans le véhicule).	AR
Il faudrait en outre inscrire dans l'ordonnance l'obligation d'attirer l'attention sur le système d'automatisation et sur le contenu du manuel d'utilisation dans le véhicule lui-même (par ex. indication électronique au démarrage du véhicule, avec nécessité de confirmer qu'il en a été pris connaissance).	ZG
L-Drive propose de compléter l'art. 9, al. 1, OCA comme suit : « 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 <u>les instruire sur leur fonctionnement sur la base du manuel d'utilisation du constructeur.</u> »	L-Drive, RoadCross
Nous proposons également que, tant qu'aucune norme spécifique n'existera en la matière, le « <i>procès-verbal de remise</i> » normalisé prévu à l'art. 21 OCA soit également utilisé dans ce contexte.	
En particulier pour les véhicules sans conducteur, la seule remise du manuel d'utilisation ne suffit pas.	Routiers
Il faut prévoir davantage d'exigences en ce qui concerne la remise du manuel d'utilisation.	CHO
La réglementation est trop éloignée de la pratique (langues étrangères, disponibilité, etc.).	LU, UR, ASA
Nous considérons néanmoins que l'obligation de fond d'informer – sur l'existence des systèmes et sur l'enregistrement des données – est tout à fait judicieuse.	ASA
Une obligation d'informer serait suffisante aux al. 1 et 2.	economiesuisse, VFAS
Nous approuvons l'obligation d'attirer l'attention sur le manuel d'utilisation et la considérons comme adéquate.	VS, GE, JU, SO, asa
Il s'agit à notre avis d'obligations minimales et nous estimons que la question de savoir si la seule obligation d'informer suffit à garantir la sécurité routière doit être examinée de manière approfondie.	SO
Nous proposons de préciser l'intitulé de l'art. 9 comme suit : « Mise à disposition du manuel d'utilisation ». Il s'agit en effet dans la plupart des cas non pas de documents physiques, mais de documents électroniques ou d'applications.	LU
Il manque la précision selon laquelle le manuel d'utilisation doit être remis au moins dans la langue du pays du détenteur du véhicule et être disponible à tout moment.	LU
La question se pose de savoir comment contrôler et éventuellement sanctionner le non-respect de l'obligation de prendre connaissance du manuel d'utilisation.	BS
De manière générale, le respect de l'obligation d'informer nous semble difficile à assurer dans la pratique, de même que son contrôle. Il convient en outre de relever que le non-respect de l'obligation d'informer peut être sanctionné par une amende, conformément à l'art. 44, al. 1, let. c, OCA, ce qui, à notre avis, n'est pas proportionné, cela d'autant moins qu'apporter la preuve de la fourniture de l'information est difficile et n'est même pas prescrit. Nous proposons donc de supprimer l'obligation d'informer et de ne prévoir que l'obligation de mettre le manuel d'utilisation à disposition.	UPSA

D'une part, l'obligation d'informer nécessite de former des spécialistes et de coordonner cette formation entre les concessionnaires, les importateurs et les autorités. D'autre part, cette obligation peut donner lieu à une amende si elle n'est pas correctement remplie. Il est cependant difficile de prouver juridiquement que le conducteur a bien compris et retenu les informations.	FRS
Le terme d'opérateur apparaît ici pour la première fois sans que ses responsabilités et ses fonctions ne soient préalablement définies.	Routiers
Art. 9, al. 1 : le terme de « tiers » n'est pas clair et son choix probablement trop restrictif. Il vaudrait mieux écrire : « Quiconque remet à une autre personne ... ».	economiesuisse, VFAS, CDT, auto-suisse
Art. 9, al. 2 : cet alinéa part manifestement du principe que le véhicule n'est pas « remis » à l'opérateur et à la personne qui le conduira manuellement comme prévu à l'al. 1, car il serait sinon sans objet. Les deux alinéas semblent donc insuffisamment coordonnés et devraient être rédigés plus clairement.	CDT
Question 11 : Approuvez-vous la réglementation relative au respect du manuel d'utilisation (art. 10) ?	
Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
ZH, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SH, AR, AI, SG, GR, TI, VD, VS, NE, GE, JU, UVS, CCCS, asa, CCDJP, CCPCS, CDSVS, SCPVS, auto-suisse, Mobilité piétonne, BPA, FRS, TCS, Spc, CI CDS, FSA, SAAM, Swissdrive, Suva, Poste, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, MyBuxi TPG, VBZ	
Renoncer pour l'instant à soumettre les conducteurs de véhicules équipés d'un système d'automatisation à une obligation de formation ou de perfectionnement spécifique, afin de permettre un lancement plus rapide sur le marché, est discutable, d'autant plus que cela comporte des risques. De plus, la question de savoir s'il suffira d'exiger des personnes qui veulent activer le système d'automatisation qu'elles en connaissent le manuel d'utilisation et se soient familiarisées avec les fonctionnalités et les conditions d'emploi du système trouvera sa réponse au fil du temps.	ZH, NW, SH, CCCS, CDSVS, UVS, SCPVS, FOR, KpOW
Il y aurait donc lieu d'observer l'évolution de la situation par un monitoring ad hoc au moins pour les opérateurs. Du point de la sécurité routière, il conviendrait en outre d'examiner d'autres obligations.	
Il faut partir du principe que cela doit être confirmé activement. Les exigences en matière de comportement doivent être inscrites dans l'OCA.	ZH, OW, NW, SH, ZG, AR, AI, TI ⁴ , VS, GE, JU, CCCS, CDSVS, UVS, SCPVS, FOR, KpOW, asa
Des questions se posent sur comment appliquer cette réglementation efficacement.	SG, Mobilité piétonne, FSA, FRS, mybuxi
Une simplification pour les contrôleurs pourrait par exemple consister en ceci que le véhicule n'active le système d'automatisation qu'après qu'une procédure obligatoire guidée par menu de prise de connaissance du manuel d'utilisation a été achevée.	SG
Il se pose un problème quant au suivi judiciaire. Il devrait en effet être précisé que les signatures des parties figurent dans le document.	FR
Nous proposons de compléter l'article par un contrôle.	FRS
Les responsabilités ne sont pas clairement définies. Il manque en outre un renvoi à la pratique. Selon le projet SIKO 4.0, le transfert dans la pratique et le développement de routines sont essentiels.	Swissdrive
Le cercle des destinataires devrait être précisé dans le texte, l'énumération ne devant pas nécessairement être exhaustive. Le rapport explicatif devrait ensuite exposer, en prenant la chaîne d'approvisionnement « constructeur, importateur, vendeur ... » etc. comme fil conducteur, ce que l'autorité édictant l'ordonnance considère comme indispensable et ce qu'elle souhaite laisser à la réglementation de droit privé des partenaires commerciaux impliqués.	Poste, SAAM, AMAG, VBZ

⁴ Déplacé de la question 12.

La subdivision d'une matière formant un tout en deux articles distincts, à savoir l'art. 9 (« Remise ... ») et l'art. 10 (« Respect ... »), est quelque peu compliquée.	
Art. 10, al. 1 : la formulation « personnes impliquées dans l'exploitation » est sans doute trop large, car les passagers sont aussi impliqués dans les transports effectués.	
Art. 10, al. 1 : le terme de « respecter » peut être interprété de manière trop large et tant l'application que le contrôle de ce genre de prescriptions sont difficiles. Il conviendrait donc que les exigences de comportement soient formulées concrètement dans l'OCA (éventuellement dans l'OCR).	ZG
Art. 10, al. 2 : ce que l'on entend exactement par « s'être familiarisé » n'est pas clair, ni la manière dont cela pourrait éventuellement être contrôlé.	Swissdrive
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
BE, LU, UR, SO, BS, AG, TG, PS, economiesuisse , UPSA , L-Drive , Routiers , Pro Velo , Road-Cross , VFAS , ATE , ASA , CDT , CHO , Greenpeace , PUSCH , Swissmoves	
Ces dispositions sont insuffisantes. Il devrait en outre y avoir une obligation de formation.	PS
L'utilisation sûre des systèmes d'automatisation de niveau 3 présuppose que les conducteurs sont informés et instruits avec précision. Ils doivent avoir clairement à l'esprit, pour chaque situation de trafic, quelles tâches de conduite peuvent être déléguées au véhicule et quelles responsabilités ils doivent continuer à assumer eux-mêmes.	Pro Velo, ATE, Green- peace, PUSCH
Proposition de modification : « Art. 10 Respect du manuel d'utilisation <i>et formation</i> 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. <i>Elles ont l'obligation de suivre une formation.</i> »	Pro Velo, ATE, Road- Cross, L- Drive, Green- peace, PUSCH
Les personnes concernées doivent être formées à l'utilisation de ces véhicules. En cas d'urgence, il ne suffira pas de consulter le manuel d'utilisation.	Routiers
Se fier uniquement aux instructions des constructeurs ne suffit pas.	BE, AG, BS, TG
Cette réglementation doit être étendue. Il devrait y avoir au moins une formation complète, avec éventuellement la délivrance d'une attestation. L'idéal serait toutefois que les personnes titulaires d'un permis de conduire relevant de l'ancien droit qui souhaitent conduire des véhicules équipés d'un système d'automatisation et utiliser ce système soient également soumises à l'obligation de passer un nouvel examen ou un examen complémentaire.	BE
Il conviendrait que les personnes titulaires d'un permis de conduire relevant de l'ancien droit qui souhaitent conduire des véhicules équipés d'un système d'automatisation et utiliser ce système doivent éventuellement passer un nouvel examen ou un examen complémentaire ou un autre contrôle similaire.	BS, TG
La question de savoir s'il suffira d'exiger des personnes qui veulent activer le système d'automatisation qu'elles en connaissent le manuel d'utilisation et se soient familiarisées avec les fonctionnalités et les conditions d'emploi du système trouvera sa réponse au fil du temps.	BS, SO, TG
La réglementation est trop éloignée de la pratique (langues étrangères, disponibilité, etc.).	UR
Il n'apparaît pas clairement comment on pourra garantir qu'un utilisateur s'est familiarisé avec le système d'automatisation ni comment punir d'une amende la non-prise de connaissance du manuel d'utilisation. Il n'est guère possible, à notre avis, de procéder à des contrôles. L'UPSA propose, outre l'intégration prévue des contenus concernés dans l'examen de conduite, d'éventuellement instituer un examen ultérieur.	UPSA
Il serait indiqué d'inscrire une règle générale de comportement dans l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) ainsi que d'obligatoirement informer les conducteurs que les instructions et consignes de sécurité fournies par le constructeur doivent impérativement être respectées.	LU, SO
Une règle de comportement pourrait s'afficher au démarrage du système, dont le conducteur devrait confirmer manuellement qu'il en a pris connaissance.	LU
Nous partons du principe que le respect du manuel d'utilisation devra être confirmé manuellement lors de l'activation du système.	SO, TG
Il y a lieu de régler les questions de détail concernant l'examen pratique de conduite.	BE, BS

	Swiss-Moves
Le conducteur du véhicule doit continuer à assumer la responsabilité du respect du manuel d'utilisation (art. 31 LCR).	UPSA
Le manuel d'utilisation d'un véhicule automatisé sera certainement plus long que les 99 pages du mode d'emploi d'un iPhone. Ce ne sera pas gérable dans la pratique.	CHO
La subdivision d'une matière formant un tout en deux articles distincts, à savoir l'art. 9 (« Remise ... ») et l'art. 10 (« Respect ... »), est quelque peu compliquée. Étant donné qu'il s'agit d'une disposition d'ordre général, le cercle des destinataires devrait être précisé dans le texte, l'énumération ne devant pas nécessairement être exhaustive. Le rapport explicatif devrait ensuite exposer, en prenant la chaîne d'approvisionnement « constructeur, importateur, vendeur ... » etc. comme fil conducteur, ce que l'autorité édictant l'ordonnance considère comme indispensable et ce qu'elle souhaite laisser à la réglementation de droit privé des partenaires commerciaux impliqués. Art. 10, al. 1 : la formulation « personnes impliquées dans l'exploitation » est sans doute trop large, car les passagers sont aussi impliqués dans les transports effectués.	CDT
L'expression « s'être familiarisé » utilisée à l'al. 2 est extrêmement vague et nécessite d'être interprétée.	SO
Question 12 : Acceptez-vous que les systèmes d'automatisation et les véhicules équipés d'un système d'automatisation soient en règle générale soumis à la réception par type (art. 11) ?	
Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UVS, economiesuisse, CCCS, asa, CCPCS, CCDJP, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse, Mobilité piétonne, Routiers, BPA, Spc, FRS, TCS, VFAS, CI CDS, FSA, SAAM, ASA, Poste, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, CHO	
Les autorités d'immatriculation et la police doivent pouvoir accéder aux réceptions par type ou aux réceptions générales de manière simple, par une procédure de consultation en ligne.	BE, ZH, LU, OW, NW, BL, SH, SG, GR, TG, ZG, SO, AR, AI, VS, AG, NE, GE, JU, asa, CCCS, CCPCS, CCDJP, CDSVS, UVS, SCPVS, FOR, KpOW
Nous pouvons accepter le principe de la réception par type prescrite à l'art. 11, car on peut s'attendre à ce que ce genre de véhicules fassent leur apparition sur le marché européen à moyen terme.	AMAG
Pour d'autres documents ou questions techniques, l'OFROU pourrait mettre en place un guichet unique (<i>single point of contact</i> , SPOC) à l'intention des constructeurs.	SG
Il est indispensable que l'OFROU acquière également de nouvelles compétences et évalue les véhicules concernés.	Routiers
Pour les véhicules IVI, le système d'automatisation doit être déclaré dans la fiche de données électronique.	AG
Ce principe devrait s'appliquer à tous les véhicules à moteur (y compris les vélos électriques).	Mobilité piétonne, FSA
Il y a lieu de veiller à ce qu'il n'en résulte aucun inconvénient pour les véhicules provenant d'États tiers. Les réceptions partielles de systèmes d'automatisation relevant de l'accord de 1998 doivent également être prises en considération, outre celles relevant de l'accord de 1958. Nous demandons en outre au Conseil fédéral de faire le nécessaire pour que la Suisse – en tant qu'État hôte du Forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les véhicules – puisse adhérer à l'accord de 1998 adopté dans le cadre de cet organisme.	economiesuisse, VFAS

Cet article contient en fin de compte une interdiction de principe des réceptions individuelles suisses dans le domaine de la conduite automatisée et s'accommode ainsi d'une atteinte à la place industrielle et économique suisse. C'est regrettable, car la réception par type de l'UE pour les véhicules automatisés est pour l'instant limitée à un nombre relativement restreint de types de véhicules et ne couvre pas les véhicules spéciaux qui intéressent spécifiquement la Suisse. Les homologations individuelles suisses devraient rester possibles (notamment pour les petites séries), afin par exemple que le télécontrôle puisse être mis en œuvre pour un grand nombre de véhicules. Le règlement (UE) 2018/858 autorise quant à lui les réceptions individuelles européennes et nationales (même pour les classes M et N).	Poste, SAAM, Mo- bility, AMAG
Sur le fond, il faut cependant tenir compte du fait qu'en cas d'exemption de l'obligation de réception par type, le risque existerait que l'on ait de nouveau affaire à différentes réglementations cantonales.	AMAG
La disposition potestative de l'art. 45, al. 1, OCA concernant des « cas d'espèce particuliers » – qui ne sont pas définis plus en détail – ne suffit pas à compenser ou à légitimer l'interdiction des réceptions individuelles suisses, car le droit légal à la dispense de la réception par type (art. 4 ORT) est remplacé par une décision discrétionnaire des autorités, qui dépend entre autres du respect d'« autres exigences », qui ne sont pas non plus définies.	SAAM
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) BS, PLR, CDT, MyBuxi, Swissmoves, TPG	
Les autorités d'immatriculation et la police doivent pouvoir accéder aux réceptions par type ou aux réceptions générales de manière simple, par une procédure de consultation en ligne.	BS
L'art. 11 OCA se traduit en fin de compte par une interdiction des réceptions individuelles suisses dans le domaine de la conduite automatisée et s'accommode ainsi d'une atteinte à la place industrielle et économique suisse. Le droit européen autorise quant à lui les réceptions individuelles européennes et nationales. Le PLR est d'avis que les homologations individuelles suisses devraient rester possibles.	PLR
Cet article contient en fin de compte une interdiction de principe des réceptions individuelles suisses dans le domaine de la conduite automatisée et s'accommode ainsi d'une atteinte à la place industrielle et économique suisse. C'est regrettable, car la réception par type de l'UE pour les véhicules automatisés est pour l'instant limitée à un nombre relativement restreint de types de véhicules et ne couvre pas les véhicules spéciaux qui intéressent spécifiquement la Suisse. Les homologations individuelles suisses devraient rester possibles (notamment pour les petites séries), afin par exemple que le télécontrôle puisse être mis en œuvre pour un grand nombre de véhicules. Le règlement (UE) 2018/858 autorise quant à lui les réceptions individuelles européennes et nationales (même pour les classes M et N).	CDT, TPG, Swiss- Moves
La réception par type représente une lourde charge et tend ainsi à freiner le développement. Nous proposons donc une procédure qui optimise la capacité d'innovation de la Suisse en matière de conduite automatisée. Le DETEC et l'OFROU devraient avoir plus de liberté dans ce domaine.	mybuxi
La disposition potestative de l'art. 45, al. 1, OCA concernant des « cas d'espèce particuliers » – qui ne sont pas définis plus en détail – ne suffit pas à compenser ou à légitimer l'interdiction des réceptions individuelles suisses, car le droit légal à la dispense de la réception par type (art. 4 ORT) est remplacé par une décision discrétionnaire des autorités, qui dépend entre autres du respect d'« autres exigences », qui ne sont pas non plus définies.	CDT, TPG

Question 13 : Approuvez-vous la réglementation relative à la délivrance des réceptions par type (art. 12) ?**Approbation de principe** (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UVS, CCCS, asa, CCDJP, CCPCS, CDSVS, SCPVS, Routiers, BPA, Spc, FRS, TCS, CI CDS, SAAM, ASA, Poste, AMAG, FOR, KpOW, Mobility, LOXO, CHO

Étant donné que les dispositions s'aPUSCHient délibérément sur celles de l'UE et de la CEE-ONU, il s'agit d'une condition nécessaire.

ASA

Art. 12, let. a : le règlement (UE) 2018/858 n'utilise apparemment pas le terme de « véhicule sans conducteur ». Il conviendrait donc d'exposer dans le rapport explicatif à quoi se réfère précisément le renvoi à ce règlement, cela également en raison du champ d'application limité du règlement en ce qui concerne les types de véhicules. Il en va de même pour le terme de « véhicule pourvu d'un dispositif émettant des demandes de transition ».

Poste, SAAM, AMAG

Art. 12, let. b : il conviendrait d'indiquer en toute transparence dans le rapport explicatif si et dans quelle mesure la Suisse pourra encore procéder à ses propres réceptions par type ou réceptions individuelles.

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

Economiesuisse, UPSA, auto-suisse, Mobilité piétonne, VFAS, Poste, CDT, SAAM, FSA, MyBuxi, Swissmoves, TPG

Les réceptions par type devraient garantir en sus que les conditions d'utilisation inhérentes à la construction selon l'art. 4 sont remplies. Cet article prévoit en effet l'application d'ordonnances suisses, ce qui est en contradiction avec l'art. 12, qui s'aPUSCHie uniquement sur des normes internationales. De plus, l'art. 4, al. 4, fixe des exigences qui ne sont pas nécessairement prévues dans les normes internationales.

Mobilité piétonne, FSA

Il y a lieu de veiller à ce qu'il n'en résulte aucun inconvénient pour les véhicules provenant d'États tiers. Les réceptions partielles de systèmes d'automatisation relevant de l'accord de 1998 doivent également être prises en considération, outre celles relevant de l'accord de 1958.

VFAS, economiesuisse

Nous demandons en outre au Conseil fédéral de faire le nécessaire pour que la Suisse – en tant qu'État hôte du Forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les véhicules – puisse adhérer à l'accord de 1998 adopté dans le cadre de cet organisme.

Comme elle ne fait pas partie de l'UE, la Suisse devrait se focaliser, dans des domaines d'innovation comme la conduite automatisée, non pas sur les réglementations souvent défensives de l'UE, mais plutôt sur celles des régions les plus innovantes dans ce domaine.

mybuxi

TPG

Art. 12, let. a : le règlement (UE) 2018/858 n'utilise apparemment pas le terme de « véhicule sans conducteur ». Il conviendrait donc d'exposer dans le rapport explicatif à quoi se réfère précisément le renvoi à ce règlement, Il en va de même pour le terme de « véhicule pourvu d'un dispositif émettant des demandes de transition ».

CDT

Art. 12, let. b : il conviendrait d'indiquer en toute transparence dans le rapport explicatif si et dans quelle mesure la Suisse pourra encore procéder à ses propres réceptions par type ou réceptions individuelles.

CDT, auto-suisse, TPG

Il devrait rester possible de délivrer des réceptions individuelles ou par type suisses, afin de pouvoir soutenir les futures innovations suisses dans le domaine de la conduite automatisée.

UPSA, TPG

Les lois suisses devraient permettre de délivrer des réceptions sans référer aux autres lois internationales (ex : constructeurs suisses). Voir aussi les remarques de l'art. 11

Swiss-Moves

Question 14 : Approuvez-vous la réglementation relative à la vérification de la conformité pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 13) ?**Approbation de principe** (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, NE, GE, JU, UVS, CCCS, asa, CCPCS, CCDJP, CDSVS, SCPVS, Mobilité piétonne, L-Drive, Pro Velo, BPA, Spc, FRS, TCS, ATE, CI CDS, FSA, SAAM, Swissdrive, Suva, ASA, Poste, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, MyBuxi, PUSCH, TPG

En cas d'accident grave lié à la conduite automatisée, l'OFROU devrait ordonner une enquête technique, comme c'est le cas dans le trafic aérien (SESE).

GL

La question se pose de savoir si ces prescriptions seront encore valables au moment du lancement des véhicules sans conducteur ou si elles ne seront pas déjà dépassées. Quoi qu'il en soit, il est prioritaire et essentiel que tous les services impliqués soient informés de manière exhaustive.	L-Drive
Le détenteur et le conducteur doivent être informés des données qui seront transmises dans quels cas. L'obligation de notifier les incidents critiques pour la sécurité pourrait également être imposée aux constructeurs. Le but est de pouvoir si possible enregistrer tous les incidents. Or les constructeurs disposent des informations nécessaires et pourraient avoir l'obligation de les fournir. Il serait envisageable de prévoir une transmission obligatoire et régulière (mensuelle) des données.	Swissdrive
Art. 13, al. 1 et 2 : il faudrait exposer dans le rapport explicatif dans quelle mesure ces alinéas sont encore nécessaires, en sus des art. 26 ss ORT et de la reprise volontaire du règlement d'exécution (UE) 2022/1426. De plus, dans le rapport, le renvoi à l'annexe III, ch. 2.3, de ce règlement n'est pas clair, car on y trouve plusieurs chiffres de ce type et le lecteur moyen aura du mal à trouver lequel est visé.	Poste, SAAM, AMAG
Art. 13, al. 3 : pourquoi seules la sécurité routière et la sécurité de fonctionnement des véhicules sans conducteur et non celles de tous les véhicules équipés d'un système d'automatisation présentent-elles un intérêt ? S'agira-t-il de transmettre uniquement les données concernant le véhicule ou également des informations personnelles ?	
Art. 13, al. 4, let. a : la formulation « peut exiger ... » n'a guère de sens si l'on ne prévoit pas par ailleurs une obligation de conserver les données (pendant un certain temps).	
Art. 13, al. 4, let. b : sous cette forme générale, l'accès aux données d'apprentissage et aux algorithmes sera difficilement applicable auprès des constructeurs étrangers, notamment parce qu'aucun lien n'est prévu avec la vérification de la conformité. De plus, les données d'apprentissage sont par définition continuellement adaptées et améliorées. Par ailleurs, l'accès aux algorithmes pourrait porter atteinte aux droits de propriété intellectuelle des constructeurs et la base légale formelle d'un droit d'accès de l'État devrait être présentée dans le rapport explicatif. La disposition ne précise pas non plus ce que l'OFROU fera de ces données (finalité ?) ni ce qu'il en est du caractère proportionné de l'accès.	
Art. 13, al. 5 : qui assumera les frais du recours à des tiers ? Il conviendrait de clarifier ce point dans le rapport explicatif ainsi que d'y présenter la base légale de ce recours à des tiers.	
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) VD, PS, economiesuisse , UPSA, auto-suisse, Routiers, VFAS, CDT, CHO, LOXO, Mobility, Swissmoves	
[Nouveau] <u>Il crée et gère une base de données nationale obligatoire pour les systèmes de navigation des systèmes d'automatisation.</u>	PS
Nous soulignons de nouveau que ces dispositions ne doivent pas être motivées uniquement par le maintien de la sécurité. Il doit également être question de fluidité du trafic et d'entraves à la circulation pour les autres usagers de la route.	Routiers
	VD
Si une réception générale de l'UE perdait sa validité, cela aurait également une influence sur les véhicules concernés circulant en Suisse. En raison de l'ARM, l'art. 13 est superflu.	VFAS, econo- miesuisse
Art. 13 al. 1. Nous y sommes favorables mais dans les faits, prenons pour exemple le nouveau système ISA, le 13 janvier 2022, RTS « La Matinale » nous apprend que la lecture de certains panneaux par le système pourrait poser problème. La réponse indiquée de l'OFROU est la suivante : Pour l'instant, il n'y a pas d'optimisation du placement des panneaux prévue. A l'Office fédéral des routes (OFOU), on compte notamment sur les progrès techniques dans la reconnaissance des signaux que vont faire les constructeurs. L'OFROU est-elle consciente qu'avec cet article, elle ne pourra pas « compter sur les progrès techniques » mais devra s'engager à coordonner des mesures lorsque des dysfonctionnements tels que celui-ci surviendront ?	Swiss- Moves
Art. 13, al. 1 et 2 : il faudrait exposer dans le rapport explicatif dans quelle mesure ces alinéas sont encore nécessaires, en sus des art. 26 ss ORT et de la reprise volontaire du règlement d'exécution (UE) 2022/1426.	CDT
Art. 13, al. 1 et 2 : dans le rapport, le renvoi à l'annexe III, ch. 2.3, du règlement d'exécution (UE) 2022/1426 n'est pas clair, car on y trouve plusieurs chiffres de ce type et le lecteur moyen aura du mal à trouver lequel est visé. Il doit s'agir de celui de la partie 5.	
Art. 13 al. 2. Les données d'incidents ne devraient pas pouvoir être traitées qu'exclusivement par l'OFROU. Les SiBe (préposés à la sécurité) de même que certains personnels certifiés (BSM-EUM) devraient pouvoir traiter de telles données. Comme indiqué plus loin (art. 18).	Swiss- Moves
Art. 13, al. 3 : pourquoi seules la sécurité routière et la sécurité de fonctionnement des véhicules sans conducteur et non celles de tous les véhicules équipés d'un système d'automatisation présentent-elles un intérêt ?	econo- miesuisse, auto-suisse, VFAS, CDT

L'art. 13, al. 3, OCA devrait préciser qu'il s'agit ici des données auxquelles les détenteurs des véhicules ont eux-mêmes accès. Pour les autres données, qui ne sont par exemple destinées qu'au constructeur, ce dernier doit être légalement tenu de les transmettre.	economiesuisse, auto-suisse, VFAS, UPSA, CDT
	Swiss-Moves
Art. 13, al. 4, let. a : la formulation « peut exiger ... » n'a guère de sens si l'on ne prévoit pas par ailleurs une obligation de conserver les données (pendant un certain temps).	CDT
Art. 13, al. 4, let. b : sous cette forme générale, l'accès aux données d'apprentissage et aux algorithmes sera difficilement applicable auprès des constructeurs étrangers, notamment parce qu'aucun lien n'est prévu avec la vérification de la conformité. De plus, les données d'apprentissage sont par définition continuellement adaptées et améliorées. Par ailleurs, l'accès aux algorithmes pourrait porter atteinte aux droits de propriété intellectuelle des constructeurs et la base légale formelle d'un droit d'accès de l'État n'est pas présentée dans le rapport explicatif. La disposition ne précise pas non plus ce que l'OFROU fera de ces données (finalité ?) ni ce qu'il en est du caractère proportionné de l'accès.	CDT, Mobility
Art. 13, al. 4, let. b : cette disposition devrait avoir tendance à diminuer l'attrait de la Suisse pour les constructeurs automobiles.	CDT, LOXO
De plus, la durée de stockage de données n'est pas mentionnée et considérant la taille gigantesque des données à garder créa des coute insupportable pour les plus petites structures financières.	LOXO
Art. 13, al. 5 : qui assumera les frais du recours à des tiers ? Il conviendrait de clarifier ce point dans le rapport explicatif ainsi que d'y présenter la base légale de ce recours à des tiers.	CDT, Mobility
Art. 13 al. 5. : Les organismes de contrôle actuels sont confrontés au contrôle des systèmes d'assistance à la conduite et ne sont pas suffisamment équipés ni ne disposent des compétences nécessaires. Pour le contrôle de systèmes nettement plus complexes, comme les véhicules automatisés, les organismes de contrôle sont peu préparés ou dotés des compétences nécessaires. Pour un contrôle périodique ou extraordinaire, les centres de contrôle devraient donc mettre en place des infrastructures et des compétences adéquates ou pouvoir recourir à une installation de contrôle définie par l'OFROU. Nous proposons de mettre en place un centre de compétences national afin de permettre les homologations individuelles et les contrôles périodiques des véhicules automatisés en Suisse.	Swiss-Moves
Les constructeurs doivent transmettre préventivement les données nécessaires à la vérification, tant qu'elles n'ont pas atteint le niveau 5. Par ailleurs, il n'apparaît pas clairement comment l'OFROU entend acquérir des compétences suffisantes dans ce domaine. À cet égard, il faudrait éventuellement déjà prévoir la possibilité de transmettre les données à un service européen possédant les compétences techniques nécessaires.	CHO
Question 15 : Approuvez-vous le principe des notifications obligatoires pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 14) ?	
Approbaton de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
BE, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SH, AR, AI, SG, TI, VS, GE, JU, asa, UPSA, Mobilité piétonne, L-Drive, Routiers, BPA, Spc, FRS, TCS, CI CDS, SAAM, Suva, Poste, AMAG, LOXO, TPG, Mobility, MyBuxi, Swissmoves, VBZ	
Cet article traite exclusivement des véhicules sans conducteur et ne se trouve donc pas dans le bon chapitre du point de vue de la systématique du droit.	Poste, SAAM, TCS, AMAG
Il y a lieu de clarifier la définition et l'étendue de la notification. Celle-ci devrait en outre être effectuée à l'aide d'une application de la Confédération.	BE
Nous doutons que la notification à l'OFROU sous la propre responsabilité des détenteurs fonctionne. En cas d'accident impliquant un véhicule circulant en mode de conduite automatisée, il devrait y avoir l'obligation d'avertir la police.	UR, OW, NW, SH, AR, AI, TI, VS, GE, asa
Il conviendrait de préciser ici que l'art. 51, al. 2, LCR devra toujours impérativement être respecté (obligation d'avertir la police s'il y a des personnes blessées).	UR
Le délai de quatorze jours est trop court.	BE, NW, SH
Sur le fond, nous approuvons cette réglementation. Nous proposons toutefois que pour les incidents avec des blessés graves ou des morts, le délai de notification soit ramené à trois jours ouvrables.	Mobilité piétonne
Il faudrait cependant éviter que les différents acteurs et services impliqués, notamment les détenteurs, la police et les services des automobiles, notifient le même cas dans des délais différents. Il serait préférable de mettre en place un service central de notification.	BE

Il est essentiel que tous les services impliqués soient informés et que l'obligation de notifier soit respectée par tous.	L-Drive
L'OFROU devrait lui aussi communiquer les incidents visés dans cet article aux cantons et aux autorités de délivrance des autorisations. Étant donné en effet que la police n'a pas connaissance de tous les accidents, cela devrait être fait de manière centralisée par l'OFROU.	NW, SH
En cas d'événement, il conviendrait de rappeler au détenteur du véhicule son obligation de notification. Si sa formation initiale remonte à longtemps, il se pourrait en effet qu'il l'ait oubliée.	UPSA
Les expériences tirées de la pratique devraient aussi être intégrées dans la formation des opérateurs et des autres usagers de la route.	Routiers
Art. 14, al. 1 : comment les détenteurs sont-ils censés notifier les incidents directement à l'OFROU ? Le délai prévu devrait probablement être indiqué dans le permis de circulation, par analogie avec l'obligation d'annoncer par exemple un changement d'adresse dans les quatorze jours. Une autre solution consisterait à prescrire que la notification doit être faite directement par le véhicule lui-même.	BE
Art. 14, al. 1 : par dérogation au droit européen, cette disposition transfère au détenteur du véhicule sans conducteur les obligations de communication qui incombent au constructeur selon le règlement d'exécution (UE) 2022/1426. Ce faisant, elle reprend en partie le libellé du droit européen et le modifie en partie (par ex. « véhicule sans conducteur » au lieu de « véhicule entièrement automatisé »). Le rapport explicatif précise que la base légale de cette nouvelle obligation du détenteur réside dans l'art. 12, al. 4, LCR, en vertu duquel a également été réglée la vérification ultérieure des réceptions par type dans l'ORT. Cette dernière prévoit des vérifications des réceptions par type, à effectuer aux frais du titulaire de la réception par type concernée (art. 26 ORT). Étant donné que le titulaire vise à réaliser un bénéfice par la vente des véhicules, il est parfaitement justifié de lui imputer ces frais. Le détenteur du véhicule se trouve par contre dans une autre situation et n'est pas visé par l'art. 12, al. 4, LCR. Il manque donc une base légale pour l'adoption d'une obligation de notifier du détenteur.	Poste, SAAM, AMAG
Art. 14, al. 2 : la disposition n'indique pas d'où la police obtiendra ces informations ou comment elle se les procurera. La relation existant avec les art. 51 LCR et 34 OETV reste également peu claire.	NW, SH, SG, SAAM, AMAG, VBZ
Art. 14, al. 3 : cette obligation est disproportionnée.	SAAM, AMAG, VBZ, Mobility
L'art. 14, al. 3, OCA créerait une obligation de communication pour les assureurs en responsabilité civile, ce qui entraînerait une lourde charge de travail, avec dans le même temps des communications souvent fortement en retard. Sur le fond, il est en effet correct de ne procéder à une éventuelle communication qu'après la clôture du sinistre, car ce n'est qu'alors que tous les documents sont disponibles. Toutefois, une part considérable des sinistres ne sont clôturés qu'au bout de plusieurs années. Or, eu égard à la rapidité des progrès technologiques en matière d'intelligence artificielle, l'acquisition de connaissances et la valeur ajoutée résultant d'une communication faite des années après l'accident seront vraisemblablement très limitées. L'intérêt de l'autorité devrait être d'avoir connaissance des accidents le plus rapidement possible. C'est pourquoi il serait plus judicieux que les communications soient faites par la police, comme le prévoit à juste titre l'art. 14, al. 2, et non par les assureurs en responsabilité civile. Dans le même temps, la charge de travail occasionnée par cette obligation de communiquer sera sans aucun doute loin d'être négligeable. Or cette charge de travail ne sera pas justifiée par la valeur ajoutée des communications, qui sera pour le moins discutable au vu du retard avec lequel celles-ci seront faites. AXA désapprouve donc l'obligation de communiquer prévue et recommande de supprimer l'art. 14, al. 3, du projet. Si, malgré les arguments ci-dessus, le Conseil fédéral décidait de tout de même adopter cette obligation de communiquer, il y aurait lieu de préciser ce que l'on entend par « ensemble des données », qui est une formulation très générale et très large. Nous sommes également critiques envers le délai prévu, qui est inhabituellement court compte tenu de l'absence d'urgence après la clôture des sinistres. Enfin, le processus de communication, qui doit relever selon nous de la responsabilité de l'OFROU, devrait être aussi simple que possible, sur les plans aussi bien technique qu'opérationnel.	AXA
Art. 14, al. 4 : les organes d'expertise actuels doivent déjà procéder au contrôle des systèmes d'aide à la conduite, alors qu'ils ne sont pas suffisamment équipés ni ne possèdent les compétences nécessaires pour cela. Pour le contrôle de systèmes nettement plus complexes, comme ceux des véhicules automatisés, ces organes sont donc actuellement encore moins bien préparés et manquent encore	SAAM, AMAG, VBZ, Swiss-Moves

plus des compétences requises. Pour qu'ils puissent assurer les contrôles périodiques ou extraordinaires de ces véhicules, il faudrait donc qu'ils se dotent des infrastructures et des compétences nécessaires ou puissent se servir d'une installation de contrôle définie par l'OFROU.	
Art. 14, al. 5 : cette disposition peut tout au plus être déclarée applicable par analogie, car le droit de l'UE dispose d'une obligation du constructeur et non du détenteur.	Poste, SAAM
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) ZH, LU, ZG, SO, BS, BL, GR, AG, TG, VD, NE, PS, UVS, economiesuisse, CCCS, CCPCS, CCDJP, CDSVS, SCPVS, auto-suisse, Pro Velo, ATE, FSA, ASA, CDT, FOR, Greenpeace, KpOW, PUSCH, CHO	
Cet article traite exclusivement des véhicules sans conducteur et ne se trouve donc pas dans le bon chapitre du point de vue de la systématique du droit.	CDT
Il convient de définir d'autres situations critiques soumises à l'obligation de notifier. En particulier les situations qui n'ont pas entraîné de blessures graves, mais qui laissent conclure à un problème de fonctionnement susceptible de déboucher sur une situation entraînant des blessures graves, doivent également être notifiées.	PS, Pro V
Nous doutons que la notification à l'OFROU sous la propre responsabilité des détenteurs fonctionne.	ZH, LU, ZG, SO, BS, GR, AG, TG, NE, CCCS, CCPCS, CCDJP, CDSVS, UVS, SCPVS, FOR, KpOW
En cas d'accident impliquant un véhicule circulant en mode de conduite automatisée, il devrait y avoir l'obligation d'avertir la police.	SO, GR, AG, TG, NE, CCCS, CCPCS, CCDJP, CDSVS, UVS, SCPVS, FOR, KpOW
Les accidents d'autres véhicules équipés de modes hautement automatisés devraient également être soumis à l'obligation de notifier.	BL
Nous proposons d'examiner l'inscription à l'art. 44 OCA d'une disposition pénale sanctionnant la violation de l'obligation de notifier prévue à l'art. 14 OCA.	TG
Une autre solution consisterait à prescrire que le véhicule lui-même doit directement notifier l'incident à l'OFROU ainsi qu'avertir le service de police le plus proche.	BS
La relation existant avec les art. 54 à 56 OCR n'apparaît pas clairement. Il conviendrait donc de l'éclaircir dans le rapport explicatif. L'OCA pourrait fixer d'autres obligations de notifier. Des obligations de comportement différentes ou éventuellement moins étendues en cas d'accident doivent être rejetées, pour des raisons de sécurité routière (et d'acceptation de la nouvelle technologie).	SO
Nous sommes d'avis que les dispositions de l'art. 51, al. 2, LCR devront toujours impérativement être respectées et les événements visés à l'art. 14, al. 1, déclarés à la police.	LU
Il faut supprimer la notification sous la propre responsabilité du détenteur du véhicule (al. 1) (cela permettra d'éviter les annonces multiples à l'OFROU).	ZG
Il convient de réfléchir à la nécessité d'une double notification à l'OFROU. Selon l'art. 14, al. 1, let. a, le détenteur du véhicule est tenu de notifier à l'OFROU tout incident important pour la sécurité dans lequel au moins une personne a été blessée. Or, en cas d'incident de ce type, le conducteur est de toute façon tenu d'en avvertir la police, conformément à l'art. 51 LCR.	BS, TG
L'OFROU devrait lui aussi communiquer les incidents visés dans cet article aux cantons et aux autorités de délivrance des autorisations.	BS, BL, TG, NE, CCCS, CCPCS, CCDJP, CDSVS, UVS, SCPVS,

	FOR, KpOW
Il convient de relever qu'avertir la police n'est obligatoire qu'en cas de dommages corporels (art. 51 LCR). La police n'a donc pas connaissance de tous les accidents.	ZH, BS, BL, TG, GR, AG, NE, CCCS, CCPCS, CCDJP, CDSVS, UVS, SCPVS, FOR, KpOW
Ces notifications et communications réciproques avec l'OFROU permettraient de garantir une harmonisation nationale ainsi que l'égalité de traitement de tous les conducteurs.	BS
Le délai de quatorze jours est trop court.	SO, BS, BL, GR, AG, TG, NE, CCCS, CCPCS, CCDJP, CDSVS, UVS, SCPVS, FOR, KpOW
Sur le fond, la FSA approuve cette réglementation. Nous proposons toutefois que pour les incidents avec des blessés graves ou des morts, le délai de notification soit ramené à trois jours ouvrables.	FSA
Cet article contient différents délais (14 jours ou 30 jours) et différents "points de départs" (dès qu'il a eu connaissance de l'incident, dès l'accident, dès la clôture du sinistre, dès le contrôle technique). Il paraît nécessaire de déterminer un point de départ et/ou un délai identique.	VD
Art. 14, al. 1 : par dérogation au droit européen, cette disposition transfère au détenteur du véhicule sans conducteur les obligations de communication qui incombent au constructeur selon le règlement d'exécution (UE) 2022/1426. Ce faisant, elle reprend en partie le libellé du droit européen et le modifie en partie (par ex. « véhicule sans conducteur » au lieu de « véhicule entièrement automatisé »). Le rapport explicatif précise que la base légale de cette nouvelle obligation du détenteur réside dans l'art. 12, al. 4, LCR, en vertu duquel a également été réglée la vérification ultérieure des réceptions par type dans l'ORT. Cette dernière prévoit des vérifications des réceptions par type, à effectuer aux frais du titulaire de la réception par type concernée (art. 26 ORT). Étant donné que le titulaire vise à réaliser un bénéfice par la vente des véhicules, il est parfaitement justifié de lui imputer ces frais. Le détenteur du véhicule se trouve par contre dans une autre situation et n'est pas visé par l'art. 12, al. 4, LCR. Il manque donc une base légale pour l'adoption d'une obligation de notifier du détenteur.	CDT
Il faudrait préciser à l'al. 1 comment le détenteur doit faire la notification à l'OFROU. La formulation « sont tenus de notifier à l'OFROU ... » n'est pas claire pour les profanes. Où exactement la notification doit-elle être faite et sous quelle forme ? Le délai prévu devrait éventuellement être indiqué dans le permis de circulation, par analogie avec l'obligation d'annoncer par exemple un changement d'adresse dans les quatorze jours.	AG
La notion juridiquement indéterminée de « dommages matériels considérables » à l'al. 1, let. b, posera des problèmes dans la pratique. Nous proposons donc de la définir plus précisément, par exemple au moyen d'une valeur limite ou d'une liste d'exemples de dommages « considérables ».	LU
À l'al. 1, let. b, il conviendrait de supprimer la dernière partie de la phrase (condition de l'airbag qui s'est déclenché).	ZG
À l'art. 14, nous considérons que l'obligation de notifier de l'al. 1 et celle de communiquer de l'al. 3 sont inapplicables, tant dans la forme prévue que dans les délais fixés pour les remplir. En lieu et place de respectivement le détenteur du véhicule et l'assureur, nous sommes d'avis que c'est la police qui doit s'en charger.	ASA
al. 1 : fait juste mention du "détenteur" alors que selon l'art. 15 al. 1, l'importateur est concerné également par cette annonce. A adapter. Al. 1 lit. b Remplacer le terme "considérables" par "importants", même si cela reste sujet à interprétation.	VD

Les informations devraient être transmises par les constructeurs et non par les détenteurs des véhicules. Limiter l'application de cet article aux véhicules sans conducteur n'a guère de sens à notre avis.	CHO
Art. 14, al. 2 : cette disposition prescrit l'obligation pour la police d'informer l'OFROU de tous les accidents impliquant des véhicules sans conducteur, mais n'indique pas d'où la police obtiendra ces informations ou comment elle se les procurera. La relation existant avec les art. 51 LCR et 34 OETV reste également peu claire.	CDT
Art. 14, al. 2 : il conviendrait d'appliquer ici les mêmes échéances que pour les véhicules non automobiles, fixées l'art. 5, al. 2, OSAR.	BS, BL
Il semble ressortir du message relatif à l'art. 14 al. 1 et 3 OCA que les données doivent être anonymisées avant envoi. Il n'est pas clair de savoir si les envois de données prévus aux al. 2, 4 et 5 concernent également des données anonymisées. Dans le cas où les communications prévues par l'art. 14 OCA contiendraient des données personnelles sensibles, le fondement légal de ce traitement ne serait pas suffisant.	VD
Art. 14, al. 3 : cette obligation est disproportionnée.	CDT
L'al. 4 doit être supprimé sans être remplacé. Les cantons et les autorités d'immatriculation ne disposent pas des ressources ni des connaissances techniques nécessaires pour remplir ces tâches. Nous proposons comme solution de remplacement que le contrôle soit effectué annuellement par des entreprises spécialistes de la marque concernée, qui devraient ensuite confirmer le bon fonctionnement du système d'automatisation à l'intention des autorités d'immatriculation.	LU
Art. 14 al. 4 : Actuellement le contrôle de fonctionnement des systèmes d'automatisation n'est pas prévu ni organisé en Suisse lors du contrôle périodique/extraordinaire cantonal. Ceci doit être mis en œuvre avant comme condition préalable à la détermination d'éventuelles irrégularités au niveau du système d'automatisation. ATTENTION, des accès aux données du véhicule, des protocoles de contrôles, des outillages adaptés et des protocoles d'annonce canton-OFROU devront être au préalable mis en place.	VD
Art. 14, al. 4 : il faut que les exigences de contrôle applicables et appliquées soient les mêmes dans toute la Suisse, sans exception. La marge d'interprétation de ces exigences doit donc être réduite à un minimum absolu.	auto-suisse, VFAS, econo- miesuisse
Art. 14, al. 4 : les organes d'expertise actuels doivent déjà procéder au contrôle des systèmes d'aide à la conduite, alors qu'ils ne sont pas suffisamment équipés ni ne possèdent les compétences nécessaires pour cela. Pour le contrôle de systèmes nettement plus complexes, comme ceux des véhicules automatisés, ces organes sont donc actuellement encore moins bien préparés et manquent encore plus des compétences requises. Pour qu'ils puissent assurer les contrôles périodiques ou extraordinaires de ces véhicules, il faudrait donc qu'ils se dotent des infrastructures et des compétences nécessaires ou puissent se servir d'une installation de contrôle définie par l'OFROU.	CDT
Art. 14, al. 5 : cette disposition peut tout au plus être déclarée applicable par analogie, car le droit de l'UE dispose d'une obligation du constructeur et non du détenteur.	
Question 16 : Approuvez-vous les contrôles prévus pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 15) ?	
Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UVS, economiesuisse, CCCS, asa, CCDJP, CCPCS, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse, Mobilité piétonne, Routiers, Pro Velo, BPA, Spc, FRS, TCS, VFAS, ATE, CI CDS, FSA, SAAM, Suva, ASA, Poste, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, MyBuxi, PUSCH, Swissmoves, TPG	
Comme cet article ne concerne que les véhicules sans conducteur, il serait opportun de le préciser dans le titre de l'article - ou de placer l'article dans le chapitre 5.	TCS
Nous considérons les contrôles proposés comme très importants. Un contrôle officiel devrait également être effectué lorsqu'un véhicule partiellement automatisé de niveau 3 (ou supérieur) a provoqué un accident et que la police n'exclut pas un dysfonctionnement du système d'automatisation.	PS, Pro Velo, ATE, Green- peace, PUSCH
Le véhicule devrait être retiré de la circulation jusqu'à ce que le contrôle subséquent ait été effectué.	ZH, SG, ZG, UR, OW, NW, SO, SH,

	AR, AI, GR, AG, VS, NE, GE, JU, CCCS, asa, FOR, KpOW
L'OFROU devrait impliquer le canton dans la décision de procéder ou non à un examen officiel.	ZH, NW, SH, TG, CCCS, CDSVS, UVS, SCPVS, FOR, KpOW
Selon le commentaire de l'art. 15 al. 1, l'OFROU doit annoncer les incidents dans un délai de 10 jours ouvrés. Or, cet article ne contient aucun délai (ni 10 jours, ni "immédiatement", etc.).	VD
Sur le plan des délais, le rapport explicatif parle d'« immédiatement », de « dix jours ouvrés » et de délai « prolongé de façon adéquate », sans que le lecteur ne sache clairement quelle est la base légale de ces délais, qui est tenu de les respecter et qui peut les prolonger.	Poste, SAAM, AMAG
	VD
Les contrôles peuvent être réalisés d'un point de vue défensif ou dans une perspective de soutien. Étant donné que les rapports sur l'évolution de la conduite automatisée montrent que certains accidents impliquant des véhicules automatisés augmentent de manière relativement disproportionnée par rapport à ceux impliquant des conducteurs humains, il serait souhaitable que les contrôles soient effectués dans une perspective de développement de la conduite automatisée.	mybuxi
Art. 15 al. 1. Cela devrait également s'appliquer à des véhicules avec conducteur avec un incident lié à un système d'automatisation. Et non pas uniquement à des véhicules sans conducteur.	Swiss- Moves
Intitulé : il faudrait écrire « contrôles extraordinaires ». Art. 15, al. 1 : (ne concerne que la version allemande) dans la première phrase, le pronom relatif « die » se rapporte au véhicule sans conducteur à la place de l'incident important pour la sécurité. Une simple corrélation générale avec le système d'automatisation ne devrait pas suffire pour ordonner un contrôle subséquent. Il faudra qu'un dysfonctionnement du système ait conduit à une situation de trafic critique pour la sécurité.	Poste, SAAM, AMAG
Art. 15, al. 1 : la description de l'étendue du contrôle comme étant déterminée « en fonction des circonstances » est juridiquement trop vague et devrait conduire à des pratiques juridiques différentes d'une autorité d'immatriculation à l'autre. Ce qui devrait être déterminant, c'est que le contrôle subséquent soit axé sur la suppression du dysfonctionnement du système d'automatisation et limité à celle-ci.	Poste, SAAM, AMAG, TPG
Art. 15, al. 2 : il n'apparaît pas clairement si cet alinéa s'applique uniquement aux véhicules sans conducteur (comme l'al. 1) ou également aux autres véhicules automatisés. De plus, dans le rapport explicatif, il faudrait écrire « ..., la conformité de l'état du véhicule avec les prescriptions légales doit faire l'objet d'un contrôle officiel. ... ».	Poste, SAAM, AMAG
Al. 4 : Il faudrait en outre s'assurer que lorsqu'un véhicule est impliqué, que ce ne soit pas forcément toute la flotte du même type de véhicules qui soit également touchée et que par conséquent l'ensemble de ces véhicules soient mis à l'arrêt.	TPG
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) LU, BS, BL, CDT, CHO	
Le véhicule devrait être retiré de la circulation jusqu'à ce que le contrôle subséquent ait été effectué.	LU, BS, BL
L'OFROU devrait impliquer le canton dans ce processus.	BS, BL
Les autorités cantonales d'immatriculation ne disposent pas des connaissances techniques nécessaires pour examiner les incidents critiques pour la sécurité impliquant des véhicules sans conducteur. Nous proposons que ces contrôles soient effectués par un organisme de contrôle spécialisé reconnu par l'OFROU, par exemple le SESE.	LU
Il manque une disposition selon laquelle tous les véhicules du même type pourront être retirés de la circulation si un problème suffisamment important survient.	CHO

Intitulé : il faudrait écrire « contrôles extraordinaires ».

CDT

Sur le plan des délais, le rapport explicatif parle d'« immédiatement », de « dix jours ouvrés » et de délai « prolongé de façon adéquate », sans que le lecteur ne sache clairement quelle est la base légale de ces délais, qui est tenu de les respecter et qui peut les prolonger.

Art. 15, al. 1 : (concerne uniquement la version allemande) dans la première phrase, le pronom relatif « die » se rapporte au véhicule sans conducteur à la place de l'incident important pour la sécurité.

Une simple corrélation générale avec le système d'automatisation ne devrait pas suffire pour ordonner un contrôle subséquent. Il faudra qu'un dysfonctionnement du système ait conduit à une situation de trafic critique pour la sécurité. De plus, la description de l'étendue du contrôle comme étant déterminée « en fonction des circonstances » est juridiquement trop vague et devrait conduire à des pratiques juridiques différentes d'une autorité d'immatriculation à l'autre. Ce qui devrait être déterminant, c'est que le contrôle subséquent soit axé sur la suppression du dysfonctionnement du système d'automatisation et limité à celle-ci.

Art. 15, al. 2 : il n'apparaît pas clairement si cet alinéa s'applique uniquement aux véhicules sans conducteur (comme l'al. 1) ou également aux autres véhicules automatisés. De plus, dans le rapport explicatif, il faudrait écrire – de manière plus compréhensible – « ..., la conformité de l'état du véhicule avec les prescriptions légales doit faire l'objet d'un contrôle officiel. ... ».

Question 17 : Approuvez-vous les précisions apportées concernant l'application des clauses de sauvegarde des accords internationaux pour les véhicules équipés de systèmes d'automatisation (art. 16) ?

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UVS, CCCS, asa, CCPCS, CCDJP, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse, Mobilité piétonne, BPA, Spc, FRS, TCS, CI CDS, FSA, Suva, ASA, CHO, FOR, KpOW, LOXO, MyBuxi, Swissmoves

Art. 16, al 1, let. a : le mot « *directement* » doit être supprimé.

VD

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

Economiesuisse, Routiers, VFAS, SAAM, CDT, Poste, Mobility

La portée juridique de cet article n'est pas claire. Le rapport ne précise pas s'il s'agit de déroger aux accords internationaux, si ceux-ci sont interprétés unilatéralement du point de vue suisse ou si, avec l'OCA, la Suisse entend adopter une règle nationale dérogatoire autonome. Il n'apparaît pas non plus clairement qui est autorisé ou obligé à quoi et envers qui. De plus, à la let. b, il faudrait écrire : (concerne uniquement la version allemande) « der Hersteller trotz sicherheitskritischen oder wiederholten ... ».

Poste, CDT, SAAM

Il y a lieu de veiller à ce qu'il n'en résulte aucun inconvénient pour les véhicules provenant d'États tiers.

VFAS

Les réceptions partielles de systèmes d'automatisation relevant de l'accord de 1998 doivent également être prises en considération, outre celles relevant de l'accord de 1958. Nous demandons en outre au Conseil fédéral de faire le nécessaire pour que la Suisse – en tant qu'État hôte du Forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les véhicules – puisse adhérer à l'accord de 1998 adopté dans le cadre de cet organisme.

econo-
miesuisse,
VFAS

Les entraves répétées à la circulation devraient aussi faire partie des raisons d'invoquer les clauses de sauvegarde.

Routiers

Question 18 : Acceptez-vous que les cantons ne soient pas autorisés à déléguer les contrôles subséquents de véhicules sans conducteur à des entreprises ou à des organisations privées, mais qu'ils puissent demander que certaines vérifications techniques soient effectuées par un organe d'expertise reconnu par l'OFROU ou les faire réaliser à la charge du détenteur du véhicule (art. 17) ?

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, **PS, UVS, CCCS, asa, CCPCS, CCDJP, CDSVS, SCPVS, auto-suisse, Routiers, SEV, BPA, Spc, VFAS, CI CDS, SAAM, Poste, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, MyBuxi, TPG**

Toutefois, il convient de s'assurer que tous les types de véhicules avec système d'automatisation ne doivent pas être traités de manière uniforme et donc que les contrôles de ceux-ci puissent réellement être délégués.	VD
Dans un premier temps, le contrôle subséquent des véhicules sans conducteur devrait être effectué par les cantons, à des fins d'acquisition d'expérience et d'échange d'informations. Dans un second temps, si ces véhicules entièrement autonomes se répandent largement, une délégation est envisageable.	BE
À l'art. 17, al. 1, la question se pose de savoir si les cantons ne pourraient pas être autorisés à déléguer les contrôles subséquents à des organisations de droit privé leur appartenant à 100 %. Cela permettrait aux petits cantons de créer plus facilement, avec d'autres petits cantons ou avec un grand canton, un organisme chargé des contrôles.	FSA
Nous approuvons l'interdiction de délégation des contrôles subséquents prévue à l'art. 17.	SEV
Sur le fond, il nous semble approprié que la responsabilité des contrôles incombe à un service compétent de la Confédération (OFROU).	mybuxi
Il manque dans cet article un objectif clairement défini ainsi qu'une justification cohérente, si bien que les deux alinéas se contredisent en termes de valeurs. Al. 1 : rien n'indique pourquoi il serait justifié que les véhicules sans conducteur soient traités différemment des autres véhicules équipés d'un système d'automatisation et pourquoi l'interdiction de délégation ne se limite pas aux contrôles subséquents de ce système, conformément au principe de proportionnalité. De plus, l'interdiction de délégation risque de couper court à d'éventuelles initiatives privées visant à développer une expertise suisse dans ce domaine. Al. 2 : cet alinéa est, dans une certaine mesure, en contradiction avec l'interdiction de délégation prévue à l'al. 1. En effet, il reconnaît implicitement que les autorités ne disposeront pas des connaissances techniques nécessaires pour procéder aux contrôles subséquents des systèmes d'automatisation et qu'elles dépendront donc d'organes d'expertise (privés) reconnus, qui se trouveront probablement principalement à l'étranger. Dans le même temps, l'OFROU devrait avoir la compétence de reconnaître les attestations délivrées par d'autres services non reconnus, sans toutefois que le rapport explicatif ne précise selon quels critères ces décisions discrétionnaires de reconnaissance devront être prises.	Poste, SAAM, AMAG
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
LU, ZG, PLR, economiesuisse, UPSA, FRS, TCS, ASA, CDT, CHO, Mobility, Swissmoves	
Le PLR ne comprend pas pourquoi la possibilité d'externaliser les contrôles subséquents des véhicules automobiles à des entreprises privées (afin de décharger les autorités cantonales d'immatriculation) ne devrait pas s'appliquer dans le domaine de la conduite automatisée. Une telle inégalité de traitement par rapport aux véhicules automobiles conventionnels comporte le risque de couper court à d'éventuelles initiatives privées dans ce domaine. Du point de vue du PLR, la possibilité d'externaliser les contrôles devrait également s'appliquer à la conduite automatisée.	PLR
Les autorités d'immatriculation ne seront pas en mesure de maîtriser les solutions techniques (informatiques) très individuelles développées par les différents constructeurs automobiles. De plus, avec l'augmentation du nombre de véhicules automatisés, le contrôle annuel prévu mobilisera d'énormes ressources. Cela nécessitera donc de renforcer (à notre avis inutilement) les capacités de contrôle. Les véhicules devraient en outre pouvoir être distingués en fonction de l'intervalle de contrôle propre à chaque catégorie de véhicules. Il conviendrait donc plutôt de suivre l'approche consistant à obliger les constructeurs automobiles à fournir chaque année certaines informations à un registre central (par ex. SIAC). Enfin, la mesure prévue d'un contrôle annuel rendra l'acquisition d'un tel véhicule encore moins intéressante.	LU
Il y a lieu de renoncer à l'exception au droit de déléguer les contrôles à des entreprises de droit privé prévue pour les véhicules sans conducteur (voir la question 18). Si elle est néanmoins maintenue, cette exception devra également être mentionnée à l'art. 34a OETV.	LU, ZG

Les contrôles ainsi que les contrôles subséquents des véhicules sont de la compétence des cantons.	econo- miesuisse, FRS, UPSA
Les cantons qui délèguent les contrôles subséquents des véhicules à des entreprises de droit privé par le biais de la procédure dite de confirmation de réparation devraient également pouvoir le faire pour les véhicules sans conducteur. Les entreprises qui effectuent ces contrôles n'ont obtenu le statut d'entreprise spécialisée reconnue qu'après avoir été contrôlées par le canton concerné et exécutent les contrôles dans les règles de l'art. Si, en raison de la complexité d'une anomalie particulière, les entreprises reconnues devaient ne pas être à même de réaliser le contrôle subséquent, eu égard à ses conditions spécifiques, il devrait incomber au service des automobiles de l'effectuer. Si celui-ci n'est pas non plus en mesure de réaliser le contrôle, une délégation à un organe d'expertise reconnu devrait rester possible.	UPSA
Il n'y a aucune raison objective qui justifie l'exclusion sans remplacement des partenaires privés. De nombreux cantons délèguent une partie des contrôles techniques obligatoires à des partenaires privés. Ces centres techniques privés sont parfaitement équipés et offrent les mêmes garanties que les services de contrôle de l'État. Ils veillent en outre à que les contrôles soient effectués aux échéances prescrites. Sans cette possibilité de délégation, il est probable que les contrôles obligatoires prendraient du retard, car les services de contrôle étatiques sont souvent surchargés, ce qui pourrait entraîner des retards de plusieurs mois.	econo- miesuisse, FRS
Le TCS et ses sections exploitent 22 centres techniques dans toutes les régions de Suisse, parfaitement équipés et disposant d'appareils de diagnostic modernes. En étroite collaboration avec les services cantonaux compétents, le TCS est donc un partenaire important pour vérifier la conformité aux normes de sécurité des véhicules. Les centres de test s'adaptent perpétuellement aux nouveaux standards de contrôle et font l'objet d'audit de qualité en tous points comparables à ceux qui sont engagés dans les autres centres techniques de test. Cet article pourrait remettre en question cette prestation du TCS, raison pour laquelle nous nous y opposons fermement.	TCS
al. 1 limitera à notre sens le déploiement de véhicules automatisés ainsi que l'innovation en la matière. Les récentes expériences démontrent que certaines entreprises, institutions, organisations sont parfois plus à même de comprendre et d'analyser des véhicules sans conducteurs que les offices cantonaux. Certains centres pourraient probablement, en collaboration avec les offices cantonaux, mettre en place de tels contrôles.	Swiss- Moves
Compte tenu de la nouvelle complexité des contrôles, les cantons ne seront pas en mesure de les réaliser, ni techniquement ni sur le plan organisationnel. Il n'apparaît donc pas clairement pourquoi ils ne devraient pas être autorisés à mandater des tiers.	CHO
Pourquoi devrait-il être interdit de déléguer les contrôles subséquents à des entreprises de droit privé ? Pour garantir un règlement rapide et optimal des sinistres par les assurances, les experts automobiles des entreprises d'assurance devraient avoir accès aux données des véhicules. Or, à cet égard, peu importe que ce soient des organisations de droit public ou de droit privé qui effectueront les contrôles. Cela ne joue aucun rôle. L'important est que les contrôles soient réalisés sérieusement et professionnellement.	ASA
Cet article ne définit aucun objectif clair et il y manque également une justification cohérente, si bien que les deux alinéas se contredisent en termes de valeurs.	CDT, Mobi- lity
Art. 17, al. 1 : cet alinéa vise à supprimer pour les véhicules sans conducteur la possibilité inscrite depuis 2019 dans l'art. 34a OETV de déléguer les contrôles subséquents des véhicules automobiles à des entreprises privées, afin de décharger les autorités cantonales d'immatriculation. La raison de cette suppression n'est pas claire. Le rapport indique que « Durant la première phase [...], » (qu'est-ce que cela signifie pour les contrôles subséquents ?) « l'expérience acquise restera donc l'apanage des cantons [...] » (et de la Confédération) (quelle expérience sera-t-elle déjà acquise en matière de véhicules sans conducteur ?). Ce qu'il faut entendre par là n'est pas clair.	
Rien n'indique pourquoi il serait justifié que les véhicules sans conducteur soient traités différemment des autres véhicules équipés d'un système d'automatisation et pourquoi l'interdiction de délégation ne se limite pas aux contrôles subséquents de ce système, conformément au principe de proportionnalité.	
De plus, l'interdiction de délégation risque de couper court à d'éventuelles initiatives privées visant à développer une expertise suisse dans ce domaine.	
Art. 17, al. 2 : cet alinéa est, dans une certaine mesure, en contradiction avec l'interdiction de délégation prévue à l'al. 1. En effet, il reconnaît implicitement que les autorités ne disposeront pas des connaissances techniques nécessaires pour procéder aux contrôles subséquents des systèmes d'automatisation et qu'elles dépendront donc d'organes d'expertise (privés) reconnus, qui se trouveront probablement principalement à l'étranger. Dans le même temps, l'OFROU devrait avoir la compétence de reconnaître les attestations délivrées par d'autres services non reconnus (!), sans toutefois que le	

rapport explicatif ne précise selon quels critères ces décisions discrétionnaires de reconnaissance devront être prises.

Les contrôles doivent être mis à la charge des constructeurs et non des détenteurs des véhicules. Ces derniers ont trop peu d'influence sur ce que fait le véhicule, d'autant que les mises à jour sont installées à l'initiative des constructeurs.

CHO

Voir remarques sur l'art. 13 concernant la proposition d'un CCMA/CHS.

Swiss-Moves

Question 19 : Approuvez-vous la réglementation relative aux fins autorisées du traitement des données de l'enregistreur de mode de conduite au sens de l'art. 25g, al. 3, LCR (art. 18) ?

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, NW, GL, FR, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, NE, GE, JU, PS, UVS, economiesuisse, CCCS, asa, CCPCS, KKPJD, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse, Mobilité piétonne, Routiers, Pro Velo, Spc, FRS, TCS, VFAS, ATE, CI CDS, FSA, SAAM, Suva, Poste, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, PUSCH, Swissmoves, TPG

Il y a lieu de supprimer « non officiels », de manière à ce qu'il soit possible de faire appel à des experts aussi bien officiels (collaborateurs des services des automobiles) que non officiels.

ZH, UR, SZ,
NW, SO,
SH, AR, AI,
GR, AG,
TG, VS,
NE, GE, JU,
CCCS, asa,
CDSVS,
UVS,
SCPVS,
Poste,
SAAM,
AMAG
FOR,
KpOW

La réglementation relative aux finalités autorisées est complète en ce qui concerne les tâches des autorités et des pouvoirs publics ainsi que les possibilités d'utilisation des données par ces derniers. Dans une perspective à plus long terme, il existe toutefois également un grand intérêt scientifique pour cette source de données. Par exemple, les données de l'enregistreur de mode de conduite offriront la possibilité de réaliser des études empiriques complètes pour déterminer et vérifier le temps nécessaire pour reprendre la conduite du véhicule. L'état actuel de la recherche en la matière repose principalement sur un nombre assez restreint d'études réalisées sur des simulateurs de conduite.

PS,
Pro Velo,
ATE, spc,
Green-
peace,
PUSCH

Proposition de modification: l'article devrait être complété par la finalité de la **recherche scientifique sur la sécurité routière par des instituts de recherche non étatiques**. Les données devraient en effet pouvoir être transmises à des tiers à des fins **non commerciales** (conformément à la nouvelle loi sur la protection des données en vigueur depuis septembre 2023) et être utilisées par ces derniers pour des recherches visant à améliorer la sécurité routière.

Il convient toutefois de noter qu'il pourra être nécessaire d'accéder à l'enregistreur de mode de conduite lors du contrôle du véhicule. Nous proposons donc de compléter l'article comme suit :

LU

e. exécution de tâches officielles des autorités d'immatriculation en lien avec les contrôles des véhicules.

Même les analyses statistiques du pourcentage des trajets parcourus en mode automatisé ou les analyses réalisées à des fins scientifiques avec le consentement du conducteur ne seront pas autorisées. La question se pose cependant de savoir si ces restrictions ne s'appliqueront pas uniquement aux analyses de l'enregistreur de mode de conduite effectuée sans le consentement clair du conducteur et si une précision ne serait pas nécessaire à cet égard.

Mobilité pié-
tonne, FSA

Avec les finalités consistant à faire la lumière sur des accidents ou à constater des infractions aux règles de la circulation routière, l'art. 25g, al. 3, nLCR définit déjà clairement le but du traitement des données. Ces dispositions de la LCR ne contiennent en outre aucune délégation de compétence spécifique au Conseil fédéral en vue de l'adoption d'autres règles plus précises. De plus, elles prévoient explicitement que seules les autorités policières, judiciaires et administratives peuvent lire et traiter les données. Contrairement à ce qui est avancé dans le rapport explicatif, il n'y a donc pas de restriction matérielle du cercle des acteurs concernés qui ne soit pas déjà prescrite par la LCR. L'ordonnance devrait sinon être considérée comme contraire à la loi.

Poste,
SAAM,
AMAG

Il faudrait créer la possibilité, pour les véhicules équipés d'un système d'automatisation, d'intégrer dans le système d'information relatif aux accidents de la route une nouvelle catégorie d'accidents « Manœuvre d'urgence lors de la conduite avec un système d'automatisation ».	NW
Les acteurs autorisés devront pouvoir lire les données pertinentes de manière simple et non bureaucratique. Il faudra donc veiller à ce qu'un outil uniforme puisse être utilisé pour la sauvegarde des données (similaire par ex. au kit BOSCH CDR). Une autre solution consisterait à obliger les constructeurs à mettre les données à la disposition de l'autorité compétente sous une forme compréhensible. Existe-t-il déjà un appareil permettant de lire la mémoire de l'enregistreur de mode de conduite ?	BE
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
OW, ZG, BS, BL, VD, L-Drive, Road-Cross, BPA, ASA, CDT, CHO, MyBuxi	
Art. 18, let. c : il y a lieu de supprimer « non officiels », de manière à ce qu'il soit possible de faire appel à des experts aussi bien officiels que non officiels.	OW, ZG, BS, BL, VD, CDT
La réglementation relative aux finalités autorisées est complète en ce qui concerne les tâches des autorités et des pouvoirs publics ainsi que les possibilités d'utilisation des données par ces derniers. Dans une perspective à plus long terme, il existe toutefois également un grand intérêt scientifique pour cette source de données. Proposition de modification : l'article devrait être complété par la finalité de la recherche scientifique sur la sécurité routière par des instituts de recherche non étatiques.	BPA
Les entreprises d'assurance devraient également être autorisées à lire les données de l'enregistreur de mode conduite, afin de faire la lumière sur des accidents. Le complément suivant serait donc judiciaire : <i>e. enquêtes visant à faire la lumière sur les prétentions en matière d'assurances.</i>	ASA
Nous sommes favorables à l'ajout, à l'art. 18 OCA, d'une let. e qui aurait la teneur suivante : « développement de la formation et du perfectionnement à la conduite sur la base des données traitées. »	L-Drive, RoadCross.
Le commentaire de l'art. 18 OCA devrait être modifié : si les événements enregistrés ne sont pas en soi des données personnelles, dès lors qu'ils peuvent être reliés à une personne physique (ou même morale selon la LPrD), il s'agit de données personnelles.	VD
Il conviendrait de clarifier davantage la lettre a en accordant explicitement l'autorisation à la police d'accéder aux données. Par ailleurs, la mention "dans le cadre du code de procédure pénale" à la lettre b semble être redondante et pas nécessaire.	VD
En cas d'accident, la police s'intéresse non seulement aux données de l'enregistreur de mode de conduite, mais aussi à celles du système d'enregistrement des données d'événement.	BL
La police devra pouvoir lire les données pertinentes de manière simple et non bureaucratique. Il faudra donc veiller à ce qu'un outil uniforme puisse être utilisé pour la sauvegarde des données (similaire par ex. au kit BOSCH CDR). Une autre solution consisterait à obliger les constructeurs à mettre les données à la disposition de l'autorité de poursuite pénale sous une forme compréhensible.	BS, BL
Contrairement à ce qui est avancé dans le rapport explicatif, il n'y a pas de restriction matérielle du cercle des acteurs concernés qui ne soit pas déjà prescrite par la LCR. L'ordonnance devrait sinon être considérée comme contraire à la loi. Cet article semble donc superflu et pourrait être supprimé.	CDT
Cet article suit une approche très défensive, qui nuit aux possibilités de développement de la conduite automatisée. Il devrait donc être possible pour les utilisateurs de consentir à une utilisation plus large de leurs données (<i>opt-in</i>).	mybuxi
Tant que le niveau d'automatisation 5 ne sera pas atteint, des informations supplémentaires devraient être fournies. L'analyse des capacités du système d'intelligence artificielle et des améliorations devraient aussi faire partie des finalités.	CHO
Question 20 : Approuvez-vous la réglementation relative au traitement des données dans le cadre de l'exécution (art. 19) ?	
Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UVS, economiesuisse, CCCS, asa, CCDJP, CCPCS, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse, Mobilité piétonne, L-Drive, Routiers, RoadCross, Spc, FRS, TCS, VFAS, CI CDS, FSA, SAAM, Poste, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, Privatim, TPG	
Le commentaire de l'article indique que l'art. 25g, al. 4 et 5 nLCR constitue la base du traitement des données concernées et que l'ordonnance vient préciser les autorités habilitées à traiter les données ainsi que les buts admissibles du traitement. Lorsque l'on se réfère à l'art. 25g, al. 4 et 5 nLCR, on constate que seules les autorités d'immatriculation sont citées. L'art. 19 al. 1 let a OCA prévoit pour sa part le	VD

traitement des données par l'OFROU, l'OFKOM, l'OFT, OFDT, l'armée et les autorités cantonales et communes pour les tâches d'exécution qui leur incombent. La let. b prévoit un échange de données personnelles entre toutes les autorités suisses. Il semble ainsi que l'art. 19 OCA prévoit des traitements bien plus larges que ceux mentionnés dans la LCR. A des fins de transparence, il conviendrait de reformuler le début du commentaire de l'art. 19 OCA en précisant qu'il s'agit d'autres traitements de ceux mentionnés à l'art. 25g nLCR, concernant d'autres autorités et permettant la réalisation d'autres buts.

Nous saluons toutefois le fait qu'il soit bien précisé que le profilage (ou l'établissement de profils de la personnalité) est interdit (et qu'il nécessiterait une base légale spécifique). A notre sens, le commentaire général devrait ajouter l'interdiction de traiter des données personnelles sensibles (l'interdiction de traiter ces données est uniquement mentionné en rapport avec la let. b).

VD

Pour faciliter la compréhension de cet article, il serait utile d'indiquer dans le rapport explicatif quel alinéa s'applique à quels véhicules et de justifier brièvement ces différences de réglementation prévues selon les véhicules. La structure plutôt compliquée de l'article mérite également d'être expliquée.

Poste,
SAAM,
AMAG

Art. 19, al. 1, let. a : selon le rapport explicatif, l'art. 19 OCA s'aPUSCHie sur l'art. 25g, al. 4 et 5, nLCR, en vertu duquel les autorités d'immatriculation peuvent traiter les données de l'enregistreur de mode de conduite (données techniques) dans le cadre des contrôles subséquents du bon fonctionnement du système d'automatisation des véhicules. L'al. 1, let. a, traite cependant principalement du traitement des données personnelles aux fins de l'identification de divers acteurs (opérateurs, détenteurs, etc.), ce qui ne peut pas se fonder sur l'art. 25g, al. 4 et 5 nLCR. Le rapport explicatif devrait donc indiquer quelle est la base légale de ce traitement des données personnelles et expliquer en même temps dans quelle mesure la let. a est nécessaire, étant donné qu'une identification des personnes déterminantes est déjà requise sous le droit actuel dans le cadre de l'exécution pour les véhicules et que la LPD s'y applique. Au reste, la disposition pourrait être formulée plus simplement : « Dans la mesure où leurs tâches d'exécution l'exigent, l'OFROU, l'OFKOM, l'OFT, l'OFDF, l'armée ainsi que les autorités cantonales et communales peuvent traiter 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) ».

Art. 19, al. 1, let. b : cette lettre pourrait être formulée plus clairement, à savoir : « Les autorités suisses peuvent s'échanger des données techniques librement. Elles peuvent également s'échanger des données personnelles non sensibles, mais uniquement si la tâche concrète l'exige ou si cet échange est indiqué pour une exécution uniforme. »

Art. 19, al. 1, let. c : cette disposition traite principalement des « prescriptions reconnues de l'UE ou de la CEE-ONU concernant la réception par type ». Pour plus de clarté, il faudrait préciser qu'il s'agit des prescriptions de l'UE ou de la CEE-ONU concernant la réception par type reconnues par la Suisse ». La seconde partie de phrase qui suit semble délicate, dans la mesure où l'ordonnance entend manifestement déterminer elle-même unilatéralement les buts du traitement des données conforme au droit de l'UE et de la CEE-ONU, ce qui n'est en principe pas possible, car ces buts devraient être harmonisés avec ceux de la transmission des données.

Art. 19, al. 1, let. d : le rapport explicatif devrait préciser que les données techniques et les données individuelles anonymisées des let. a à c ne tombent pas sous le coup de la let. d. Cette lettre pourrait en outre être formulée plus simplement, à savoir : « Les données personnelles visées aux let. a à c sont échangées sur demande via des plateformes en ligne sécurisées ou au moyen de courriels cryptés. »

Art. 19, al. 2 : cet alinéa concerne les mêmes autorités et les mêmes données que l'al. 1, let. a. Celui-ci porte d'abord sur le traitement des données et l'al. 2 règle ensuite leur échange, alors que l'ordre inverse serait plus logique. Il serait judicieux de réunir ces deux dispositions, d'autant plus que l'al. 1, let. b et c, règle également l'échange des données. Il faudrait toutefois clarifier au préalable la relation entre les deux dispositions.

Art. 19, al. 3 : cet alinéa ne contient aucune référence aux véhicules, si bien que sa portée n'est pas claire. De plus, le contenu de la deuxième phrase introductive devrait déjà être couvert par l'al. 1, let. a. Enfin, le terme « évaluer » semble peu pertinent, puisqu'il s'agit sans doute simplement d'apprécier un état de fait.

Art. 19, al. 4 : la première phrase introductive est déclaratoire et n'est pas nécessaire, dans la mesure où la collecte des données est déjà réglée à l'art. 13, al. 4. Il en va de même pour le renvoi indirect au droit de l'UE et aux règlements de la CEE-ONU dans la deuxième phrase. Les finalités du traitement pourraient être intégrées directement dans l'art. 13, al. 4, si bien que l'ensemble de l'al. 4 pourrait être supprimé.

L'[art. 25g, al. 4 revLCR](#) règle l'accès des autorités d'immatriculation aux données de l'enregistreur de mode de conduite dans le but qui y est défini. Si l'art. 19, al. 1, let. a, OCA permet à des autorités très différentes de traiter les données pour leurs tâches d'exécution respectives, qui plus est en mentionnant également les données de l'enregistreur de mode de conduite visées à l'art. 25g, al. 4, LCR, on a l'impression erronée que d'autres autorités que celles d'immatriculation pourraient prétendre que le traite-

Privatim

ment des données de l'enregistreur est indispensable à l'accomplissement de leurs tâches, ce qui dépasserait clairement le cadre de l'art. 25g LCR. Nous recommandons par conséquent de supprimer la fin de la dernière phrase de la let. a « ainsi que des données provenant de l'enregistreur de mode de conduite (art. 25g, al. 4, LCR) ». Si c'est jugé nécessaire, une lettre spécifique pourrait être prévue pour le traitement des données par les autorités d'immatriculation ; nous pensons toutefois qu'il n'est pas nécessaire de répéter la réglementation arrêtée à l'art. 25g, al. 4, LCR dans l'OCA.

L'art. 19, al. 4, devrait être complété par une disposition prévoyant que les données pertinentes pour les contrôles subséquents et demandées directement par l'OFROU soient retransmises aux cantons.

BE, AG

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

BS, ASA, CDT, CHO, Swissmoves

Il convient de relever que l'art. 19, al. 1, let. a, OCA permet à des autorités très différentes de traiter les données pour leurs tâches d'exécution respectives et mentionne même les données de l'enregistreur de mode de conduite visées à l'art. 25g, al. 4, LCR. On peut ainsi avoir l'impression que d'autres autorités que celles d'immatriculation pourraient prétendre que le traitement des données de l'enregistreur est indispensable à l'accomplissement de leurs tâches, ce qui dépasserait clairement le cadre de l'art. 25g LCR.

BS

Il conviendrait de collecter davantage de données jusqu'à ce que les systèmes d'intelligence artificielle soient assez performants.

CHO

Il conviendrait d'ajouter une lettre :

e. Les entreprises d'assurance peuvent demander les données aux autorités policières, judiciaires et administratives, afin de faire la lumière sur des accidents ou de constater des infractions, ou

ASA

e. Les entreprises d'assurance peuvent obtenir les données auprès des autorités policières, judiciaires et administratives, afin de faire la lumière sur des accidents ou de constater des infractions.

Art. 19 al. 1a, et al. 2. Il serait plus judicieux d'indiquer en lieu et place « offices fédéraux » sans les nommer distinctement, ce qui garantit une certaine ouverture.

SwissMoves

Art. 19 al. 1a. Des délégations de compétences (mandataires externes spécialisés) devraient également être possibles.

Pour quelle raison l'art. 19 al. 3 est-il le seul à notifier l'amélioration de la sécurité de fonctionnement ? Pour quelle raison l'accès à des données relatives à des manœuvres récurrentes et inhabituelles perturbant considérablement le trafic ne sont pas explicitement indiquées ?

Pour faciliter la compréhension de cet article, il serait utile d'indiquer dans le rapport explicatif quel alinéa s'applique à quels véhicules et de justifier brièvement ces différences de réglementation prévues selon les véhicules. La structure plutôt compliquée de l'article mérite également d'être expliquée.

CDT

Art. 19, al. 1, let. a : selon le rapport explicatif, l'art. 19 OCA s'aPUSCHie sur l'art. 25g, al. 4 et 5, nLCR, en vertu duquel les autorités d'immatriculation peuvent traiter les données de l'enregistreur de mode de conduite (données techniques) dans le cadre des contrôles subséquents du bon fonctionnement du système d'automatisation des véhicules. L'al. 1, let. a, traite cependant principalement du traitement des données personnelles aux fins de l'identification de divers acteurs (opérateurs, détenteurs, etc.), ce qui ne peut pas se fonder sur l'art. 25g, al. 4 et 5 nLCR. Le rapport explicatif devrait donc indiquer quelle est la base légale de ce traitement des données personnelles et expliquer en même temps dans quelle mesure la let. a est nécessaire, étant donné qu'une identification des personnes déterminantes est déjà requise sous le droit actuel dans le cadre de l'exécution pour les véhicules et que la LPD s'y applique. Au reste, la disposition pourrait être formulée plus simplement : « Dans la mesure où leurs tâches d'exécution l'exigent, l'OFROU, l'OFKOM, l'OFT, l'OFDF, l'armée ainsi que les autorités cantonales et communales peuvent traiter 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) ».

Art. 19, al. 1, let. b : cette lettre pourrait être formulée plus clairement, à savoir : « Les autorités suisses peuvent s'échanger des données techniques librement. Elles peuvent également s'échanger des données personnelles non sensibles, mais uniquement si la tâche concrète l'exige ou si cet échange est indiqué pour une exécution uniforme. »

Art. 19, al. 1, let. c : cette disposition traite principalement des « prescriptions reconnues de l'UE ou de la CEE-ONU concernant la réception par type ». Pour plus de clarté, il faudrait préciser qu'il s'agit des prescriptions de l'UE ou de la CEE-ONU concernant la réception par type reconnues par la Suisse ».

La seconde partie de phrase qui suit semble délicate, dans la mesure où l'ordonnance entend manifestement déterminer elle-même unilatéralement les buts du traitement des données conforme au droit de l'UE et de la CEE-ONU, ce qui n'est en principe pas possible, car ces buts devraient être harmonisés avec ceux de la transmission des données. Le rapport explicatif ne dit rien à ce sujet.

Art. 19, al. 1, let. d : le rapport explicatif devrait préciser que les données techniques et les données individuelles anonymisées des let. a à c ne tombent pas sous le coup de la let. d. Cette lettre pourrait en outre être formulée plus simplement, à savoir :

« Les données personnelles visées aux let. a à c sont échangées sur demande via des plateformes en ligne sécurisées ou au moyen de courriels cryptés. ».

Art. 19, al. 2 : cet alinéa concerne les mêmes autorités et les mêmes données que l'al. 1, let. a. Celui-ci porte d'abord sur le traitement des données et l'al. 2 règle ensuite leur échange, alors que l'ordre inverse serait plus logique. Il serait judicieux de réunir ces deux dispositions, d'autant plus que l'al. 1, let. b et c, règle également l'échange des données. Il faudrait toutefois clarifier au préalable la relation entre les deux dispositions. Le rapport explicatif ne dit rien à ce sujet.

Art. 19, al. 3 : cet alinéa ne contient aucune référence aux véhicules, si bien que sa portée n'est pas claire pour le lecteur. De plus, le contenu de la deuxième phrase introductive devrait déjà être couvert par l'al. 1, let. a. Enfin, le terme « évaluer » semble peu pertinent, puisqu'il s'agit sans doute simplement d'apprécier un état de fait.

Art. 19, al. 4 : la première phrase introductive est déclaratoire et n'est pas nécessaire, dans la mesure où la collecte des données est déjà réglée à l'art. 13, al. 4. Il en va de même pour le renvoi indirect au droit de l'UE et aux règlements de la CEE-ONU dans la deuxième phrase. Les finalités du traitement pourraient être intégrées directement dans l'art. 13, al. 4, si bien que l'ensemble de l'al. 4 pourrait être supprimé.

Question 21 : Acceptez-vous que les données de l'enregistreur de mode de conduite puissent être détruites sans le consentement des personnes concernées aux fins de la mise au rebut du véhicule (art. 20) ?

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, NE, PS, UVS, **economiesuisse**, CCCS, CCPCS, CCDJP, CDSVS, SCPVS, UPSA, **auto-suisse**, **Mobilité piétonne**, L-Drive, Routiers, RoadCross, Spc, FRS, TCS, VFAS, CI CDS, FSA, SAAM, Suva, CDT, Poste, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, **Mobility**, MyBuxi **Swissmoves**, TPG

Comme déjà relevé dans la réponse à la question 8, il y aurait lieu que ces informations restent disponibles même après que le véhicule a été retiré de la circulation ou détruit, en cas d'enquête.

TI

La formulation proposée dans le texte de l'ordonnance règle non pas explicitement la destruction des données à l'initiative du propriétaire du véhicule, mais plutôt le fait que, sous réserve de certains cas, la destruction des données aux fins de la mise au rebut du véhicule pourra avoir lieu *sans* le consentement de la personne concernée. Elle pourrait cependant être interprétée comme signifiant que les données pourront toujours être détruites *avec* le consentement des personnes concernées. Toutefois, même dans ce cas, aucun élément de preuve ne devrait pouvoir être détruit.

ZG

Il y aurait cependant lieu d'envoyer un « avis de mise au rebut » au service des automobiles, afin qu'une nouvelle immatriculation ne soit plus possible.

BE

Nous ne nous opposons pas à cette disposition mais ne comprenons toutefois pas bien la raison pour laquelle cet article est nécessaire. Il n'existe pas d'article de ce type pour d'autres appareils d'enregistrement tels que les enregistreurs de données d'accident ou les enregistreurs de données d'événement.

TCS

Cette disposition pourrait être formulée plus clairement, à savoir : « En cas de mise au rebut du véhicule, les données de l'enregistreur de mode de conduite peuvent être détruites sans le consentement de la personne concernée, pour autant qu'il puisse être exclu que ces données soient encore nécessaires pour faire la lumière sur des accidents ou juger des infractions au droit de la circulation routière. »

Poste, CDT, SAAM, AMAG

Au reste, cette disposition est superflue. Si un véhicule n'a pas été, à titre exceptionnel, officiellement mis sous séquestre dans le cadre d'une procédure judiciaire ni soumis à des conditions imposées par les autorités, il découle déjà de la garantie de la propriété que son propriétaire peut le détruire (y compris les données personnelles) sans prescriptions particulières de l'État. Cela se produit aujourd'hui déjà à grande échelle et sans disposition légale particulière pour les smartphones, les ordinateurs, les tablettes, etc.

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

VD, ASA, CHO

Les motifs qui ont mené au choix de se passer du consentement des personnes concernées ne sont pas développés dans le rapport explicatif. Il n'est dès lors pas aisé de comprendre la genèse de cette règle. Qui procédera à l'analyse de la possibilité de détruire les données stockées dans l'enregistreur de mode de conduite (notamment le fait de déterminer si les données sont nécessaires pour faire la lumière sur des accidents ou juger des infractions au droit de la circulation routière) ?

VD

Ces données ne devraient pas pouvoir être détruites sans le consentement de personnes concernées (qui ne sont d'ailleurs pas définies dans cette disposition). Par ailleurs, plusieurs problématiques doivent être relevées concernant la conservation des données :

- Il paraît pertinent que ces informations restent accessibles même après avoir atteint une limite de stockage ou en cas de mise hors circulation ou destruction, notamment en cas de besoin dans le cadre d'une enquête ;
- Le délai d'effacement des données peut fortement varier, si bien que le principe de proportionnalité temporelle prévu par le droit de la protection des données est susceptible de ne pas être respecté dans certains cas. Il conviendrait de préciser l'ordonnance sur ce point en fixant une durée maximale de conservation des données.

On comprend le but de l'article, mais sa formulation manque de clarté. Qui peut apprécier définitivement la situation ? Dans la pratique, il faudra attendre longtemps, car au moment de la mise au rebut, on ne sait pas clairement si le véhicule a été impliqué dans une infraction au droit de la circulation routière ou dans un accident. Ne vaudrait-il pas mieux prévoir que les véhicules destinés à la casse aient leurs données enregistrées à l'extérieur (par ex. dans le cloud) ?

ASA

Il serait plus approprié de conserver les données comme on doit le faire des documents commerciaux. Il conviendrait également de préciser qui sera autorisé à les détruire.

CHO

Question 22 : Acceptez-vous que quiconque vend, loue ou met en leasing à titre professionnel un véhicule pourvu d'un dispositif émettant des demandes de transition doive 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 en conserver l'attestation écrite pendant dix ans (art. 21) ?

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

BE, SH, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, [UVS](#), [CCCS](#), [CCPCS](#), [CCDJP](#), [CDSVS](#), [SCPVS](#), [Mobilité piétonne](#), [L-Drive](#), [RoadCross](#), [BPA](#), [Spc](#), [TCS](#), [CI CDS](#), [SAAM](#), [Swissdrive](#), [Poste](#), [AMAG](#), [FOR](#), [KpOW](#), [LOXO](#), [Mobility](#), [Swissmoves](#)

Ces prescriptions devraient également s'appliquer en cas de remise d'un tel véhicule entre particuliers.

AG, NE, VD

Dans cet article, la manière dont les explications doivent être données à la partie contractante n'est pas claire. Une simple information sur la présence d'un système d'automatisation ne semble pas suffisante pour une utilisation sûre (projet SIKO 4.0).

Swissdrive

L-Drive est d'avis que lors de la remise du véhicule, les dispositions relatives à la protection des données ne devront pas être les seules à s'appliquer, mais qu'il faudra également tenir compte de la sécurité routière. Nous proposons par conséquent de compléter l'art. 21 OCA comme suit :

L-Drive,
RoadCross

« Quiconque vend, loue ou met en leasing à titre professionnel un véhicule pourvu d'un dispositif émettant des demandes de transition doit donner une instruction complète à la partie contractante et lui expliquer clairement 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 l'instruction et les explications ont bien été données. »

Des explications claires devraient être fournies en s'adaptant aux besoins de formation des utilisateurs de tels véhicules. Des personnes âgées par exemple ne peuvent parfois pas être sensibilisées avec l'unique utilisation d'une vidéo postée sur un lien internet. Les explications doivent parfois être fournies en présentiel, par le loueur ou le vendeur de tels véhicules.

TCS

Lors de la remise d'un véhicule automatisé à des tiers, l'art. 9 dispose déjà d'une obligation générale d'information sur le système d'automatisation et l'enregistreur de mode de conduite et s'applique donc également aux acteurs commerciaux. Il n'est donc pas nécessaire de réitérer cette obligation à l'art. 21 pour les véhicules de niveau 3.

Poste, SAAM,
AMAG

En application de la loi fédérale sur la responsabilité du fait des produits (LRFP), l'importateur est déjà soumis à une obligation d'instruction en matière de sécurité des produits, avec les responsabilités qui en découlent. Cette loi prime la loi fédérale sur la sécurité des produits (LSPro).

L'obligation de faire attester au moyen de la signature de la partie contractante que les explications ont bien été données n'est pas pertinente, car cette attestation sera simplement intégrée aux clauses des conditions générales (CG), dont on sait par expérience qu'elles ne sont pratiquement jamais lues par le repreneur. De plus, une attestation écrite certifiant que les explications ont été données ne garantira pas qu'elles l'ont effectivement été et encore moins que le conducteur « ait suffisamment appréhendé le fonctionnement » du véhicule, comme le présume le rapport explicatif. Il y aura par ailleurs aussi des acheteurs ou autres personnes qui connaîtront déjà ce type de véhicules et pour lesquels ni la fourniture des explications ni l'attestation écrite ne seront pertinentes. Il est donc délicat

de vouloir soumettre ces déficits d'application factuels à des sanctions pénales. De plus, l'infraction pénale telle qu'elle est définie va au-delà de l'obligation de donner des explications elle-même. On pourra en outre manifestement infliger une amende même en l'absence d'accident ou d'incident important pour la sécurité, autrement dit sanctionner une infraction de mise en danger abstraite. Cette disposition semble donc incohérente et superflue. On peut partir du principe que, dans leur propre intérêt, les personnes raisonnables étudieront les fonctions du véhicule avant de prendre le volant. Si elles ne le font pas, elles en assumeront les conséquences en cas d'accident, aussi bien en matière de responsabilité civile que sur le plan pénal. De plus, le droit actuel permet déjà de punir la perte de maîtrise du véhicule, même en l'absence d'accident (voir les art. 31 et 90 LCR).

Sur le fond, nous sommes aussi d'avis que conserver les données pendant dix ans est suffisant. Il faudrait cependant éviter toute lacune réglementaire. Exemple : dans le cas des prestataires de services d'autopartage, qui équiperont leur flotte du même système automatisé pendant de nombreuses années, leurs clients pourraient encore avoir accès aux véhicules après dix ans, alors même que l'attestation signée certifiant qu'on leur a donné les explications nécessaires aura déjà été détruite. Nous proposons par conséquent la formulation suivante :

Mobilité piétonne

« L'attestation de la partie contractante doit être conservée pendant au moins dix ans ou aussi longtemps que le système d'automatisation sera accessible et mise à la disposition des autorités de poursuite pénale à la demande de celles-ci. »

La durée de conservation prévue est trop longue. Si l'on se réfère aux infractions possibles, cinq ans devraient suffire.

BE

Outre qu'elle est impraticable, la durée de conservation de dix ans n'est pas conforme à la législation sur la protection des données.

AMAG

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

LU, UR, ZG, PLR, PS, economiesuisse, UPSA, auto-suisse, Routiers, FRS, VFAS, FSA, ASA, CDT, CHO, MyBuxi, TPG

On peut partir du principe que, dans leur propre intérêt, les personnes raisonnables se familiariseront avec les fonctions du véhicule avant de prendre le volant. Il convient en outre d'éviter une surréglementation excessivement prudente. La réglementation prévue à l'art. 21, selon laquelle l'obligation de donner des explications doit aller plus loin pour les véhicules automatisés que pour les véhicules conventionnels, paraît également incohérente dans la mesure où le fait que l'acheteur sache ou non comment fonctionne par exemple le système d'aide à la conduite ou les feux de brouillard n'intéresse pas la police. Le PLR est donc d'avis qu'il faut s'abstenir d'une surréglementation excessivement prudente.

PLR, CDT, auto-suisse, VFAS, economiesuisse, TPG

Pour des raisons de sécurité routière, nous sommes de manière générale opposés au cas d'application des véhicules pourvus d'un dispositif émettant des demandes de transition (voir les motifs dans la lettre d'accompagnement).

PS

Lors de la remise d'un véhicule, il ne suffira pas de tenir compte de la protection des données. Il faudra également s'assurer de l'utilisation licite du véhicule ainsi que de la formation des opérateurs. On peut se demander à cet égard si le cadre de la présente ordonnance est suffisant pour cela.

Routiers

Comment se situe cet article par rapport aux art. 9 et 10 ? On y trouve quelque chose de similaire, mais formulé de manière moins concrète (pas d'attestation écrite ni d'obligation de conservation) et sans limitation à la vente, à la location ou au leasing.

ASA

L'obligation de donner des explications est déjà traitée à l'art. 9.

economicsuisse, auto-suisse, VFAS, CDT, TPG

Ces prescriptions devraient s'appliquer non seulement en cas de remise du véhicule à titre professionnel, mais également en cas de changement de véhicule à titre privé. Nous considérons que la remise de véhicules entre particuliers comporte plus de risques que celle effectuée par des professionnels.

LU, UR, ZG,

Nous proposons en outre que les instructions doivent être confirmées à chaque démarrage du véhicule, comme c'est déjà le cas aujourd'hui pour les systèmes de navigation.

LU

Sur le fond, nous sommes aussi d'avis que conserver les données pendant dix ans est suffisant. Il faudrait cependant éviter toute lacune réglementaire. Exemple : dans le cas des prestataires de services d'autopartage, qui équiperont leur flotte du même système automatisé pendant de nombreuses années, leurs clients pourraient encore avoir accès aux véhicules après dix ans, alors même que l'attestation signée certifiant qu'on leur a donné les explications nécessaires aura déjà été détruite. Nous proposons par conséquent la formulation suivante :

FSA

« L'attestation de la partie contractante doit être conservée pendant au moins dix ans ou aussi longtemps que le système d'automatisation sera accessible et mise à la disposition des autorités de poursuite pénale à la demande de celles-ci. »

Cette disposition relative à l'obligation de donner des explications nécessitera une formation spécifique et son non-respect sera passible d'une amende. Elle ne sera cependant ni applicable ni contrôlable sans un examen permettant de vérifier que la personne a effectivement compris comment fonctionne le système. Nous proposons de la simplifier afin qu'elle soit plus facilement applicable et objectivement contrôlable.

FRS

Cette obligation nécessitera de former les personnes chargées d'assurer l'instruction sur les systèmes du véhicule conformément aux prescriptions du constructeur. Dans le cas de la location de voitures, des services d'autopartage et des ventes en ligne, cette instruction ne sera pas facile à mettre en œuvre et entraînera plusieurs difficultés pratiques. La question se pose en outre de savoir si, en fin de compte, l'instruction sera effectivement assurée correctement ou si le simple établissement d'une attestation ne permettra pas de contourner les prescriptions légales. La conservation des attestations entraînera également diverses difficultés, ce qui nécessitera un système de gestion ainsi que la mobilisation de ressources. Il est en outre possible que les documents conservés – peu importe que ce soit sous forme physique ou numérique – se perdent. De plus, en cas de mise à jour du logiciel des véhicules, il sera nécessaire d'assurer une nouvelle instruction et d'archiver de nouvelles attestations, ce qui entraînera une charge de travail considérable. Enfin, il conviendrait que la responsabilité de l'utilisation du système d'automatisation conformément à sa destination continue d'incomber au conducteur lui-même, ce qui rend l'art. 21 OCA superflu.

UPSA

De notre point de vue, cette réglementation n'est pas nécessaire. D'une part, elle est déjà couverte par la législation sur la protection des données et, d'autre part, elle sera inefficace si elle ne s'applique qu'aux remises effectuées à titre professionnel.

mybuxi

En application de la loi fédérale sur la responsabilité du fait des produits (LRFP), l'importateur est déjà soumis à une obligation d'instruction en matière de sécurité des produits, avec les responsabilités qui en découlent. Cette loi prime la loi fédérale sur la sécurité des produits (LSPro).

econo-
miesuisse,
VFAS, CDT,
TPG

L'obligation de faire attester au moyen de la signature de la partie contractante que les explications ont bien été données n'est pas pertinente, car cette attestation sera simplement intégrée aux clauses des conditions générales (CG), dont on sait par expérience qu'elles ne sont pratiquement jamais lues par le reprenneur. De plus, une attestation écrite certifiant que les explications ont été données ne garantira pas qu'elles l'ont effectivement été et encore moins que le conducteur « ait suffisamment appréhendé le fonctionnement » du véhicule, comme le présume le rapport explicatif. Il y aura par ailleurs aussi des acheteurs ou autres personnes qui connaîtront déjà ce type de véhicules et pour lesquels ni la fourniture des explications ni l'attestation écrite ne seront pertinentes. Il est donc délicat de vouloir soumettre ces déficits d'application factuels à des sanctions pénales. De plus, l'infraction pénale telle qu'elle est définie va au-delà de l'obligation de donner des explications elle-même. On pourra en outre manifestement infliger une amende même en l'absence d'accident ou d'incident important pour la sécurité, autrement dit sanctionner une infraction de mise en danger abstraite.

CDT, TPG

Comment cela devra-t-il fonctionner chez Mobility ? Soit les véhicules devront donner eux-mêmes les explications au conducteur, soit Mobility ne devra pas exploiter ce type de véhicules. La solution proposée ici consiste à reporter la responsabilité sur la partie la plus faible.

CHO

Question 23 : Approuvez-vous les effets de l'utilisation du système d'automatisation pour le conducteur et l'étendue de sa décharge (art. 22) ?

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

BE, SZ, GL, ZG, FR, AR, AI, AG, TI, GE, JU, **economiesuisse**, **asa**, **auto-suisse**, **L-Drive**, **RoadCross**, **FRS**, **Spc**, **TCS**, **VFAS**, **CI CDS**, **SAAM**, **Swissdrive**, **ASA**, **Poste**, **AMAG**, **LOXO**, **Mobility**, **Swissmoves**,

Compte tenu des réglementations techniques relatives aux véhicules (règlement ONU n° 157, règlement UE 2019/2144) et des restrictions spécifiques à la sécurité prévues dans la présente ordonnance en ce qui concerne les activités autres que la conduite qui y sont autorisées, nous approuvons la décharge prévue pour les conducteurs des véhicules.

spc

Afin de prévenir les fausses attentes (« conduite hautement automatisée » vs forte limitation des activités autres que la conduite), il conviendrait de lancer des campagnes d'information et de sensibilisation de grande envergure. Il faudra que les utilisateurs des véhicules (peu importe qu'ils soient novices ou expérimentés) connaissent les restrictions, les risques, les limites systémiques et les champs d'application du nouvel éventail de fonctions, en particulier dans des situations de trafic exigeantes entraînant des demandes de transition.

De plus, bien qu'un suivi complet des événements critiques soit prévu et inscrit dans l'ordonnance, il faut également que la nature et la profondeur de l'analyse de ces événements, ainsi que les responsabilités en la matière, soient clarifiées et coordonnées au niveau stratégique, afin que les événements documentés permettent également de tirer des conclusions pertinentes pour les travaux concernant la sécurité routière ainsi que pour les futurs besoins de modification de l'ordonnance.

L'accès aux données collectées par le système de stockage des données pour la conduite automatisée (DSSAD) lors des demandes de transition devra également être garanti et réglementé pour les hautes écoles et autres instituts de recherche. C'est la seule manière d'obtenir de nouvelles connaissances scientifiques, par exemple sur le temps nécessaire pour reprendre la tâche de conduite.

Les connaissances issues du suivi des événements critiques et des études scientifiques des données provenant du trafic réel devront être systématiquement prises en compte et directement intégrées dans la révision de l'ordonnance à partir de 2025.

Les projets de recherche actuellement menés pour l'OFROU (par ex. AFF, SIKO) montrent qu'à chaque nouvelle étape d'automatisation, de nouvelles compétences (!) sont exigées des conducteurs. Une intégration rapide et systématique de ces compétences supplémentaires dans la formation et le perfectionnement à la conduite est donc absolument nécessaire pour prévenir toute sollicitation excessive des groupes d'utilisateurs et, partant, toute répercussion négative sur l'accidentalité.

Dans le présent projet d'ordonnance, la responsabilité de la sécurité routière est laissée principalement aux conducteurs. Or, pour les cas d'application des véhicules équipés d'un système d'automatisation, il serait logique de responsabiliser également davantage les constructeurs. Cela pourrait se faire, par exemple, par la définition de temps minimaux à laisser au conducteur par le véhicule dans les situations de transition.

De manière générale, nous souhaitons que l'OFROU défende activement et systématiquement les nécessités et les intérêts de la sécurité routière au sein des organes de la CEE-ONU, car les prescriptions techniques de sécurité adoptées dans les réglementations concernées ont un effet de levier très important en matière de sécurité routière.

Du fait du caractère évolutif de la technologie et de l'hypothèse selon laquelle les demandes de prise en charge seront relativement fréquentes, une réglementation assez sévère est importante, afin de garantir la sécurité routière. Le TCS estime toutefois que l'alinéa 2 est imprécis. Le conducteur dispose de quelques secondes à partir du début de la demande de prise en charge pour prendre le relais, avant que le véhicule n'entame de lui-même une manœuvre destinée à minimiser les risques. Son attention au volant ne devrait donc pas être perturbée par l'usage par exemple d'un natel, ou bien encore par exemple le visionnage d'un film sur un écran.

TCS

Il conviendrait de préciser les éléments suivants :

- lorsque le système d'automatisation est activé, le conducteur ne sera pas tenu de surveiller le véhicule et le trafic en permanence. Il devra néanmoins être à tout moment prêt, et se trouver dans une position lui permettant de le faire, à reprendre le contrôle du véhicule en réaction à une demande de transition ;

- il ne devra pas s'adonner à des activités qui l'empêcheraient de réagir à une demande de transition dans le temps imparti par le système d'automatisation. Ses possibilités de mouvement et son champ de vision ne devront pas être limités par le nombre ou la position des passagers, par des objets transportés ou par le positionnement d'objets non transparents contre les vitres du véhicule.

TCS, FRS

Le conducteur devra être à tout moment en mesure de réagir à une demande de transition émise par le système d'automatisation. Il faudra que cette exigence reste toujours applicable et qu'elle ne conduise pas à des problèmes d'interprétation.

econo-
miesuisse

Sur la base de cet article, nous partons du principe qu'il ne sera de fait jamais permis ni possible au conducteur de s'adonner entièrement à une autre activité que la conduite sans surveiller le véhicule et le trafic. En fin de compte, cela a pour conséquence qu'une formation et un perfectionnement complets des conducteurs ainsi que des prescriptions d'immatriculation continueront d'être pleinement nécessaires.

L-Drive

Il n'apparaît pas clairement si le conducteur pourra s'adonner à d'autres activités que la conduite et, le cas échéant, lesquelles pendant que le système d'automatisation prend en charge la tâche de conduite. Ce manque de clarté amène à conclure qu'il ne sera apparemment pas possible de sanctionner un comportement fautif. Il n'apparaît pas non plus clairement de combien de temps le conducteur disposera, à compter de la demande de transition, pour reprendre lui-même la conduite du véhicule. Enfin, selon la première partie de la phrase de l'al. 2, le conducteur ne sera pas tenu de surveiller le trafic en permanence, mais on pourrait conclure de la seconde partie de la phrase qu'il devra néanmoins le surveiller en permanence.

Swissdrive

L'intitulé de l'article devrait être « Conduite du véhicule par le système d'automatisation », car partout ailleurs, il est question de « conduite du véhicule ».

Poste, SAAM.
AMAG

Art. 22, al. 1 et 2 : ces deux alinéas pourraient être réunis et formulés à la fois plus simplement et plus clairement, à savoir : « Après avoir activé le système d'automatisation conformément aux prescriptions du constructeur pour les conditions d'utilisation inhérentes à sa construction, le conducteur est autorisé à lâcher le dispositif de direction et à laisser la conduite du véhicule au système d'automatisation. Il n'est alors plus tenu de surveiller le véhicule et le trafic en permanence, mais doit néanmoins être prêt à reprendre la conduite du véhicule à tout moment. »

Poste, SAAM, AMAG, Mobility

Art. 22, al. 3 (nouveau 2) : cet alinéa pourrait être formulé de manière plus pertinente, à savoir : « 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 dans le respect des règles de la circulation ne sont plus remplies ou ne l'étaient plus. »

Punir d'une amende le simple fait d'« entraver la fluidité du trafic » (voir l'art. 44) sans qu'une violation caractérisée des règles de la circulation ne soit commise serait disproportionné. Il n'est pas nécessaire de prévoir une norme pénale spéciale qui aille au-delà de l'obligation arrêtée à l'art. 26, al. 1, LCR.

Dans le rapport explicatif, la possibilité de décharger le conducteur est présentée de manière trop restrictive par rapport au texte de l'ordonnance. Si l'on ne doit plus surveiller le trafic en permanence, cela signifie logiquement que l'on peut s'en détourner temporairement. Sur l'autoroute jusqu'à 60 km/h, il devra donc en principe être permis de saisir un SMS sur un téléphone portable, car cela n'empêche pas de reprendre le volant à tout moment.

Poste, SAAM, TPG

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, LU, UR, OW, NW, SO, BS, BL, SH, SG, GR, TG, VD, VS, NE, PS, UVS, CCCS, CCPCS, CCDJP, CDSVS, SCPVS, UPSA, Mobilité piétonne, Routiers, Pro Velo, BPA, ATE, FSA, Suva, CDT, FOR, Greenpeace, KpOW, MyBuxi, PUSCH, TPG, CHO

Pour des raisons de sécurité routière, nous sommes de manière générale opposés au cas d'application des véhicules pourvus d'un dispositif émettant des demandes de transition.

PS, Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH

La problématique de ce cas d'application ressort clairement de l'art. 22 : d'une part, le conducteur est libéré de l'obligation de surveiller le trafic en permanence (al. 2) ; d'autre part, il doit reprendre la conduite du véhicule dès qu'il s'aperçoit ou aurait dû s'apercevoir 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 (al. 3, let. b). Ces deux éléments sont difficiles à concilier dans la pratique. Cela aura des conséquences potentiellement très négatives sur la sécurité routière.

PS, Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH

Les projets de recherche actuellement menés pour l'OFROU (par ex. AFF, SIKO) montrent qu'à chaque nouvelle étape d'automatisation, de nouvelles compétences (!) sont exigées des conducteurs. Une intégration rapide et systématique de ces compétences supplémentaires dans la formation et le perfectionnement à la conduite est donc absolument nécessaire pour prévenir toute sollicitation excessive des groupes d'utilisateurs et, partant, toute répercussion négative sur l'accidentalité.

PS, BPA, Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH

Les temps de reprise de la conduite courts ne sont pas compatibles avec toute une série d'activités qui requièrent toute l'attention du conducteur. Si le cas d'application concerné n'est pas supprimé de l'ordonnance, il conviendrait donc d'interdire explicitement des activités telles que dormir, quitter le siège du conducteur ou communiquer avec l'extérieur (vidéoconférences, appels téléphoniques, SMS) pendant la conduite.

PS, Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH

Proposition de modification :

PS

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

[nouveau] c) s'aperçoit ou aurait dû s'apercevoir sur la base de circonstances manifestes que le système d'automatisation ne respecte pas les règles de la circulation ou des instructions des autorités.

Compte tenu des réglementations techniques relatives aux véhicules (règlement ONU no 157, règlement UE 2019/2144) et des restrictions spécifiques à la sécurité prévues dans la présente ordonnance en ce qui concerne les activités autres que la conduite qui y sont autorisées, nous approuvons la décharge prévue pour les conducteurs des véhicules.

BPA

Afin de prévenir les fausses attentes (« conduite hautement automatisée » vs forte limitation des activités autres que la conduite), il conviendrait de lancer des campagnes d'information et de sensibilisation de grande envergure. Il faudra que les utilisateurs des véhicules (peu importe qu'ils soient novices ou expérimentés) connaissent les restrictions, les risques, les limites systémiques et les champs d'application du nouvel éventail de fonctions, en particulier dans des situations de trafic exigeantes entraînant des demandes de transition.

De plus, bien qu'un suivi complet des événements critiques soit prévu et inscrit dans l'ordonnance, il faut également que la nature et la profondeur de l'analyse de ces événements, ainsi que les responsabilités en la matière, soient clarifiées et coordonnées au niveau stratégique, afin qu'il soit possible

de tirer des événements documentés des conclusions pertinentes pour les travaux concernant la sécurité routière ainsi que pour les futurs besoins de modification de l'ordonnance.

L'accès aux données collectées par le système de stockage des données pour la conduite automatisée (DSSAD) lors des demandes de transition devra également être garanti et réglementé pour les hautes écoles et autres instituts de recherche. C'est la seule manière d'obtenir de nouvelles connaissances scientifiques, par exemple sur le temps nécessaire pour reprendre la tâche de conduite.

Les connaissances issues du suivi des événements critiques et des études scientifiques des données provenant du trafic réel devront être systématiquement prises en compte et directement intégrées dans la révision de l'ordonnance à partir de 2025.

Dans le présent projet d'ordonnance, la responsabilité de la sécurité routière est laissée principalement aux conducteurs. Il serait toutefois important de responsabiliser également les constructeurs. Cela pourrait se faire, par exemple, par la définition de temps minimaux à laisser au conducteur par le véhicule dans les situations de transition.

Du point de vue du BPA, il est important que l'OFROU défende activement et systématiquement les nécessités et les intérêts de la sécurité routière au sein des organes de la CEE-ONU, car les prescriptions adoptées dans les réglementations concernées ont un effet de levier très important dans ce domaine.

Les obligations de comportement des conducteurs qui circulent en mode de conduite entièrement automatisé devraient être durcies. Il conviendrait donc de préciser l'al. 2 en s'appuyant sur le commentaire du rapport explicatif, qui souligne notamment que la saisie de SMS ne doit pas être autorisée. Cela ne ressort pourtant pas de l'art. 22, al. 2, OCA. Le libellé choisi amène plutôt à conclure *qu'il suffit que le conducteur reste simplement prêt à reprendre la conduite du véhicule lorsqu'il est invité à le faire*. Ainsi, selon notre compréhension, il serait permis de saisir des SMS ou de lire un livre.

ZH, OW, NW,
BS, BL, SH,
GR, SG, NE,
CDSVS,
UVS,
SCPVS,
CCCS,
CCPCS,
CCDJP,
FOR, KpOW

Les obligations du conducteur après que le système d'automatisation a été correctement activé devraient être clairement définies. Devra-t-il tout de même être attentif à la conduite du véhicule ou non ? De plus, pour la police routière, la mise en œuvre ne sera guère possible avec le libellé actuel, car en vertu du principe « le doute profite à l'accusé », nombre de comportements douteux devront néanmoins être considérés comme ne violant pas la loi. Pour les conducteurs également, il faudra que ce qui est autorisé et ce qui ne l'est pas soit clairement défini.

ZH, OW, NW,
BS, BL, SO,
SH, NE, GR,
TG, CCCS,
CCPCS,
CCDJP,
CDSVS,
UVS,
SCPVS,
FOR, KpOW

D'après nos connaissances, il n'existe actuellement aucun savoir-faire en matière de demandes de transition à considérer comme adéquates. C'est pourquoi nous sommes d'avis que des recherches sont encore nécessaires dans ce domaine avant qu'une admission générale à la circulation ne soit possible.

Mobilité piétonne

L'art. 22 OCA doit être formulé plus précisément, car le libellé actuel est très vague. Il n'apparaît pas clairement quand et avec quelle rapidité il faudra reprendre la conduite du véhicule, car selon les circonstances, il pourra être difficile d'estimer quand une situation devient dangereuse et s'il faut reprendre le volant de soi-même.

UPSA

Nous avons de sérieux doutes sur le fait que la reprise de la conduite du véhicule puisse fonctionner de cette manière.

mybuxi

Dans le présent projet d'ordonnance, la responsabilité de la sécurité routière est laissée aux conducteurs. L'art. 22 OCA soulève donc la question de savoir comment le conducteur peut être prêt à reprendre la conduite du véhicule à tout moment s'il ne prête pas attention à la situation du trafic.

Suva

De plus, il y a certaines incohérences. En effet, il stipule que le conducteur n'a pas l'obligation de surveiller le véhicule et la circulation en permanence, ce qui implique qu'il peut détourner son attention de la route. Cependant, il conclut en indiquant que le conducteur doit être prêt à reprendre la conduite du véhicule à tout moment, ce qui contredit la phrase précédente. À la lumière de ces contradictions, il est recommandé de supprimer la clause qui autorise le conducteur à ne pas surveiller en permanence le véhicule et la circulation ou à préciser cette apparente contradiction.

VD

art. 22 al. 2 : l'interdiction d'une activité accessoire devrait-elle être précisée ?

VD

L'art. 22, al. 2, peut laisser penser au conducteur que le système se chargera de certaines manœuvres. Les statistiques des accidents montrent toutefois que la distraction et l'inattention sont des

LU, UR

thématiques prioritaires. À cet égard, le temps qui s'écoule entre la « phase d'observation » et le moment où le conducteur est de nouveau à même de reprendre la conduite du véhicule à 100 % est particulièrement problématique.	
Le niveau d'automatisation atteint actuellement entraîne déjà une baisse de l'attention dans la circulation routière.	UR
Tout délai de reprise de la conduite est trop imprécis.	CHO
L'intitulé de l'article devrait être « Conduite du véhicule par le système d'automatisation », car partout ailleurs, il est question de « conduite du véhicule ».	CDT
<p>Art. 22, al. 1 et 2 : ces deux alinéas pourraient être réunis et formulés à la fois plus simplement et plus clairement, à savoir : « Après avoir activé le système d'automatisation conformément aux prescriptions du constructeur pour les conditions d'utilisation inhérentes à sa construction, le conducteur est autorisé à lâcher le dispositif de direction et à laisser la conduite du véhicule au système d'automatisation. Il n'est alors plus tenu de surveiller le véhicule et le trafic en permanence, mais doit néanmoins être prêt à reprendre la conduite du véhicule à tout moment. »</p> <p>Dans le rapport explicatif, la possibilité de décharger le conducteur est présentée de manière trop restrictive par rapport au texte de l'ordonnance. Si l'on ne doit plus surveiller le trafic en permanence, cela signifie logiquement que l'on peut s'en détourner temporairement. Sur l'autoroute jusqu'à 60 km/h, il devra donc en principe être permis de saisir un SMS sur un téléphone portable, car cela n'empêche pas de reprendre le volant à tout moment. La lecture du rapport explicatif amène à conclure que les systèmes automatisés n'apportent aucun avantage concret aux conducteurs. Les données chiffrées semblent en outre en partie problématiques, car un délai de réaction de dix secondes semble déjà réaliste aujourd'hui et l'ordonnance n'entrera probablement en vigueur qu'en 2025.</p> <p>Art. 22, al. 3 (nouveau 2) : cet alinéa pourrait être formulé de manière plus pertinente, à savoir : « 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 dans le respect des règles de la circulation ne sont plus remplies ou ne l'étaient plus. »</p> <p>Punir d'une amende le simple fait d'« entraver la fluidité du trafic » (voir l'art. 44) sans qu'une violation caractérisée des règles de la circulation ne soit commise serait disproportionné. Il n'est pas nécessaire de prévoir une norme pénale spéciale qui aille au-delà de l'obligation arrêtée à l'art. 26, al. 1, LCR.</p>	
Selon l'art. 3, al. 2, let. e, le système d'automatisation devra signaler « suffisamment à l'avance » la nécessité d'une intervention humaine. Nous approuvons cette formulation. L'art. 22, al. 3, prévoit quant à lui que le conducteur devra reprendre la conduite « dès qu'il y sera invité par le système d'automatisation ». Cette formulation est déjà plus restrictive, mais à notre avis encore suffisamment ouverte. Le commentaire à ce sujet (p. 28 du rapport explicatif) interprète toutefois l'ordonnance de manière très restrictive. Il souligne que même la « rédaction de messages sur le natel » ne sera pas autorisée, ce qui signifie que la reprise du volant devra avoir lieu dans les une à deux secondes. Un temps de réaction aussi court ne déchargera que très peu le conducteur et ne s'observe probablement pas dans la pratique. Étant donné que le système d'automatisation devra pouvoir engager une manœuvre visant à réduire les risques (conformément à l'art. 3, al. 2, let f), un temps de réaction aussi court n'est pas non plus nécessaire.	BS
L'étendue de la décharge de responsabilité prévue n'est pas praticable. Elle ne permettra pas au conducteur de s'adonner à d'autres activités. Selon la réglementation proposée, il devra rester attentif afin d'être à même de reprendre la responsabilité de la conduite à tout moment. Or plus les demandes de transition, autrement dit de reprise de la conduite seront rares, plus le risque sera grand que la personne ne soit pas suffisamment attentive et pas prête à assumer sa responsabilité de conduite à temps en cas d'urgence. C'est pourquoi il conviendrait de mettre en œuvre un autre modèle, dans lequel le système d'automatisation émettrait des demandes de transition à intervalles irréguliers. Cela permettrait de s'assurer que le conducteur s'exerce à reprendre la conduite et à maintenir sa capacité de réaction.	Mobilité piétonne, FSA
En guise de remarque générale, nous souhaitons en outre souligner que la conduite avec des systèmes automatisés comportant de telles obligations n'en augmente guère l'attrait et qu'il faudra, de fait, toujours rester attentif dans le trafic mixte.	UPSA
art. 22 al. 3 let. b: Il paraît impossible de reprendre la conduite dès le moment où il aurait dû s'apercevoir, respectivement que les conditions n'étaient plus remplies... en effet, ce moment est déjà passé. Cette lettre b doit être modifiée et indiquer uniquement que le conducteur doit reprendre la conduite dès qu'il s'aperçoit [...].	VD
Art. 22, al. 3, let. b : il s'agit d'un renversement inapproprié du fardeau de la responsabilité.	CHO

Il faudrait en outre préciser que les nouvelles obligations de comportement selon l'OCA seront également considérées comme des règles de la circulation au sens des art. 26 ss LCR et de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR ; RS 741.11). Il conviendrait donc d'éventuellement examiner la possibilité d'intégrer les obligations de comportement dans l'OCR.	TG
La réglementation prévue, qui permettra un transfert limité de responsabilité, incitera les conducteurs à adopter un comportement négligent, ce qui pourra avoir des conséquences létales pour les personnes se trouvant à l'intérieur ou à l'extérieur du véhicule.	Mobilité piétonne, FSA
Il est difficile pour un conducteur d'assumer une responsabilité, mais de n'intervenir que sur ordre du véhicule. En fin de compte, on exigera de la personne concernée qu'elle soit pleinement attentive. La formation des conducteurs devra donc être revue à l'avenir. Il faudra moins de compétences techniques et d'aptitudes à la conduite, mais d'autant plus de sens des responsabilités et d'attention.	Routiers
De plus, le fait de devoir d'abord déterminer si un véhicule dispose d'un système d'automatisation et, le cas échéant, de quel niveau compliquera considérablement la surveillance du trafic.	UR
Dans le rapport explicatif, il est fait référence aux fréquentes demandes de transition auxquelles il faut s'attendre. Or on a délibérément renoncé à réglementer la probable future interconnexion des réseaux. En particulier, les systèmes automatisés de régulation du trafic à l'approche des chantiers (feux de signalisation) pourraient bientôt faire l'objet de développements techniques. De plus, l'interconnexion des véhicules devrait également bientôt atteindre une maturité technique permettant une production en série. Il pourrait donc être opportun d'inclure ce point dans l'ordonnance, au moins sous une forme générale.	NW
Question 24 : Approuvez-vous la réglementation relative à l'activation du système d'automatisation pour le stationnement (art. 24) ?	
Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, economiesuisse, CCCS, asa, CCPCS, CCDJP, CDSVS, SCPVS, L-Drive, Routiers, ParkingSwiss, RoadCross, BPA, FRS, Spc, Poste, CI CDS, SAAM, Suva, Swissdrive, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, MyBuxi, CHO	
Comme nous l'avons déjà mentionné précédemment, on peut considérer que la voiture est en principe sans conducteur, lorsque ce dernier n'est plus présent dans le véhicule et que le système d'automatisation a été activé. En raison de cette situation, les dispositions relatives au stationnement automatisé ne sont pas clairement séparées des dispositions relatives aux véhicules sans conducteur à plusieurs endroits de ce projet d'ordonnance.	TCS
L'article 24 al. 2 propose la mise en place de marques spéciales. A notre connaissance, l'OSR ne prévoit, à ce jour, pas des marques spéciales pour ce type de véhicules.	VS
Il n'apparaît toutefois pas clairement pourquoi aucune personne ni aucun animal ne devront se trouver à bord du véhicule lorsque le système sera activé (al. 4).	BE, LU
Ce système implique une procédure d'autorisation supplémentaire, avec les charges qui en découlent. De plus, en cas de dommages, il conviendrait qu'il soit exigé de prouver que la procédure d'autorisation a été exécutée correctement et que les conditions d'autorisation étaient remplies. C'est pourquoi nous considérons que la mise à disposition, en Suisse, d'aires de stationnement expressément réservées aux véhicules équipés d'un système d'automatisation pour le stationnement est inadéquate. Le conducteur d'un tel véhicule devra plutôt s'assurer lui-même, lorsqu'il utilisera ce système dans un environnement ouvert, qu'il peut le faire sans danger.	UR
Étant donné que le projet d'ordonnance s'appuie sur un projet de l'UE qui n'est pas encore mûr ni publié, les art. 24 à 29 OCA et les commentaires du rapport explicatif les concernant subiront encore des modifications. Il n'est donc pas indiqué de déjà faire ici un commentaire détaillé sur ces articles dans leur version actuelle. Quelques remarques doivent néanmoins être faites.	Poste, SAAM, AMAG
Comme l'ordonnance dans son ensemble, ce chapitre mélange parfois les aspects liés à l'immatriculation et ceux liés à l'utilisation, ce qui nuit à sa compréhension.	
De plus, l'al. 1 traite de droits et d'obligations, mais n'indique pas qui sont les sujets de ces droits et obligations.	
Art. 24, al. 1, 2 et 4 : pour en faciliter la lecture, ces trois alinéas pourraient être formulés comme suit : « 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 de niveau 3 ». Sur ces aires, le système d'automatisation ne peut être activé qu'au lieu de dépôt signalé en conséquence et uniquement si aucune personne ni aucun animal ne se trouvent à bord du véhicule. »	

Art. 24, al. 3 : cet alinéa peut être formulé plus simplement comme suit : « Sous réserve de pannes techniques, le véhicule parké de manière automatisée doit être récupéré soit au lieu de récupération signalé en conséquence, soit directement sur la case de stationnement, mais en conduite manuelle. »	
La distinction entre places de stationnement normales et « zones signalées par des marques spéciales à l'intérieur d'aires de stationnement » peut prêter à confusion. Aujourd'hui déjà, des véhicules sont parkés de manière automatisée sur des places de stationnement normales. L'art. 24 restreindra inutilement la pratique actuelle. Il est important ici de s'inspirer de la réglementation européenne.	BE
L'utilisation de systèmes d'aide au stationnement dans lesquels le conducteur surveille la manœuvre de stationnement et peut éventuellement l'interrompre devra rester possible.	FRS, economisuisse
Comme il existe déjà des systèmes d'aide au stationnement, ces dispositions sont quelque peu exagérées.	CHO
De notre point de vue, les al. 1 à 3 sont trop restrictifs. Sur le fond, nous estimons que le stationnement n'est pas un cas d'application important.	mybuxi
De plus, il convient de veiller à ce que ces dispositions n'entraînent pas une augmentation de l'espace nécessaire pour le stationnement des véhicules, qui est déjà insuffisant.	FRS
De manière générale, il y a lieu de s'assurer que les nouvelles règles ne compliqueront pas davantage la gestion des places de stationnement. La limitation à certaines cases de stationnement semble à cet égard disproportionnée, d'autant plus qu'il n'existe pas d'exigences particulières en matière d'infrastructure pour le parcage automatisé.	es
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
BS, UVS, UPSA, auto-suisse, Mobilité piétonne, TCS, Poste, CDT, SAAM, FSA, ASA, Swissmoves, TPG	
Nous voyons une contradiction avec le commentaire de la page 5 du rapport explicatif, selon lequel les piétons ne pourront pas circuler sur de telles aires de stationnement. Une récupération manuelle du véhicule suppose en effet que le conducteur devra d'abord marcher jusqu'au véhicule.	BS, UVS
De plus, l'art. 24, al. 4, soulève une question de sens. En effet, cela ne peut que servir la sécurité routière si le conducteur souhaite surveiller la manœuvre de stationnement en restant à bord de sa voiture. Or cela lui sera interdit.	BS, ASA, SwissMoves
L'utilisation de systèmes d'aide au stationnement dans lesquels le conducteur surveille la manœuvre de stationnement et peut éventuellement l'interrompre devra rester possible. De manière générale, il y a lieu de s'assurer que les nouvelles règles ne compliqueront pas davantage la gestion des places de stationnement. La limitation à certaines cases de stationnement semble à cet égard disproportionnée, d'autant plus qu'il n'existe pas d'exigences particulières en matière d'infrastructure pour le parcage automatisé.	VFAS, auto-suisse, TCS, TPG, Swiss-Moves
Étant donné que le projet d'ordonnance s'appuie sur un projet de l'UE qui n'est pas encore mûr ni publié, les art. 24 à 29 OCA et les commentaires du rapport explicatif les concernant subiront encore des modifications. Il n'est donc pas indiqué de déjà faire ici un commentaire détaillé sur ces articles dans leur version actuelle. Quelques remarques doivent néanmoins être faites. Comme l'ordonnance dans son ensemble, ce chapitre mélange parfois les aspects liés à l'immatriculation et ceux liés à l'utilisation, ce qui nuit à sa compréhension. De plus, l'al. 1 traite de droits et d'obligations, mais n'indique pas qui sont les sujets de ces droits et obligations.	CDT
Art. 24, al. 1, 2 et 4 : pour en faciliter la lecture, ces trois alinéas pourraient être formulés comme suit : « Les véhicules peuvent être parkés de manière automatisée uniquement sur des aires de stationnement autorisées et indiquées par le signal « Véhicules équipés d'un système d'automatisation de niveau 3 ». Sur ces aires, le système d'automatisation ne peut être activé qu'au lieu de dépôt signalé en conséquence et uniquement si aucune personne ni aucun animal ne se trouvent à bord du véhicule. »	
Art. 24, al. 3 : cet alinéa peut être formulé plus simplement comme suit : « Sous réserve de pannes techniques, le véhicule parké de manière automatisée doit être récupéré soit au lieu de récupération signalé en conséquence, soit directement sur la case de stationnement, mais en conduite manuelle. »	
Cette réglementation n'est pas claire à nos yeux. Qu'en sera-t-il des véhicules qui peuvent déjà se parker de manière automatisée sur une case de stationnement ordinaire ? Selon notre interprétation, la nouvelle réglementation ne le permettra plus, car ces cases ne sont en règle générale pas signalées comme étant des zones permettant le parcage automatisé. Le cas échéant, il convient de définir plus clairement la notion de « parcage automatisé ».	ASA

Une utilisation mixte ouverte à tous les véhicules devra rester possible, d'autant plus qu'une utilisation réservée exclusivement aux véhicules équipés d'un système de parcage automatisé entraînera une augmentation de l'espace nécessaire pour les places de parc, dont on manque déjà aujourd'hui.	UVS, UPSA
La réglementation prévue est pour l'instant inutile. Personne ne construira un parking dans lequel seuls certains modèles de certains constructeurs pourront se garer. De plus, il existe aujourd'hui déjà des parkings dans lesquels des véhicules non intelligents peuvent se parquer de manière automatisée.	Mobilité piétonne
Cet article risque d'être un frein au déploiement des véhicules automatisés par le fait d'un manque de mise à niveau des infrastructures (marquages, signalisation et à priori selon les sous-entendus : I2V). Le terme « aires de stationnement » devrait être remplacé par « installations de stationnement » (conformité aux normes VSS).	SwissMoves
Question 25 : Approuvez-vous les exigences générales concernant le parcage automatisé, notamment le fait que celui-ci suppose qu'une case de stationnement déterminée ait été attribuée au véhicule (art. 25) ?	
Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) ZH, BE, SZ, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, VD, VS, NE, GE, JU, PS, CCCS, asa, CCDJP, CCPCS, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse, L-Drive, Routiers, ParkingSwiss, RoadCross, BPA, Spc, Poste, CI CDS, SAAM, FSA, Suva, ASA, AMAG, FOR, LOXO, Mobility, VBZ, CHO	
Il y a une contradiction entre, d'une part, le texte de la loi et de l'OCA et, d'autre part, les commentaires du rapport explicatif. Selon l'art. 25b, al. 2, LCR, l'utilisation de systèmes d'automatisation pour le stationnement ne peut être prévue que sur des surfaces séparées du reste du trafic et des aires de circulation destinées aux piétons et aux cyclistes. Or, aux pages 8 et 32 du rapport explicatif, on part du principe que le trafic y sera mixte.	ZH, NW, SH, GR, TG, CCCS, CCPCS, CCDJP, CDSVS, SCPVS, FOR
Si aucune personne ni aucun véhicule ne circule sur ces aires de stationnement séparées et que celles-ci servent exclusivement à un cercle fermé d'utilisateurs au sens de l'art. 1, al. 1, LCR en relation avec l'art. 1, al. 2, OCR, la LCR n'est pas applicable (il ne s'agit pas d'aires de circulation publiques). La question se pose donc de savoir si ces aires de stationnement doivent être régies par le droit de la circulation routière. Si ce n'était pas le cas, l'utilisation et la signalisation des aires de stationnement réservées au parcage automatisé pourraient être réglées par le biais de la procédure de mise à ban générale prévue par le code de procédure civile (CPC).	ZH, NW, SH, SG, GR, CCCS, CCPCS, CCDJP, CDSVS, SCPVS, FOR
Eu égard au peu de place disponible dans les zones urbaines, réserver des aires de stationnement – en particulier sur le domaine public – exclusivement au parcage automatisé et y exclure toute autre utilisation ne nous paraît pas pertinent.	CDSVS, SCPVS
Il convient de souligner que, pour cet aspect en particulier, les cantons ont besoin de suffisamment de temps pour mettre en place l'autorité de délivrance des autorisations et pour acquérir les connaissances techniques nécessaires.	ZH, NW, SH, GR, TG, CCCS, CCPCS, CCDJP, FOR
Les cantons ne pourront pas être les exploitants de ces aires de stationnement.	SO
La question se pose alors de savoir si toutes les cases de stationnement, y compris celles qui sont utilisées en conduite manuelle, ne devraient pas être attribuées. Comment cela fonctionnera-t-il de manière générale avec le trafic mixte ?	BE
Les cantons devront avoir la possibilité de codécider, surtout dans la phase initiale et y compris pour les aires de stationnement existantes, quelles aires sont appropriées pour le parcage automatisé (obligation d'autorisation) et quelles exigences devront être remplies pour permettre les manœuvres de stationnement autonomes. Cela permettra par exemple de tenir dûment compte des situations dangereuses pour les enfants, des entraves pour les transports publics ou d'autres situations de trafic spécifiques.	BE
Eu égard au peu de place disponible dans les zones urbaines, nous considérons que réserver des aires de stationnement sur le domaine public exclusivement au parcage automatisé et d'y exclure toute autre utilisation n'est pas pertinent. Nous nous félicitons par conséquent que le projet d'ordonnance ne le prévoie pas (voir le rapport explicatif, p. 32 s.).	VBZ
L'intitulé de l'article devrait être : « Exigences concernant le parcage automatisé », car il est inadéquat de régler des « Exigences générales ... » dans la section « Exigences techniques particulières ». Art. 25, al. 1 : proposition de formulation : « Le système de parcage automatisé ne doit pouvoir être activé que sur des aires de stationnement autorisées par l'autorité cantonale compétente pour le type de véhicule correspondant. »	Poste, SAAM, AMAG, Mobility

<p>Art. 25, al. 2 : l'obligation d'attribution d'une case de stationnement par l'infrastructure du parking est une ingérence disproportionnée de l'État dans les compétences d'organisation de l'exploitant du parking. Les personnes ne font pas partie de l'« infrastructure » (voir aussi la définition d'<i>automated valet parking</i> [AVP] du Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) [office fédéral allemand pour la circulation des véhicules]), bien que le rapport explicatif affirme le contraire. Il suffirait de prescrire que le véhicule ne pourra quitter le lieu de dépose qu'une fois qu'une case de stationnement lui aura été attribuée. Les exploitants voudront de toute façon procéder de cette manière, car ils n'auront aucun intérêt à un « trafic de recherche » d'une place inefficace et dangereux. Proposition de formulation : « Le véhicule en attente de stationnement ne peut quitter le lieu de dépose qu'une fois qu'une case de stationnement lui a été attribuée. »</p>	
<p>Art. 25, al. 3 : cet alinéa est purement déclaratoire et par conséquent superflu. Si les fonctions de stationnement relèvent de la compétence du constructeur (généralement étranger) et que celui-ci répond de ces fonctions, il peut également décider lui-même quelles tâches doivent être remplies par le véhicule et lesquelles par l'infrastructure. Il n'a pas besoin pour cela d'une autorisation exigée par une ordonnance (suisse).</p>	
<p>Nous nous demandons pourquoi ce système d'automatisation relativement simple doit être réglementé de manière plus complète que celui de la conduite automatisée.</p>	CHO
<p>Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) LU, UR, OW, BS, BL, TI, UVS, economiesuisse, Mobilité piétonne, FRS, TCS, VFAS, CDT, FSA, KpOW, Swiss-moves, TPG</p>	
<p>L'intitulé de l'article devrait être : « Exigences concernant le parage automatisé », car il est inadéquat de régler des « Exigences générales ... » dans la section « Exigences techniques particulières ».</p>	CDT
<p>Ce système implique une procédure d'autorisation supplémentaire, avec les charges qui en découlent.</p>	UR
<p>Il convient de souligner que, pour cet aspect en particulier, les cantons ont besoin de suffisamment de temps pour mettre en place l'autorité de délivrance des autorisations et pour acquérir les connaissances techniques nécessaires.</p>	OW, BS, BL, KpOW
<p>Il y a une contradiction entre, d'une part, le texte de la loi et de l'OCA et, d'autre part, les commentaires du rapport explicatif. Selon l'art. 25b, al. 2, LCR, l'utilisation de systèmes d'automatisation pour le stationnement ne peut être prévue que sur des surfaces séparées du reste du trafic et des aires de circulation destinées aux piétons et aux cyclistes. Or, aux pages 8 et 32 du rapport explicatif, on part du principe que le trafic y sera mixte (c'est-à-dire que ces surfaces seront également ouvertes à la circulation de véhicules conduits par des personnes et de piétons).</p>	OW, BS, BL, UVS, KpOW
<p>Eu égard au peu de place disponible dans les zones urbaines, réserver des aires de stationnement – en particulier sur le domaine public – exclusivement au parage automatisé et y exclure toute autre utilisation ne nous paraît pas pertinent.</p>	UVS
<p>Si aucune personne ni aucun véhicule ne circule sur ces aires de stationnement séparées et que celles-ci servent exclusivement à un cercle fermé d'utilisateurs au sens de l'art. 1, al. 1, LCR en relation avec l'art. 1, al. 2, OCR, la LCR n'est pas applicable (il ne s'agit pas d'aires de circulation publiques). La question se pose donc de savoir si ces aires de stationnement doivent être régies par le droit de la circulation routière. Si ce n'était pas le cas, l'utilisation et la signalisation des aires de stationnement réservées au parage automatisé pourraient être réglées par le biais de la procédure de mise à ban générale prévue par le code de procédure civile (CPC).</p>	OW, BS, BL, UVS, KpOW
<p>Cet article ne prévoit pas l'utilisation du parage automatisé sur des terrains privés (pour rappel : les règles applicables sur la voie publique s'appliquent également aux places de stationnement privées dont l'accès n'est pas restreint) et soulève la question de la charge administrative si chaque particulier doit équiper une place supplémentaire et en demander préalablement l'autorisation au canton. De plus, il existe différentes possibilités techniques externes (marquage) ou internes (enregistrement) permettant au détenteur du véhicule d'automatiser le stationnement à son domicile.</p>	VFAS, economiesuisse, FRS
<p>L'exigence technique de l'alinéa 1 "Le système d'automatisation du stationnement ne peut être activé que sur les aires de stationnement gérées par..." n'est pas praticable. Elle revient à dire qu'il est techniquement impossible d'utiliser le système sur des terrains privés. Il est tout à fait envisageable qu'à l'avenir, les véhicules puissent assurer les fonctions nécessaires au stationnement automatisé sans infrastructure externe, s'ils "connaissent l'itinéraire".</p>	TCS
<p>Il n'est donc pas nécessaire de bloquer techniquement l'activation du système de parage automatisé ; il suffit d'interdire l'activation du parage automatisé par le conducteur sur le terrain public, à l'exception des places de stationnement autorisées.</p>	TCS, VFAS, economiesuisse, FRS

<p>Cette disposition est trop restrictive et trop limitative. En effet, elle ne prend pas en compte tous les cas de figures dès lors qu'elle exige que l'infrastructure soit adaptée aux véhicules automatisés et non que ce soit le véhicule qui s'adapte à l'infrastructure.</p> <p>Or, dans certains cas, par exemple pour les stationnements dans un parking de supermarché ou à l'aéroport, il faudrait permettre aux véhicules équipés d'un système de parcage automatisé de se stationner sur n'importe quelle place de stationnement libre de manière autonome.</p>	TPG
<p>La place disponible pour ces aires de stationnement est très limitée en Suisse. Il sera donc déterminant que le conducteur s'assure lui-même, lorsqu'il utilisera le système de parcage automatisé, qu'il peut le faire sans danger. Le système d'automatisation pour le stationnement devra aussi fonctionner et pouvoir être utilisé sur d'autres surfaces.</p>	LU, OW, KpOW
<p>Compte tenu de la rapide évolution de la technologie et de la difficulté à trouver des places de parc, en particulier dans les agglomérations, lier les véhicules autonomes à des places spécifiques serait un facteur très limitant.</p>	TI
<p>De plus, en cas de dommages, il conviendrait de renverser le fardeau de la preuve et qu'il soit exigé de prouver que la procédure d'autorisation a été exécutée correctement et que les conditions d'autorisation étaient remplies. En effet, avec la base légale prévue, le conducteur pourrait partir du principe qu'il y a eu une erreur du système d'automatisation ou une erreur dans l'octroi de l'autorisation. C'est pourquoi nous considérons que la mise à disposition, en Suisse, d'aires de stationnement expressément réservées aux véhicules équipés d'un système d'automatisation pour le stationnement est inadéquate. Le conducteur d'un tel véhicule devra plutôt s'assurer lui-même, lorsqu'il utilisera ce système dans un environnement ouvert, qu'il peut le faire sans danger.</p>	UR
<p>La réglementation prévue est pour l'instant inutile. Personne ne construira un parking dans lequel seuls certains modèles de certains constructeurs pourront se garer. De plus, il existe aujourd'hui déjà des parkings dans lesquels des véhicules non intelligents peuvent se parquer de manière automatisée.</p>	Mobilité pié- tonne
<p>Art. 25, al. 1 : proposition de formulation : « Le système de parcage automatisé ne doit pouvoir être activé que sur des aires de stationnement autorisées par l'autorité cantonale compétente pour le type de véhicule correspondant. »</p>	CDT
<p>Art. 25, al. 2 : l'obligation d'attribution d'une case de stationnement par l'infrastructure du parking est une ingérence disproportionnée de l'État dans les compétences d'organisation de l'exploitant du parking. Celui-ci devrait pouvoir décider lui-même dans quelle mesure l'attribution des cases sers assurée par du personnel ou par des moyens techniques. Les personnes ne font pas partie de l'« infrastructure » (voir aussi la définition d'<i>automated valet parking</i> [AVP] du Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) [office fédéral allemand pour la circulation des véhicules]), bien que le rapport explicatif affirme le contraire.</p>	CDT
<p>Il suffirait de prescrire à l'al. 2 que le véhicule ne pourra quitter le lieu de dépose qu'une fois qu'une case de stationnement lui aura été attribuée. Les exploitants voudront de toute façon procéder de cette manière, car ils n'auront aucun intérêt à un « trafic de recherche » inefficace et dangereux.</p> <p>Proposition de formulation pour l'al. 2 : « Le véhicule en attente de stationnement ne peut quitter le lieu de dépose qu'une fois qu'une case de stationnement lui a été attribuée. »</p>	CDT
<p>Art. 25, al. 3 : cet alinéa est purement déclaratoire et par conséquent superflu. Si les fonctions de stationnement relèvent de la compétence du constructeur (généralement étranger) et que celui-ci répond de ces fonctions, il peut également décider lui-même quelles tâches doivent être remplies par le véhicule et lesquelles par l'infrastructure. Il n'a pas besoin pour cela d'une autorisation exigée par une ordonnance (suisse).</p>	CDT
<p>Art. 25 al. 1 : Commentaire identique art. 24 al. 2. L'autorité compétente devrait également pouvoir être communale en termes de stationnement.</p> <p>Art. 25 al. 2 : Le véhicule devrait pouvoir être en mesure de se garer dans une case sans communication I2V.</p>	SwissMoves
<p>Question 26 : Approuvez-vous la réglementation relative à l'exécution du parcage automatisé (art. 26) ?</p>	
<p>Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)</p> <p>ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UVS, economiesuisse, CCCS, asa, CCPCS, CCDJP, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse, L-Drive, Routiers, ParkingSwiss, RoadCross, BPA, Spc, FRS, TCS, VFAS, Poste, CI CDS, SAAM, FSA, Suva, ASA, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, CHO</p>	
<p>Ce système implique une procédure d'autorisation supplémentaire, avec les charges qui en découlent.</p>	UR

Le TCS reconnaît la nécessité de régler l'exécution du parcage automatisé mais déplore que la réglementation proposée manque parfois de réalisme (voir ci-après).	TCS
La place disponible pour ces aires de stationnement est très limitée en Suisse. Il sera donc déterminant que le conducteur s'assure lui-même, lorsqu'il utilisera le système de parcage automatisé, qu'il peut le faire sans danger. Le système d'automatisation pour le stationnement devra aussi fonctionner et pouvoir être utilisé sur d'autres surfaces.	LU
Compte tenu de la rapide évolution de la technologie et de la difficulté à trouver des places de parc, en particulier dans les agglomérations, lier les véhicules autonomes à des places spécifiques serait un facteur très limitant.	TI
De plus, en cas de dommages, il conviendrait de renverser le fardeau de la preuve et qu'il soit exigé de prouver que la procédure d'autorisation a été exécutée correctement et que les conditions d'autorisation étaient remplies. En effet, avec la base légale prévue, le conducteur pourrait partir du principe qu'il y a eu une erreur du système d'automatisation ou une erreur dans l'octroi de l'autorisation. C'est pourquoi nous considérons que la mise à disposition, en Suisse, d'aires de stationnement expressément réservées aux véhicules équipés d'un système d'automatisation pour le stationnement est inadéquate. Le conducteur d'un tel véhicule devra plutôt s'assurer lui-même, lorsqu'il utilisera ce système dans un environnement ouvert, qu'il peut le faire sans danger.	UR
Qu'est-ce qu'on entend par « identifié et localisé » ? S'agit-il d'une surveillance humaine directe ?	NE
Il n'apparaît pas clairement qui doit assurer la localisation.	CHO
Art. 26, al. 1 : proposition de formulation : « Les manœuvres de parcage et de récupération ne peuvent être exécutées que si le véhicule a été identifié et si : a. pour la manœuvre de parcage, le véhicule se trouve au lieu de dépose et une case de stationnement libre lui a été attribuée ; b. pour la manœuvre de récupération, le lieu de récupération est libre. » Art. 26, al. 2 : proposition de formulation : « L'identification et la localisation du véhicule doivent être assurées pendant toute la manœuvre de parcage ou de récupération. » Art. 26, al. 3 : cet alinéa nécessite un examen plus approfondi, car il n'est pas clair si les termes se recoupent ou sont lacunaires (par ex. défaillance de la localisation).	Poste, SAAM, AMAG
Sous réserve des modifications susmentionnées.	economiesuisse, VFAS, FRS
Nous approuvons le fait que l'article s'APUSCHie sur le projet européen, mais il y aurait lieu de veiller à ce que la formulation adoptée dans l'ordonnance n'impose pas une intervention disproportionnée de l'État.	AMAG
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) Mobilité piétonne, CDT, FSA, Swissmoves, TPG,	
La réglementation prévue est pour l'instant inutile. Personne ne construira un parking dans lequel seuls certains modèles de certains constructeurs pourront se garer. De plus, il existe aujourd'hui déjà des parkings dans lesquels des véhicules non intelligents peuvent se parquer de manière automatisée.	Mobilité piétonne
Art. 26 al. 1. Qui identifie et vérifie le véhicule ? Un véhicule doit pouvoir se stationner sans communication I2V. Commentaires sur le lieu de dépose et de récupération idem à précédents. Art. 26 al. 2. Commentaire identique à précédent (communication I2V).	SwissMoves
Art. 26, al. 1 : proposition de formulation : « Les manœuvres de parcage et de récupération ne peuvent être exécutées que si le véhicule a été identifié et si : a. pour la manœuvre de parcage, le véhicule se trouve au lieu de dépose et une case de stationnement libre lui a été attribuée ; b. pour la manœuvre de récupération, le lieu de récupération est libre. » Art. 26, al. 2 : proposition de formulation : « L'identification et la localisation du véhicule doivent être assurées pendant toute la manœuvre de parcage ou de récupération. » Art. 26, al. 3 : cet alinéa nécessite un examen plus approfondi, car il n'est pas clair si les termes se recoupent ou sont lacunaires (par ex. défaillance de la localisation).	CDT, TPG

Question 27 : Approuvez-vous la réglementation concernant la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parage automatisé, notamment le fait que ces demandes doivent être déposées par le constructeur ou par une personne habilitée par celui-ci (art. 28) ?

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, UR, GL, FR, BL, AI, SG, AG, VD, JU, **CCCS, CCDJP, CCPCS, L-Drive, Routiers, RoadCross, FRS, Spc, Poste, CI CDS, SAAM, FSA, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, VBZ**

Le requérant devrait être non pas le constructeur automobile, mais l'exploitant du système de stationnement. AI, JU, **Poste**

En règle générale, les aires de stationnement où un service voiturier automatisé (*automated valet parking*, AVP) pourrait être mis en œuvre sont la propriété de personnes morales ou de personnes physiques. C'est pourquoi nous recommandons, à l'art. 28, al. 1, que le requérant soit non pas le constructeur, mais une personne morale ou une personne physique. Il s'agirait en l'occurrence d'utiliser la même formulation que dans la section relative aux véhicules sans conducteur (art. 39, al. 1).

AMAG

L'exigence selon laquelle chaque constructeur devra en principe déposer lui-même – ou pour le moins habiliter une autre personne à le faire – une demande pour chaque aire de stationnement prévue ne paraît ni praticable ni judicieuse du point de vue de la charge administrative. Cela créerait en outre une dépendance supplémentaire vis-à-vis des constructeurs.

Poste, AMAG

Art. 28, al. 1 et 2 : les deux alinéas peuvent être simplifiés comme suit : « Les titulaires 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'aire de stationnement concernée dans le canton où celle-ci se situe. »

SAAM, AMAG

La question de savoir si le titulaire peut se faire représenter et, le cas échéant, par qui est régie par le code civil (CC), le code des obligations (CO) et le droit des sociétés et ne relève donc pas de la compétence de l'ordonnance.

Remarque relative à l'art. 28, al. 3, let. d : ce que signifie « liaison radio suffisante et présence d'une latence » dans la pratique dépend des circonstances.

De plus, l'al. 4 devrait être intégré à l'al. 3 en tant que let. e et l'al. 5 formulé comme une obligation de renseigner du demandeur et non comme une possibilité pour l'autorité de demander des informations.

La commune concernée devrait **impérativement** être impliquée, afin qu'il soit possible de tenir compte des conditions locales – même si, selon le droit cantonal, c'est une autorité cantonale qui sera compétente pour délivrer l'autorisation. Nous proposons par conséquent le complément suivant :

VBZ

² *La demande doit être déposée dans le canton où se situe l'aire de stationnement concernée. Si l'autorisation est délivrée par une autorité cantonale, celle-ci consulte la commune concernée avant de prendre sa décision.*

Par ailleurs, il conviendrait de s'assurer que l'immatriculation du véhicule et les conditions d'utilisation sont harmonisées. Ainsi, si l'immatriculation du véhicule et l'autorisation des conditions d'utilisation sont du ressort d'autorités différentes, les deux procédures devraient être coordonnées.

Cet article devrait toutefois être revu régulièrement, afin d'évaluer son applicabilité en fonction de l'évolution de la pratique et d'éviter des blocages inutiles.

FRS

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

LU, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, SH, AR, GR, TG, TI, VS, NE, GE, **PS, UVS, economiesuisse, asa, CDSVS, SCPVS, auto-suisse, Mobilité piétonne, ParkingSwiss, Pro Velo, TCS, VFAS, ATE, CDT, FSA, CHO, Greenpeace, PUSCH, Swissmoves, TPG**

Les aires de stationnement permettant le parage automatisé ne devront pas entraîner de besoins de surfaces supplémentaires. Cela signifie que les demandes d'autorisation d'exploitation d'aires de stationnement permettant le parage automatisé ne pourront être approuvées que si ces aires sont déjà des aires de stationnement existantes (pour le parage non automatisé). Des aires de stationnement supplémentaires iraient à l'encontre des efforts de politique environnementale visant à réduire les besoins en surfaces du trafic individuel motorisé.

PS, Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH

Sur le fond, nous approuvons cette réglementation. En ce qui concerne l'art. 28, al. 4, la question se pose toutefois de savoir si l'on entend ici d'autres obligations que celles de l'art. 51 LCR et s'il ne serait pas judicieux de l'indiquer par un renvoi.

BS

Il n'est pas clair si la LCR est applicable à ces zones ou non.

NE

Il conviendrait de simplifier processus d'autorisation.	auto-suisse, VFAS, economiesuisse
La commune concernée devrait impérativement être impliquée, afin qu'il soit possible de tenir compte des conditions locales – même si, selon le droit cantonal, c'est une autorité cantonale qui sera compétente pour délivrer l'autorisation. Nous proposons par conséquent le complément suivant : <i><u>² La demande doit être déposée dans le canton où se situe l'aire de stationnement concernée. Si l'autorisation est délivrée par une autorité cantonale, celle-ci consulte la commune concernée avant de prendre sa décision.</u></i>	CDSVS, UVS, SCPVS
Par ailleurs, il conviendrait de s'assurer que l'immatriculation du véhicule et les conditions d'utilisation sont harmonisées. Ainsi, si l'immatriculation du véhicule et l'autorisation des conditions d'utilisation sont du ressort d'autorités différentes, les deux procédures devraient être coordonnées.	CDSVS, UVS, SCPVS
Les cantons seront compétents pour autoriser les aires de stationnement automatisées. Il est donc important que les réglementations et les exigences relatives aux aires de stationnement permettant le parcage automatisé soient aussi uniformes que possible dans tous les cantons. Il en résulterait sinon un (trop) grand besoin de coordination.	SH
Le requérant devrait être non pas le constructeur automobile, mais l'exploitant du système de stationnement.	LU, SZ, OW, NW, SO, SH, ZG, AR, GR, TG, VS NE GE, asa
Nous considérons ce lien comme trop favorable aux constructeurs et contraire au développement économique correct de ce secteur.	TI
La solution proposée se traduira par le fait que plusieurs procédures devront être traitées parallèlement pour la même aire de stationnement. Ce sera inefficace. Le constructeur automobile devrait simplement avoir à traiter les demandes des exploitants d'aires de stationnement et leur délivrer les attestations requises concernant le fonctionnement de ses véhicules sur les aires concernées. L'attestation de fonctionnement – propre à chaque marque – devrait ensuite être exigée comme annexe de la demande (p. ex. let. e [nouvelle]). L'autorité de délivrance des autorisations n'aurait ainsi qu'un seul interlocuteur ou requérant par aire de stationnement.	LU
Le système de stationnement devrait reconnaître les véhicules compatibles sur la base d'exigences standardisées.	AR
L'exigence selon laquelle seul le constructeur ou une personne habilitée par lui pourra déposer les demandes d'exploitation d'aires de stationnement permettant le parcage automatisé paraît éloignée de la pratique. Il est en effet à prévoir que chaque aire de stationnement ne sera ainsi conçue que pour les véhicules d'un seul et même constructeur, ce qui sera contraire à une exploitation judicieuse et économique. Il faudrait donc trouver une formulation neutre vis-à-vis des constructeurs. Cette formulation devrait si possible s'aPUSCHyer sur ce qui se fait en Allemagne dans ce contexte.	NW
Pourquoi les aires de stationnement devraient-elles être propres à chaque constructeur ? Cela ne pourra pas fonctionner de manière durable et augmentera en outre la monopolisation par les constructeurs.	CHO
Art. 28, al. 1 et 2 : les deux alinéas peuvent être simplifiés comme suit : « Les titulaires 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'aire de stationnement concernée dans le canton où celle-ci se situe. » La question de savoir si le titulaire peut se faire représenter et, le cas échéant, par qui est régie par le code civil (CC), le code des obligations (CO) et le droit des sociétés et ne relève donc pas de la compétence de l'ordonnance.	CDT
Proposition : utilisation du terme « Installations de stationnement » Art. 28 al. 1. L'article sous-entend que pour chaque installation de stationnement, le constructeur devra déposer une demande d'autorisation. Qu'en sera-t-il des installations de stationnement provisoires (manifestation) ? Rejoint les remarques précédentes : une installation de stationnement doit pouvoir être utilisée par un véhicule muni d'un système d'automatisation de stationnement quelle que soit l'installation de stationnement et son niveau d'équipements.	SwissMoves
Le fait que chaque constructeur de véhicules équipés d'un système d'automatisation pour le stationnement doive déposer une demande pour chaque site est impraticable. Il conviendrait plutôt de définir un ou plusieurs standards pour l'infrastructure externe aux véhicules, qui seraient certifiés sur la base	ParkingSwiss

des exigences définies dans la réception par type pour les différents systèmes d'automatisation des divers types de véhicules.

Ce sont ensuite les exploitants des parkings qui devraient décider s'ils entendent proposer le parcage automatisé, et ce sont donc eux qui devraient déposer la demande, en indiquant l'infrastructure externe au véhicule choisie.

A notre avis, il sied de distinguer l'exploitation d'une aire de stationnement de son aménagement. En effet, en premier lieu il faudrait aménager une aire de stationnement. Par exemple, construction d'une nouvelle aire ou la mise en place de la signalisation nécessaire. En deuxième lieu interviendrait l'autorisation d'exploiter sur une aire déjà aménagée. Dans ce cadre, il manque, à notre sens, la mention de l'aménagement de ces aires qui doit se faire selon les procédures cantonales (VS : selon les cas - loi sur les routes pour la construction et/ou l'utilisation du domaine public, loi sur les constructions, l'autorisation de la Commission cantonale de la signalisation routière).

VS

La réglementation prévue est pour l'instant inutile. Personne ne construira un parking dans lequel seuls certains modèles de certains constructeurs pourront se garer. De plus, il existe aujourd'hui déjà des parkings dans lesquels des véhicules non intelligents peuvent se parquer de manière automatisée.

Mobilité piétonne

Cette disposition est trop restrictive dès lors qu'elle ne permet pas de se stationner de manière automatisée n'importe où. Nous nous demandons pour quelle raison un véhicule sans conducteur ne pourrait pas se stationner là où il trouve une place de stationnement, alors qu'il peut rouler sur la route de manière autonome. Nous demandons à ce que cette disposition soit élargie.

TPG

Cette réglementation ne paraît pas réaliste si elle signifie que chaque constructeur automobile devrait faire une demande pour l'obtention d'une autorisation de parking (d'aéroport par exemple). La méthode actuelle, dans laquelle un chauffeur prend en charge la voiture, la gare et la ramène, semble bien plus simple.

TCS

Art. 28, al. 3 : l'attestation de fonctionnement – propre à chaque marque – devrait être exigée comme annexe de la demande et le texte de l'ordonnance complété en conséquence (p. ex. let. e [nouvelle]).

ZG

Remarque relative à l'art. 28, al. 3, let. d : ce que signifie « liaison radio suffisante et présence d'une latence » dans la pratique dépend des circonstances. Ces questions et d'autres également concernant les exigences font l'objet du projet de recherche de l'OFROU MB4_20_02_E_01 « Minimum requirements for an authorization to remotely drive automated vehicles in Switzerland ».

CDT

Art. 28 al. 3d. La phrase « et présente une latence » est a priori incomplète. Car si le système présente une latence de plusieurs minutes, la capacité de l'installation de stationnement en sera potentiellement fortement péjorée. Il est donc nécessaire de préciser le niveau de latence attendu.

SwissMoves

Art. 28, al. 4 : il conviendrait de régler non seulement les obligations en cas d'accident, mais également celle en cas de défaillance du système.

ZG

De plus, l'al. 4 devrait être intégré à l'al. 3 en tant que let. e et l'al. 5 formulé comme une obligation de renseigner du demandeur et non comme une possibilité pour l'autorité de demander des informations.

CDT

Le terme « autorisation pour l'exploitation » n'est pas opportun. En effet le constructeur ne sera pas l'exploitant de l'installation de stationnement. Plusieurs véhicules de différents constructeurs doivent pouvoir stationner sur la même installation. Les installations sont publiques (puisque pour les installations privées la LCR ne s'applique pas). L'autorité d'exploitation est donc soit la commune, le canton ou la confédération. Les constructeurs devraient demander une « autorisation d'utilisation » le cas échéant.

SwissMoves

Question 28 : Approuvez-vous la réglementation concernant l'évaluation de la demande relative à l'exploitation d'aires de stationnement permettant le parcage automatisé (art. 29) ?

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, VD, NE, GE, JU, [CCCS](#), [asa](#), [CCDJP](#), [CCPCS](#), [CDSVS](#), [SCPVS](#), [L-Drive](#), [Routiers](#), [ParkingSwiss](#), [RoadCross](#), [Spc](#), [FRS](#), [Poste](#), [CI CDS](#), [SAAM](#), [AMAG](#), [FOR](#), [KpOW](#), [LOXO](#), [Mobility](#), [Swissmoves](#)

Même remarque s'agissant de l'application de la LCR

NE

Il est très vivement recommandé de consulter le document « Technischer Anforderungskatalog für die autonome Fahrfunktion < Automated Valet Parking (AVP) > » [Catalogue des exigences techniques pour la fonction de service voiturier automatisé (*automated valet parking*, AVP)] publié en octobre 2022 par le Kraffahrt-Bundesamt (KBA) [office fédéral allemand pour la circulation des véhicules à moteur], qui a été élaboré en collaboration avec la Verband der Automobilindustrie (VDA) [fédération allemande de l'industrie automobile].

AMAG

Intitulé : « Octroi de l'autorisation d'exploitation d'aires de stationnement » serait un titre plus approprié.	SAAM, AMAG
Les demandes d'aménagement des aires de stationnement permettant le parcage automatisé devront être déposées auprès du canton concerné et évaluées par l'autorité compétente. Il pourrait aussi s'agir d'une commune – la grande majorité des offres de stationnement se trouvent sur des terrains communaux.	AG
Il n'est toutefois pas encore possible d'estimer quel niveau d'expertise sera nécessaire pour une évaluation sérieuse (par ex. pour l'« infrastructure externe au véhicule »). Des normes et des standards nationaux, voire internationaux, pourraient faciliter l'évaluation.	AG
L'examen de la demande d'autorisation sera effectué par l'autorité désignée par le droit cantonal. Elle devra assurer la conformité de la demande aux exigences de l'article 29 OCA. Cette tâche impliquera une charge de travail pour l'autorité compétente, ainsi que l'acquisition d'une certaine connaissance technique quant à l'infrastructure nécessaire pour l'aire de stationnement permettant le parcage automatisé.	VD
Ce système implique une procédure d'autorisation supplémentaire, avec les charges qui en découlent.	UR
De plus, en cas de dommages, il conviendrait de renverser le fardeau de la preuve et qu'il soit exigé de prouver que la procédure d'autorisation a été exécutée correctement et que les conditions d'autorisation étaient remplies. En effet, avec la base légale prévue, le conducteur pourrait partir du principe qu'il y a eu une erreur du système d'automatisation ou une erreur dans l'octroi de l'autorisation. C'est pourquoi nous considérons que la mise à disposition, en Suisse, d'aires de stationnement expressément réservées aux véhicules équipés d'un système d'automatisation pour le stationnement est inadéquate. Le conducteur d'un tel véhicule devra plutôt s'assurer lui-même, lorsqu'il utilisera ce système dans un environnement ouvert, qu'il peut le faire sans danger.	UR
Nous proposons d'ajouter à cet article l'exigence pour le requérant d'apporter la preuve de la conformité avec la planification cantonale.	FR
Art. 29, al. 1 : (concerne uniquement la version allemande) la demande devrait être « bewilligt » (autorisée) et non simplement « genehmigt » (approuvée). Il faudrait donc utiliser le terme de « Bewilligung » à la place de « Genehmigung ». Cela permettrait à l'autorité de délivrance des autorisations d'accompagner l'autorisation, si nécessaire, d'obligations de sécurité supplémentaires. Voir aussi l'avis relatif à la question 1.	NW, SH, CCCS, SCPVS, CDSVS, FOR, KpOW
(Concerne uniquement la version allemande) L'art. 28 OCA exige une « Genehmigung » (approbation) du canton pour exploiter une aire de stationnement permettant le parcage automatisé. Or l'autorité compétente devrait également avoir la possibilité, si nécessaire, d'édicter des conditions de sécurité supplémentaires. On peut donc se demander s'il ne faudrait pas prévoir une « Bewilligung » (autorisation) à la place d'une « Genehmigung ».	ZH, TG
L'art. 28 garantit expressément l'autonomie des cantons. Le rapport explicatif mentionne en outre la possibilité de déléguer l'octroi de l'autorisation à la commune compétente. Or l'art. 29 contient une liste exhaustive des éléments permettant d'évaluer l'aptitude d'une installation à obtenir une autorisation. Il s'ensuit que les cantons et les communes ne seront que de simples autorités d'exécution de la Confédération. Il faudrait donc prévoir la possibilité pour les cantons de compléter cette liste par d'autres conditions d'octroi de l'autorisation tenant compte de situations spécifiques. Cela par analogie avec l'art. 40, al. 5, en ce qui concerne l'autorisation des conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur.	NW
Selon le rapport explicatif (p. 30, dernière phrase), il faut s'attendre à une certaine mixité du trafic ou à des interactions avec d'autres usagers de la route. L'art. 29, al. 1, let. a et b, exige pourtant une séparation claire, avec en outre des entrées et des sorties réservées.	AMAG
Dans le rapport explicatif, on peut lire ceci : « En effet, pour qu'une aire de stationnement permettant le parcage automatisé se voie délivrer l'autorisation, il n'est pas nécessaire qu'elle soit exclusivement utilisée par des véhicules sans occupants. » Cela avec un renvoi à l'art. 24, al. 1. Cette importante précision relative à une exploitation mixte devrait être explicitement reprise dans l'ordonnance.	NW
De plus, il conviendrait de préciser comment l'accès des conducteurs à de telles zones mixtes sera réglé. De notre point de vue, ces zones devraient être séparées plus clairement, par exemple en prévoyant dans les parkings des étages ou des zones dédiés au parcage automatisé. À défaut, nous sommes d'avis qu'il y aura une certaine contradiction avec la formulation restrictive de l'al. 1, let. b, concernant les entrées et les sorties.	NW
Selon l'art. 29, al. 1, let. a, OCA, l'aire de stationnement permettant le parcage automatisé devra être séparée de la chaussée, des trottoirs, des chemins pour piétons et des pistes cyclables. Il n'apparaît	ZH

cependant pas clairement s'il s'agira de mettre en œuvre des mesures architecturales, ou si des marques suffiront.	
Il y a une contradiction dans la mesure où, d'un côté, le législateur prescrit à l'art. 25b, al. 2, LCR que les aires de stationnement permettant le parcage automatisé doivent être séparées du reste du trafic et des aires de circulation destinées aux piétons et aux cyclistes et, de l'autre, le commentaire du rapport explicatif relatif à l'art. 29 laisse à penser qu'elles devront aussi être ouvertes aux véhicules conventionnels.	SG
Nous ne comprenons cependant pas pourquoi l'art. 28 renvoie au « constructeur » de l'installation, tandis que l'art. 29 se réfère au « requérant ».	NW
Il ne ressort pas clairement de l'ordonnance ce que l'on entend par le terme de « séparée ».	TG
Art. 29, al. 1 : cet alinéa peut être formulé plus simplement comme suit : « L'autorisation d'exploitation d'aires de stationnement permettant le parcage automatisé est octroyée s'il est prouvé dans la demande : a. que l'aire de stationnement est séparée du reste du trafic ainsi que du trafic piétonnier ; b. qu'il n'est possible d'y accéder et de la quitter que par ses propres entrées et sorties ; c. que l'attribution d'une case de stationnement n'est possible que pour les véhicules relevant de la réception par type concernée ; d. que l'infrastructure externe au véhicule et l'échange d'informations entre cette dernière et le système d'automatisation remplit les exigences de la réception par type du type de véhicules concernés ; e. que l'aire de stationnement comporte des équipements bien visibles et facilement accessibles permettant de désactiver le système de parcage automatisé de tous les véhicules qui s'y trouvent ; f. que les lieux de dépose et de récupération des véhicules sont signalés comme tels. »	SAAM, AMAG
Nous n'approuvons pas l'exigence de propres entrées et sorties réservées, car cela nécessitera de gros investissements dans l'infrastructure existante et ne serait pas proportionné, si les exigences de mixité du trafic évoquées plus haut devaient être remplies.	Poste, AMAG
En ce qui concerne le renvoi à l'art. 40, al. 5, il convient de souligner dès à présent que le principe de proportionnalité devra s'appliquer aux prescriptions supplémentaires, de manière que les risques soient certes évalués et pris en compte, mais qu'une exploitation judicieuse, durable et économique soit néanmoins possible.	Poste, AMAG
La zone géographique d'application du service voiturier automatisé (<i>automated valet parking</i> , AVP) sera également à la disposition des autres usagers de la route. Afin de prévenir les collisions, le système global AVP doit être conçu de manière que les véhicules AVP reconnaissent tous les objets et personnes se trouvant dans la zone d'application de l'AVP et réagissent à ceux-ci de manière sûre, garantissant ainsi l'absence de toute collision avec ces objets et personnes.	AMAG
Le concept de sécurité doit permettre de détecter, réduire ou contourner les dangers potentiels identifiés dans l'analyse des risques, cela par des mesures appropriées conformes au dernier état de la technique. Comme mesures d'atténuation des risques (voir la liste des exigences au chapitre 3), il conviendrait par exemple d'installer à un nombre suffisant d'endroits bien visibles et facilement accessibles un dispositif dont l'actionnement permettrait d'immédiatement désactiver l'AVP de tous les véhicules se trouvant dans la zone géographique d'application de l'AVP et relevant du système global AVP, les faisant ainsi passer dans un état qui limiterait les risques. Ces dispositifs devraient être signalés de manière bien visible, tout en étant protégés contre toute utilisation abusive ou involontaire.	AMAG
La faisabilité de la tâche de conduite dynamique et la possibilité pour les autres usagers de garder la maîtrise des événements dans les différentes situations de croisement et de changement de direction dans la zone d'application géographique de l'AVP doivent être démontrées à l'autorité d'évaluation à l'aide de scénarios concrets.	AMAG
Les aires de stationnement ont un statut soit privé (domaine sur lequel la LCR et donc les ordonnances y relatives ne s'y appliquent pas), soit public. Nous en déduisons donc que l'OCA s'appliquent aux « installations de stationnement publiques ». Dans ce cas, ce sont généralement les communes qui sont propriétaires des parcelles sur lesquelles sont installées les installations de stationnement. Ce sont généralement également elles qui en ont la charge d'exploitation et d'entretien. Nous comprenons donc difficilement comment l'exploitation d'une aire de stationnement permettant le parcage automatisé pourrait être transférée à un requérant (qui ne serait pas la Commune). Ceci nous semble inconcevable car l'exploitant (le requérant) pourrait alors définir quels sont les ayants-droits sur un domaine réputé public.	SwissMoves

Art. 29 al. 1 « installations de stationnement » comme terme générique à utiliser.	SwissMoves
Art. 29 al. 1a : les aires de stationnement sont généralement sur la chaussée (la chaussée est l'espace dédié aux circulations + les espaces liés aux stationnement. Pour quelle raison ces aires devraient-elles être séparées de la chaussée ? La notion de séparation (physique, marquage), devrait être spécifiée le cas échéant	SwissMoves
Art. 29 al. 1c : l'attribution du stationnement public devrait pouvoir permettre de garantir l'accès à toutes et tous (équité) soit à des véhicules disposant d'un système d'automatisation du stationnement comme à ceux n'en disposant pas.	SwissMoves
Art. 29 al. 1d. commentaire identique à art. 26 al. 1	SwissMoves
Art. 29 al. 1e : le système d'automatisation se situe au niveau du véhicule et non de l'installation de stationnement. Il ne serait donc pas du ressort de cette dernière de sécuriser l'entier des véhicules. Il doit revenir au constructeur de suffisamment sécuriser le système d'automatisation du véhicule qu'il a développé.	SwissMoves
Art. 29 al. 1f : commentaire identique à art. 24 al. 2	SwissMoves
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) BS, BL, TI, VS, PS, UVS, economiesuisse, UPSA, auto-suisse, Mobilité piétonne, Pro Velo, VFAS, ATE, CDT, FSA, Greenpeace, PUSCH, TPG, CHO	
Intitulé : « Octroi de l'autorisation d'exploitation d'aires de stationnement » serait un titre plus approprié.	CDT
Art. 29, al. 1 : cet alinéa peut être formulé plus simplement comme suit : « L'autorisation d'exploitation d'aires de stationnement permettant le parage automatisé est octroyée s'il est prouvé dans la demande : a. que l'aire de stationnement est séparée du reste du trafic ainsi que du trafic piétonnier ; b. qu'il n'est possible d'y accéder et de la quitter que par ses propres entrées et sorties ; c. que l'attribution d'une case de stationnement n'est possible que pour les véhicules relevant de la réception par type concernée ; d. que l'infrastructure externe au véhicule et l'échange d'informations entre cette dernière et le système d'automatisation remplit les exigences de la réception par type du type de véhicules concernés ; e. que l'aire de stationnement comporte des équipements bien visibles et facilement accessibles permettant de désactiver le système de parage automatisé de tous les véhicules qui s'y trouvent ; f. que les lieux de dépose et de récupération des véhicules sont signalés comme tels. »	CDT
Art. 29, al. 1 : (concerne uniquement la version allemande) il faudrait utiliser le terme de « Bewilligung » à la place de « Genehmigung ». Cela permettrait à l'autorité de délivrance des autorisations d'accompagner l'autorisation, si nécessaire, d'obligations de sécurité supplémentaires.	BS, BL, UVS
L'article devrait être complété par un alinéa qui permette aux cantons et à la Confédération de rejeter les demandes pour cause de manque de capacité du réseau routier, de non-respect de la loi sur l'aménagement du territoire ou d'incompatibilité avec le développement durable de la mobilité, notamment avec les concepts de la Confédération, les plans sectoriels et directeurs des cantons ainsi que la planification communale.	UVS
Nous considérons ce lien comme trop restrictif dans la perspective d'un développement mixte. Cela revient de fait à faire obstacle à un possible développement de la technologie qui n'exclurait pas la cohabitation des véhicules autonomes avec ceux conduits par des personnes.	TI
Les aires de stationnement permettant le parage automatisé devraient pouvoir être utilisées aussi bien par les véhicules équipés d'un système automatisé que par ceux qui ne le sont pas. Une utilisation mixte devrait donc être autorisée, afin que les parkings existants puissent aussi être utilisés. Il ne faudrait pas en arriver à devoir appliquer des mesures de construction visant à doubler les entrées et les sorties.	auto-suisse, VFAS, economiesuisse
Cette disposition est également trop restrictive. En effet, elle exige une séparation complète et totale entre les véhicules équipées d'un système de stationnement automatisé et les autres usagers de l'aire de stationnement, or dans la pratique cela sera quasiment impossible à mettre en place, sauf éventuellement dans de nouvelles aires de stationnement. Pour le surplus, nous renvoyons à nos remarques sur l'art. 25.	TPG

Une utilisation mixte ouverte à tous les véhicules devra rester possible, d'autant plus qu'une utilisation réservée exclusivement aux véhicules équipés d'un système de parcage automatisé entraînera une augmentation de l'espace nécessaire pour les places de parc, dont on manque déjà aujourd'hui.	UPSA
L'article 29 al. 1 lettre f propose la mise en place de marques pour les lieux de dépose et de récupération des véhicules. A notre connaissance, l'OSR ne prévoit, à ce jour, pas des marques spéciales pour ce type de véhicules.	VS
Les nouvelles aires de stationnement permettant le parcage automatisé ne devront en aucun cas porter atteinte à la mobilité douce. Ainsi, le fait que les aires de stationnement permettant le parcage automatisé devront être « séparées de la chaussée, des trottoirs, des chemins pour piétons et des pistes cyclables » (al. 1, let. a) ne devra pas avoir pour conséquence de restreindre l'infrastructure ou la liberté de mouvement de la mobilité douce à proximité des aires de stationnement.	PS, Pro Velo, ATE, Green- peace, PUSCH
Selon l'art. 29, al. 1, let. a, OCA, l'aire de stationnement permettant le parcage automatisé devra être séparée de la chaussée, des trottoirs, des chemins pour piétons et des pistes cyclables ; il conviendrait également de s'assurer que les personnes aveugles ou malvoyantes ne puissent pas se retrouver par erreur sur des cases de stationnement.	FSA
La réglementation prévue est pour l'instant inutile. Personne ne construira un parking dans lequel seuls certains modèles de certains constructeurs pourront se garer. De plus, il existe aujourd'hui déjà des parkings dans lesquels des véhicules non intelligents peuvent se parker de manière automatisée.	Mobilité pié- tonne
Des parkings spécifiques à un constructeur n'ont aucun sens.	CHO
Question 29 : Approuvez-vous les obligations du constructeur concernant les formations relatives aux véhicules sans conducteur (art. 30) ?	
Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, UVS, economiesuisse, CCCS, asa, CCDJP, CCPCS, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse, Mobilité piétonne, RoadCross, BPA, Spc, FRS, VFAS, Poste, CI CDS, SAAM, Suva, Swissdrive, AMAG, FOR, KpOW, MyBuxi, Swissmoves, TPG, VBZ	
Il faut veiller à ce que la formulation soit maintenue à un niveau fonctionnel, qui définisse les activités relevant des droits et devoirs dans les limites nécessaires pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic. Il convient de renoncer à régler l'exécution dans ses moindres particularités, autrement dit à un niveau de détails trop élevé.	AMAG
La question se pose des importations relevant du « marché gris » (non effectuées par l'importateur général). Dans ce cas, la responsabilité devrait également incomber au constructeur.	BE, AG
Il nous semble toutefois important que la personne qui effectuera la conduite manuelle du véhicule possède le permis pour le type de véhicule conduit.	SwissMoves
Proposer des formations est essentiel et absolument nécessaire.	LU, UR, Mo- bilité pié- tonne
L'OFROU devrait ultérieurement et en fonction des véhicules concernés définir plus précisément la formation obligatoire (durée, présentielle ou à distance, contenu, etc.) pour éviter des formations trop simples et des attestations remises sans réelle formation.	VD
La formation devrait inclure des éléments de sécurité routière. Nous proposons donc de compléter les dispositions par les aspects de l'utilisation sûre des véhicules en tant que tels ainsi que dans le trafic mixte avec les autres usagers de la route.	BPA
Afin de garantir la qualité des formations ainsi que la validité des attestations, RoadCross est d'avis que les formations devraient avoir lieu en Suisse. Cela garantirait en outre que les opérateurs connaissent la législation suisse.	RoadCross
Étant donné que la Suisse importera pratiquement tous les véhicules équipés d'un système d'automatisation, il n'est pas évident d'exempter ainsi les constructeurs étrangers n'ayant pas d'établissement en Suisse de leur obligation de formation. L'obligation de formation incombant à l'importateur devrait non pas se substituer mais s'ajouter à celle du constructeur.	Poste, SAAM, AMAG, VBZ, Mobility
Toutefois, pour les véhicules totalement sans conducteur, l'obligation de répondre et la responsabilité devraient être déléguées aux constructeurs, car les « conducteurs » n'auront plus guère d'influence sur les accidents.	Mobilité pié- tonne

Comment la qualité de la formation sera-t-elle assurée ? Comme indiqué plus haut, une bonne approche pour le lancement de la conduite automatisée serait de se concentrer sur les champs d'application professionnels. Cela permettrait aussi de développer la formation.	mybuxi
Pour AMAG, le fait que selon l'art. 30, al. 2, ce sera l'importateur (donc notamment AMAG) qui sera tenu pour responsable est acceptable. Cela correspond d'ailleurs à la pratique actuelle.	AMAG
Cette disposition est discutable quant à son contenu et pourrait être formulée plus simplement : Art. 30, al. 1 : proposition : « Le constructeur de véhicules sans conducteur répond du fait que les opérateurs disposent de toutes les connaissances techniques et les compétences pratiques (y compris en matière de conduite manuelle) nécessaires à l'exercice fiable et sûr de leurs activités. Il délivre une attestation écrite aux personnes qui ont suivi la formation requise avec succès, en Suisse ou à l'étranger ». Remarque relative à l'art. 30, al. 1 : parler de « conduite manuelle » pour un véhicule sans conducteur équipé d'un système d'automatisation prête à confusion et nécessiterait un commentaire plus détaillé dans le rapport explicatif. Art. 30, al. 2 : formulation plus simple : « Si le constructeur n'a pas d'établissement en Suisse, l'al. 1 s'applique également à l'importateur. » La dernière phrase est superflue.	Poste, SAAM, AMAG, VBZ
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) PS, L-Drive, Routiers, Pro Velo, ATE, CDT, FSA, Greenpeace, LOXO, PUSCH, CHO	
Des formations devront également être dispensées aux particuliers qui conduiront un véhicule équipé d'un système d'automatisation.	PS
Ces formations devraient aussi se dérouler en Suisse et non à l'étranger.	PS, Pro Velo, ATE, Routiers, L-Drive, Greenpeace, PUSCH
Proposition de modification : « ² Si le constructeur n'a pas d'établissement en Suisse, il incombe à l'importateur du véhicule sans conducteur de remplir les obligations prévues à l'al. 1. La formation ne doit pas obligatoirement être dispensée en Suisse. »	PS, Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH
L'exécution des formations ainsi que les compétences des personnes concernées devront être contrôlées par l'État. Lors de l'apparition des premiers véhicules automobiles, c'est-à-dire non tractés par des chevaux, on comptait aussi sur les constructeurs pour la formation des conducteurs. Cela n'a déjà pas fonctionné à l'époque, car il était plus important de vendre des véhicules.	Routiers
La FSA approuve l'obligation de formation.	FSA
Les opérateurs devront également connaître la législation fédérale régissant la conduite automatisée, de manière à agir conformément à la loi. Cela sera certainement plus facile si la formation a lieu en Suisse. La question reste cependant ouverte pour nous de savoir si cela pourrait éventuellement être couvert par l'art. 35 OCA.	L-Drive
Cette disposition est discutable quant à son contenu et pourrait être formulée plus simplement. Étant donné que la Suisse importera pratiquement tous les véhicules équipés d'un système d'automatisation, il n'est pas évident d'exempter ainsi les constructeurs étrangers n'ayant pas d'établissement en Suisse de leur obligation de formation. L'obligation de formation incombant à l'importateur devrait non pas se substituer mais s'ajouter à celle du constructeur. Art. 30, al. 1 : proposition : « Le constructeur de véhicules sans conducteur répond du fait que les opérateurs disposent de toutes les connaissances techniques et les compétences pratiques (y compris en matière de conduite manuelle) nécessaires à l'exercice fiable et sûr de leurs activités. Il délivre une attestation écrite aux personnes qui ont suivi la formation requise avec succès, en Suisse ou à l'étranger ». Remarque relative à l'art. 30, al. 1 : parler de « conduite manuelle » pour un véhicule sans conducteur équipé d'un système d'automatisation prête à confusion et nécessiterait un commentaire plus détaillé dans le rapport explicatif. Art. 30, al. 2 : formulation plus simple : « Si le constructeur n'a pas d'établissement en Suisse, l'al. 1 s'applique également à l'importateur. » La dernière phrase est superflue.	CDT
	LOXO

Toutefois, pour les véhicules totalement sans conducteur, l'obligation de répondre et la responsabilité devraient être déléguées aux constructeurs, car les « conducteurs » n'auront plus guère d'influence sur les accidents.	FSA
Nous sommes d'avis que les constructeurs devraient obligatoirement avoir un établissement en Suisse, en cas de problèmes juridiques. Par ailleurs, le terme d'« opérateur » n'est pas défini.	CHO
Question 30 : Approuvez-vous la réglementation relative aux personnes qui procèdent au chargement ou au déchargement partiel de véhicules sans conducteur, notamment le fait que la personne qui décharge une partie du véhicule soit responsable de veiller à ce que le déchargement partiel n'ait pas d'effets préjudiciables sur le reste du chargement (art. 31) ?	
Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, economiesuisse, CCCS, asa, CCDJP, CCPCS, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse, Mobilité piétonne, L-Drive, Road-Cross, BPA, Spc, FRS, VFAS, CI CDS, FSA, Suva, Swissdrive, ASA, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, TPG, CHO	
Il aurait lieu de renvoyer, à titre de complément, aux obligations arrêtées à l'art. 30 LCR (« Passagers, chargement, remorque ») et à l'art. 73 OCR (« Chargement en général »).	LU, UR, NW, SO, SH, AR, AI, GR, AG, VS, NE, GE, JU, asa
Cet article est superflu, car il ne résout pas de problème pratique, mais tend plutôt à créer des problèmes.	Poste, SAAM, AMAG
Sur le fond, nous comprenons ici le souci du législateur de garantir la sécurité du chargement. Toutefois, alors qu'il sera encore possible de satisfaire à l'art. 31, al. 1, lors du chargement (dans la mesure où il ne s'agit pas d'une partie seulement de la cargaison), les exigences de l'art. 31, al. 2, seront difficiles à remplir, car il n'est guère possible pour la personne qui décharge de faire une estimation sûre et complète de la répartition du reste du chargement et de ses éventuels effets.	AMAG
Art. 31, al. 1 : les prescriptions en matière de chargement ne sont pas liées au conducteur et s'appliqueront donc également lorsque le détenteur utilisera un véhicule sans conducteur. La responsabilité de l'arrimage du chargement incombe aujourd'hui déjà à la personne qui procède elle-même au chargement (préposée au chargement) ou qui le fait effectuer (détenteur, éventuellement conducteur). Il devrait en aller de même pour les véhicules sans conducteur, raison pour laquelle aucune nouvelle prescription n'est nécessaire.	Poste, SAAM
Art. 31. al. 2 : cet alinéa ne tient pas compte du fait qu'avec un véhicule sans conducteur, le déchargement de la marchandise sera souvent effectué non plus par un auxiliaire du détenteur, du fournisseur ou du vendeur, mais par le client. Or il n'incombe pas à ce dernier d'assumer la responsabilité d'une partie du processus de livraison du fournisseur. Quiconque livrera des marchandises au moyen d'un véhicule sans conducteur devra donc répondre lui-même du fait que la réception de la marchandise par le client se déroule de manière à exclure tout « effet préjudiciable sur le reste du chargement ».	Poste, SAAM
La question se pose en outre de savoir comment identifier la personne qui a chargé ou déchargé le véhicule, peu importe qu'il s'agisse de tout ou partie du chargement. Faudra-t-il par exemple dresser des procès-verbaux de chargement et de déchargement ?	AG
Comment la personne qui charge pourra-t-elle être identifiée ?	BE
Selon l'art. 93 LCR, dans le cas d'un véhicule conventionnel avec conducteur, c'est ce dernier qui est le principal responsable de l'arrimage du chargement. L'art. 31 OCA prévoit quant à lui que, dans le cas d'un véhicule sans conducteur, cette responsabilité incombera principalement à la personne qui charge ou décharge le véhicule. De plus, la peine encourue n'est pas la même dans les deux cas. Comment cette inégalité de traitement se justifie-t-elle ?	BL
Il faut partir du principe que les personnes qui chargeront des véhicules sans conducteur, à la différence par exemple des chauffeurs professionnels, n'auront pas de formation de base en matière d'arrimage. Il serait donc éventuellement indiqué de renvoyer ici à la norme européenne d'arrimage EN 12195.	SG
Une autre solution – plus éloignée – pourrait être d'attribuer cette responsabilité aux opérateurs, qui procéderaient à l'estimation du chargement sur la base des données de capteurs et de celles du véhicule, quand ces données s'écarteraient d'une valeur normalisée donnée. Cette solution serait toutefois difficile à mettre en œuvre.	AMAG

De manière générale, ces processus de contrôle devraient, pour la plupart, être régulés et exécutables non pas physiquement, mais sous forme numérique (voir également les commentaires relatifs à l'art. 32).	AMAG
Comment procédera-t-on en cas de chargement et de déchargement automatisés ?	mybuxi
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
ZG, BS, PS, PLR, Routiers, Pro Velo, ATE, CDT, Greenpeace, Mobility, PUSCH, Swissmoves	
Le PLR considère cet article comme superflu. La responsabilité de l'arrimage du chargement incombe aujourd'hui déjà à la personne qui procède elle-même au chargement (préposé au chargement) ou qui le fait effectuer (détenteur, éventuellement conducteur). Il devrait en aller de même pour les véhicules sans conducteur.	PLR
Cet article est superflu, car il ne résout pas de problème pratique, mais tend plutôt à créer des problèmes.	CDT
Nous estimons que cet article créera une inégalité de traitement. Selon l'art. 93 LCR, dans le cas d'un véhicule conventionnel non automatisé, c'est le conducteur qui est le principal responsable de l'arrimage du chargement. L'art. 31 OCA prévoit quant à lui que, dans le cas d'un véhicule sans conducteur, cette responsabilité incombera principalement à la personne qui charge ou décharge le véhicule. De plus, la peine encourue n'est pas la même dans les deux cas. Comment cette inégalité de traitement se justifie-t-elle ?	BS
Art. 31, al. 1 : les prescriptions en matière de chargement ne sont pas liées au conducteur et s'appliqueront donc également lorsque le détenteur utilisera un véhicule sans conducteur. La responsabilité de l'arrimage du chargement incombe aujourd'hui déjà à la personne qui procède elle-même au chargement (préposé au chargement) ou qui le fait effectuer (détenteur, éventuellement conducteur). Il devrait en aller de même pour les véhicules sans conducteur, raison pour laquelle aucune nouvelle prescription n'est nécessaire.	CDT, Mobility
Art. 31, al. 2 : cet alinéa ne tient pas compte du fait qu'avec un véhicule sans conducteur, le déchargement de la marchandise sera souvent effectué non plus par un auxiliaire du détenteur, du fournisseur ou du vendeur, mais par le client. Or il n'incombe pas à ce dernier d'assumer la responsabilité d'une partie du processus de livraison du fournisseur. Quiconque livrera des marchandises au moyen d'un véhicule sans conducteur devra donc répondre lui-même du fait que la réception de la marchandise par le client se déroule de manière à exclure tout « effet préjudiciable sur le reste du chargement ».	PS, CDT, Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH
Il ne suffit pas de transférer la responsabilité sur le personnel de chargement. Les personnes concernées devront être formées en conséquence. Quiconque utilisera de tels véhicules devra s'assurer que toutes les personnes concernées posséderont les compétences nécessaires.	Routiers
Art. 31 al. 1 : la notion de gabarit est manquante (dimensions et débords du chargement).	SwissMoves
Il y aurait lieu de renvoyer entièrement aux obligations prévues aux art. 30 LCR et 73 OCR.	ZG
Question 31 : Approuvez-vous les tâches et devoirs des détenteurs de véhicules sans conducteur (art. 32) ?	
Approbaton de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
ZH, LU, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UVS, economiesuisse, CCCS, asa, CCDJP, CCPCS, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse, Mobilité piétonne, L-Drive, Routiers, Pro Velo, RoadCross, BPA, Spc, FRS, TCS, VFAS, ATE, CI CDS, Poste, SAAM, FSA, Suva, Swissdrive, ASA, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, Mobiltiy, My Buxi, PUSCH, TPG, VBZ	
Sur le principe, il faudrait tendre à ce que tous les travaux manuels, comme ceux de l'art. 32, al. 2, relevant du contrôle approfondi du fonctionnement, puissent être effectués dans le cadre de contrôles numérisés (si possible sous la surveillance à distance des opérateurs). La responsabilité de la mise en service quotidienne sûre des véhicules devra incomber aux détenteurs et ceux-ci devront pouvoir décider eux-mêmes de comment organiser le contrôle approfondi des véhicules (contrôle physique sur place, à distance, automatisé, etc.).	AMAG
Sur le fond, nous l'approuvons. Il conviendrait cependant de ne mentionner dans cette ordonnance que les points spécifiques aux véhicules automatisés (les contrôles mécaniques n'en font pas partie).	mybuxi
Cet article répète pratiquement le même début de phrase dans ses sept alinéas, ce qui est pénible pour le lecteur. Son libellé pourrait être simplifié comme suit : « Les détenteurs de véhicules ont les obligations suivantes :	SAAM, AMAG, Mobility, VBZ

<p>a. mettre à jour le système d'automatisation et en assurer la maintenance conformément aux prescriptions du constructeur ;</p> <p>b. effectuer un contrôle approfondi avant l'utilisation quotidienne du véhicule. Ce contrôle doit consister en une manœuvre opérée manuellement visant à vérifier : a. ... ; b. ... ; c. les éventuels messages d'erreur du dispositif d'autodiagnostic concernant les systèmes électroniques embarqués importants pour la sécurité.</p> <p>c. s'assurer que le véhicule est utilisé uniquement dans les conditions autorisées, sous la surveillance d'un opérateur et avec l'infrastructure nécessaire ;</p> <p>d. mettre à disposition l'infrastructure nécessaire ainsi qu'un personnel suffisamment formé (art. 35, al. 3 et 4) pour éventuellement assurer la conduite manuelle du véhicule ;</p> <p>e. prendre les mesures organisationnelles garantissant que les obligations légales dévolues au conducteur sont remplies, l'obligation de mettre en place un signal de panne pouvant être remplie moyennant l'activation des feux clignotants avertisseurs ;</p> <p>f. s'assurer que les organes de contrôle peuvent examiner le permis de circulation à tout moment et facilement dans le véhicule lui-même. »</p>	VD
	TCS
<p>Remarque concernant l'art. 32, al. 2 : le terme de « manuellement » n'est pas clair et n'est pas commenté dans le rapport explicatif. Il devrait donc être supprimé. La responsabilité de la mise en service quotidienne sûre des véhicules devra incomber aux détenteurs et ceux-ci devront pouvoir décider eux-mêmes comment organiser le contrôle approfondi des véhicules (contrôle physique sur place, à distance, automatisé, etc.).</p>	SAAM, AMAG, VBZ
<p>Nous sommes d'avis que le contrôle du fonctionnement devra pouvoir être effectué non seulement manuellement, mais également par le système ou l'opérateur. C'est pourquoi nous proposons de supprimer « opérée manuellement » dans la deuxième phrase de l'art. 32, al. 2. Après adaptation, cette phrase serait la suivante : « Ce contrôle doit consister en une manœuvre visant à vérifier : »</p>	Poste
<p>Al. 6 Le triangle de panne n'est pas nécessaire uniquement si l'opérateur n'est pas dans le véhicule.</p>	NE
<p>L'art. 32, al. 7, sera difficilement applicable du point de vue des processus. Il conviendrait plutôt de prévoir que les organes de contrôle pourront, dans le cadre de l'exploitation autorisée, effectuer le contrôle auprès de l'opérateur. De plus, en cas de comportement illicite du véhicule, notamment si une infraction grave portant atteinte à la sécurité routière ou à la fluidité du trafic a été commise, il y aura également la possibilité d'accéder aux données de l'enregistreur de mode de conduite.</p>	AMAG
<p>L'al. 7 devrait cependant être modifié : le permis de circulation devrait dans tous les cas être à la disposition des organes de contrôle dans le véhicule lui-même, tout en pouvant également s'afficher, à titre complémentaire, sur l'interface audiovisuelle embarquée. Il sera ainsi possible d'accéder au permis de circulation et à ses importantes données de base même en cas de panne du système ou de forte déformation du véhicule.</p>	LU
<p>art. 32 al. 7 : des exigences doivent être posées pour s'assurer que le permis de circulation puisse réellement être affichée à tout moment en cas de contrôle via l'interface audiovisuelle embarquée. Si cela n'est pas possible, il faut exiger que le permis de circulation se trouve dans le véhicule</p>	VD
<p>À l'al. 7, la question se pose en outre de savoir s'il ne conviendrait pas d'autoriser une version numérique du permis de circulation.</p>	mybuxi
<p>Cela étant, il faut faire attention au mélange des rôles entre le constructeur, l'importateur, le détenteur, l'opérateur.</p>	VD
<p>Ainsi, il convient de confirmer si c'est vraiment le « détenteur » qui doit « veiller à ce qu'un contrôle approfondi du fonctionnement soit réalisé avant l'utilisation quotidienne du véhicule » (pneus, freins, éclairage etc.) ? et si cela ne devrait pas être assumé par « l'opérateur » ?</p>	VD
<p>Selon l'art. 44, al. 1, let. j et k, OCA, les infractions commises par les détenteurs contre l'art. 32 sont punissables. Or les détenteurs peuvent être des personnes physiques ou morales. Il faut donc créer la base légale de la punissabilité des personnes morales, faute de quoi les dispositions pénales concernées seront inapplicables.</p>	ZH, OW, NW, SH, GR, SG, NE, CCCS, CCPCS, CCDJP, CDSVS, UVS, SCPVS, FOR, KpOW

Il est essentiel de définir le temps de réaction pour éviter les risques d'accidents ou les entraves à la circulation.	TI
Les détenteurs devront satisfaire à des exigences élevées. Nous recommandons par conséquent de prévoir une formation adéquate pour les détenteurs. De plus, leurs connaissances théoriques et pratiques pourraient éventuellement être vérifiées par le passage d'un examen.	Swissdrive
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) BE, UR, BS, BL, CDT, CHO, LOXO, Swissmoves	
<p>Cet article répète pratiquement le même début de phrase dans ses sept alinéas, ce qui est pénible pour le lecteur. Son libellé pourrait être simplifié comme suit :</p> <p>« Les détenteurs de véhicules ont les obligations suivantes :</p> <p>a. mettre à jour le système d'automatisation et en assurer la maintenance conformément aux prescriptions du constructeur ;</p> <p>b. effectuer un contrôle approfondi avant l'utilisation quotidienne du véhicule. Ce contrôle doit consister en une manœuvre opérée manuellement visant à vérifier : a. ... ; b. ... ; c. les éventuels messages d'erreur du dispositif d'autodiagnostic concernant les systèmes électroniques embarqués importants pour la sécurité.</p> <p>c. s'assurer que le véhicule est utilisé uniquement dans les conditions autorisées, sous la surveillance d'un opérateur et avec l'infrastructure nécessaire ;</p> <p>d. mettre à disposition l'infrastructure nécessaire ainsi qu'un personnel suffisamment formé (art. 35, al. 3 et 4) pour éventuellement assurer la conduite manuelle du véhicule ;</p> <p>e. prendre les mesures organisationnelles garantissant que les obligations légales dévolues au conducteur sont remplies, l'obligation de mettre en place un signal de panne pouvant être remplie moyennant l'activation des feux clignotants avertisseurs ;</p> <p>f. s'assurer que les organes de contrôle peuvent examiner le permis de circulation à tout moment et facilement dans le véhicule lui-même. »</p>	CDT
<p>Remarque concernant l'art. 32, al. 2 : le terme de « manuellement » n'est pas clair et n'est pas commenté dans le rapport explicatif. Il devrait donc être supprimé. La responsabilité de la mise en service quotidienne sûre des véhicules devra incomber aux détenteurs et ceux-ci devront pouvoir décider eux-mêmes comment organiser le contrôle approfondi des véhicules (contrôle physique sur place, à distance, automatisé, etc.).</p>	CDT
<p>Art. 32 al. 3. L'article indique que le véhicule est utilisé sous la surveillance d'un opérateur. Cela sous-entend donc en 1 pour 1. Ce mode de fonctionnement est contraire aux développements de flottes de véhicules automatisés. En effet, il est conceptualisé qu'un centre d'opérations ait sous sa surveillance une flotte de plusieurs véhicules. Les opérateurs sont eux appelés lorsqu'un véhicule sollicite une action de conduite manuelle.</p>	SwissMoves
<p>Selon l'art. 44, al. 1, let. j et k, OCA, les infractions commises par les détenteurs contre l'art. 32 sont punissables. Or les détenteurs peuvent être des personnes physiques ou morales. Il faut donc créer la base légale de la punissabilité des personnes morales, faute de quoi les dispositions pénales concernées seront inapplicables.</p>	BS, BL
<p>Le permis de circulation de ces véhicules devrait être établi uniquement sous forme électronique et enregistré dans le SIAC, de sorte qu'il ne devrait plus y avoir de document sur papier. Il faudra par contre apposer sur le véhicule une marque d'identification bien lisible de l'extérieur (et indiquer dans le système où elle se trouve). Elle pourrait prendre la forme d'un code QR ou du numéro de châssis. Il y aurait en outre lieu d'examiner si les véhicules autonomes ne devraient pas être munis de plaques de contrôle spéciales. Enfin, il est essentiel que les données puissent être consultées sur place.</p>	BE, BS, BL
Remarque idem art. 30 pour la notion de permis.	SwissMoves
<p>Le permis de circulation devrait dans tous les cas être à la disposition des organes de contrôle dans le véhicule lui-même, tout en pouvant également s'afficher, à titre complémentaire, sur l'interface audiovisuelle embarquée. Il sera ainsi possible d'accéder au permis de circulation et à ses importantes données de base même en cas de panne du système ou de forte déformation du véhicule.</p>	UR
<p>Alinéa 2 : Ledit contrôle ne doit pas forcément être fait manuellement. Dans l'industrie automobile d'aujourd'hui plein de contrôle sont fait automatique par la voiture même ou d'autre system/capteur sur l'infrastructure de parking. De plus, l'opérateur (à distance) peut surveiller les contrôles automatisés et confirmer que les tests sont exécutés positivement avant chaque utilisation quotidienne. Si ce genre d'opération doivent être maintenue manuellement alors le business case aura un grand impact financier et ceci empêcherai les opérateurs d'adopter les véhicules automatisés.</p> <p>Ledit contrôle consiste en une manœuvre opérée manuellement ou automatiquement pour contrôler :</p>	LOXO

Les mises à jour seront de la responsabilité du constructeur et les détenteurs des véhicules ne pourront les influencer en aucune manière. C'est le constructeur qui en décidera et les implémentera. Exempter le constructeur de la responsabilité de déterminer si le véhicule respecte les conditions d'utilisation autorisées est donc inapproprié. S'il ne peut même pas déterminer s'il circule dans le respect des conditions d'utilisation prescrites, le véhicule ne devrait pas être autorisé à circuler sans conducteur.	CHO
SwissMoves a la possibilité de vous aider sur la manière donc les centres de surveillance devraient être conçus	SwissMoves
Question 32 : Approuvez-vous les tâches et devoirs des opérateurs de véhicules sans conducteur (art. 33) ?	
Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
ZH, BE, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UVS, economiesuisse, CCCS, asa, CCDJP, CCPCS, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse, Mobilité piétonne, L-Drive, Routiers, Pro Velo, RoadCross, BPA, Spc, FRS, TCS, VFAS, ATE, Poste, CI CDS, SAAM, FSA, Suva, ASA, Swiss-drive, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, Mobility, PUSCH, TPG, VBZ	
Nous sommes résolument favorables au fait que lieu de travail des opérateurs doive se trouver en Suisse, comme le prescrit l'al. 1.	PS, Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH
Il conviendrait de définir le temps de réaction des opérateurs.	NW, SO, SH, AR, GR, TG, VD, VS, NE, SZ, JU, asa, UVS
art. 33 al. 2 let. b : si l'opérateur est à distance, est-ce qu'il peut vraiment être garanti qu'il est en mesure de s'assurer que les conditions d'utilisation autorisées sont respectées et qu'un contrôle de fonctionnement a été fait? Cas échéant, il faut obliger les opérateurs à être vers le véhicule pour cela.	VD
Il est judicieux que le titulaire du permis de circulation ou détenteur du véhicule soit une personne physique ou morale domiciliée en Suisse. En ce qui concerne le lieu de travail des opérateurs prescrit à l'art. 33, al. 1, il serait certainement approprié d'autoriser, outre les lieux de travail en Suisse, des lieux de travail dans d'autres pays, notamment au sein de l'UE, d'autant plus que cela faciliterait l'exploitation transfrontalière des véhicules.	Poste, AMAG
Il est également souhaitable que les tâches et les obligations des opérateurs soient davantage axées sur les résultats et formulées de manière plus ouverte (sécurité routière et fluidité du trafic / communication aux passagers d'informations pertinentes sur les défaillances du système d'automatisation, etc.) Cela tiendrait également compte du fait que, malgré la réglementation déjà très détaillée de l'art. 33, al. 2, des tâches et des obligations supplémentaires pourraient découler à l'avenir des manuels d'utilisation (comme relevé dans le rapport explicatif, p. 35). Actuellement, les tâches sont décrites en détail et de manière très orientée vers les processus (par ex. art. 33, al. 2, let. g), ce que nous considérons comme inapproprié.	AMAG
Ce qui est intéressant dans le cas d'application des véhicules automatisés, c'est qu'ils rouleront en mode automatisé par défaut. Ce mode ne devra donc pas « être activé » – c'est du moins ce qui nous paraît être l'intention dans la forme actuelle.	mybuxi
Qui seront les opérateurs des véhicules automatisés utilisés par des particuliers ?	mybuxi
Remarque concernant l'art. 33, al. 1 : la limitation du lieu de travail des opérateurs au territoire suisse pourrait être problématique, en particulier dans les villes frontalières.	Poste, SAAM, AMAG, VBZ
Cet article pourrait être formulé plus simplement, à savoir : « Les opérateurs exercent leur activité en Suisse à l'extérieur ou à l'intérieur du véhicule sans conducteur et conformément aux instructions du manuel d'utilisation du constructeur. Ils remplissent en particulier les tâches et les obligations suivantes : a. vérifier l'infrastructure nécessaire lorsqu'ils commencent le travail ; b. activer et désactiver le système d'automatisation conformément aux prescriptions du constructeur. Avant de démarrer le véhicule, ils doivent s'assurer que celui-ci respecte les conditions d'utilisation autorisées et que le contrôle de fonctionnement approfondi (art. 32, al. 2) a été effectué ; c. vérifier et confirmer ou refuser les manœuvres proposées par le système d'automatisation ; d. proposer des manœuvres au véhicule lorsque le véhicule à l'arrêt le demande ;	Poste, SAAM, AMAG, VBZ

e. déclencher une manœuvre visant à réduire les risques et désactiver le système d'automatisation si nécessaire ; f. s'assurer que la cause de l'entrée dans un état de réduction des risques a été levée avant de mettre fin à cet état ; g. prendre contact avec les occupants du véhicule lorsque celui-ci a déclenché une manœuvre visant à réduire les risques et prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité routière ; h. réceptionner les communications via l'interface audiovisuelle embarquée et prendre les mesures nécessaires. »	
Remarque concernant l'art. 33, let. d : il devrait être permis que le véhicule, avant même qu'il ne s'arrête par exemple sur le lieu d'un accident et ne soit bloqué par le trafic arrivant de l'arrière, demande à l'opérateur s'il ne conviendrait pas de prendre une autre route à la première occasion. Cela favoriserait également la fluidité le trafic.	Poste, SAAM, AMAG, VBZ
Remarque concernant l'art. 33, let. e : la question de savoir si l'opérateur aura la possibilité de « déclencher » une manœuvre de réduction des risques et s'il sera autorisé à le faire devrait être commentée et justifiée dans le rapport explicatif, étant donné que, selon les let. c et d, il ne pourra que vérifier et proposer des manœuvres ; il y a donc ici une contradiction. Les manœuvres concernées devraient être exécutées automatiquement par le véhicule.	Poste, SAAM, AMAG, VBZ
Pour garantir qu'ils disposent des connaissances nécessaires et sont suffisamment conscients de leurs responsabilités, les opérateurs devraient obtenir une « attestation d'opérateur », correspondant au permis de conduire. Ils devraient pour cela passer un examen étatique.	Routiers
Qu'est-ce qui s'appliquera en cas de panne des installations de transmission des données (par ex. réseaux de communication mobile) ?	mybuxi
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) LU, UR, ZG, BS, BL, CDT, CHO, LOXO, Swissmoves	
Il conviendrait de définir le temps de réaction des opérateurs.	BS, LU, UR, BL, BS, ZG
Les opérateurs rempliront une fonction essentielle et devront donc être formés en conséquence. Cela semble garanti par les nouvelles dispositions, mais il manque toutefois une attribution claire des responsabilités, au sens des art. 26 et 31 LCR.	LU, UR
Ici aussi, le constructeur est excessivement exempté de ses obligations. Sur le fond, il incombera au véhicule et donc au constructeur d'effectuer des manœuvres appropriées.	CHO
Remarque concernant l'art. 33, al. 1 : la limitation du lieu de travail des opérateurs au territoire suisse pourrait être problématique, en particulier dans les villes frontalières.	CDT
Alinéa 1 : Les véhicule automatisé sont une solution pour la pénurie de conducteur en suisse et le fait d'imposer que les opérateurs (à distance) doivent être en suisse créera d'autre type de pénurie. La proposition est d'enlever cette obligation pour les opérateurs à distance.	LOXO
Alinéa 2.e : Déclencher une manœuvre visant à réduire le risque est avant tout la responsabilité du système d'automatisation. Un opérateur va surveiller plusieurs véhicules à la fois et ne peut pas identifier les risques de chaque voiture simultanément. Par contre, une fois que le système d'automatisation l'exige, l'opérateurs doit déplancher un manoir nécessaire. e. ils doivent déclencher une manœuvre visant à réduire les risques et désactiver le système d'automatisation si nécessaire le système d'automatisation l'exige ;	LOXO
Cet article pourrait être formulé plus simplement, à savoir : « Les opérateurs exercent leur activité en Suisse à l'extérieur ou à l'intérieur du véhicule sans conducteur et conformément aux instructions du manuel d'utilisation du constructeur. Ils remplissent en particulier les tâches et les obligations suivantes : a. vérifier l'infrastructure nécessaire lorsqu'ils commencent le travail ; b. activer et désactiver le système d'automatisation conformément aux prescriptions du constructeur. Avant de démarrer le véhicule, ils doivent s'assurer que celui-ci respecte les conditions d'utilisation autorisées et que le contrôle de fonctionnement approfondi (art. 32, al. 2) a été effectué ; c. vérifier et confirmer ou refuser les manœuvres proposées par le système d'automatisation ; d. proposer des manœuvres au véhicule lorsque le véhicule à l'arrêt le demande ; e. déclencher une manœuvre visant à réduire les risques et désactiver le système d'automatisation si nécessaire ; f. s'assurer que la cause de l'entrée dans un état de réduction des risques a été levée avant de mettre fin à cet état ;	CDT

g. prendre contact avec les occupants du véhicule lorsque celui-ci a déclenché une manœuvre visant à réduire les risques et prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité routière ; h. réceptionner les communications via l'interface audiovisuelle embarquée et prendre les mesures nécessaires. »	
Art. 33 al. 1. Il est indiqué que le lieu de travail des opérateurs doit se trouver en Suisse. Cela limite toute circulation de véhicules à travers les frontières. De plus, cela limite l'accès aux entreprises étrangères aux marchés suisses et vice-versa.	SwissMoves
Remarque concernant l'art. 33, let. d : il devrait être permis que le véhicule, avant même qu'il ne s'arrête par exemple sur le lieu d'un accident et ne soit bloqué par le trafic arrivant de l'arrière, demande à l'opérateur s'il ne conviendrait pas de prendre une autre route à la première occasion. Cela favoriserait également la fluidité le trafic.	CDT
Remarque concernant l'art. 33, let. e : la question de savoir si l'opérateur aura la possibilité de « déclencher » une manœuvre de réduction des risques et s'il sera autorisé à le faire devrait être commentée et justifiée dans le rapport explicatif, étant donné que, selon les let. c et d, il ne pourra que vérifier et proposer des manœuvres ; il y a donc ici une contradiction. Les manœuvres concernées devraient être exécutées automatiquement par le véhicule.	CDT
De notre point de vue, l'art. 33, al. 2, prive la conduite automatisée de tout son sens, en ceci que l'opérateur devra jouer le rôle du conducteur.	CHO
Art. 33 al. 2c. Cette article suppose que l'opérateur doit vérifier et confirmer chacune des manœuvres proposées par le système d'automatisation, ce qui revient à conduire le véhicule. En effet, la vérification et la confirmation de choix de manœuvres ne devrait être demandée que dans le cas où le véhicule rencontre une situation inconnue face à laquelle il fait face et pour laquelle il sollicite l'aide d'un opérateur (manœuvres sollicitant l'aPUSCHi d'un centre d'opérations). Mais pas pour l'ensemble de toutes les manœuvres accomplies et donc proposées.	SwissMoves
Art. 33 al. 2h. Exemple : LOXO. LOXO est un véhicule automatisé avec une interface audiovisuelle permettant à un tiers de recevoir sa marchandise via l'ouverture d'un box. La communication du tiers avec l'interface, dans ce cas, ne doit pas être réceptionnée par un opérateur. Le véhicule peut la gérer seul. Une proposition est de spécifier « lorsque la communication avec un opérateur est sollicitée par un tiers ou un des occupants ».	SwissMoves
Question 33 : Approuvez-vous la réglementation relative à la conduite manuelle d'un véhicule sans conducteur (art. 34) ?	
Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UVS, economiesuisse, CCCS, asa, CCDJP, CCPCS, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse, Mobilité piétonne, L-Drive, Routiers, RoadCross, BPA, Spc, FRS, TCS, VFAS, Poste, CI CDS, SAAM, FSA, Suva, Swissdrive, ASA, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, MyBuxi, PUSCH, Swissmoves, TPG, VBZ	
Nous partons du principe que la conduite manuelle d'un véhicule sans conducteur ne devra pas nécessairement être assurée depuis le véhicule. L'opérateur devra aussi être autorisé à remplir la fonction de conduite manuelle à l'aide d'une télécommande.	BS
Cet article est important pour la compréhension du concept de véhicule sans conducteur, raison pour laquelle il conviendrait d'y faire référence dans le commentaire du rapport explicatif concernant la définition donnée à l'art. 2. Il y aurait également lieu d'expliquer la signification de « véhicule à mode de conduite dual », faute de quoi le lecteur pourrait ne pas bien comprendre l'art. 34.	Poste, SAAM, AMAG, VBZ
Il faudrait également clarifier ce que signifie « manuel » en relation avec le système d'automatisation, car un ordre de conduite et l'exécution de l'ordre sont deux choses différentes, ce qui explique pourquoi un ordre de conduite manuel pourra ou devra aussi être placé sous le contrôle du système d'automatisation pour son exécution.	Poste, SAAM, AMAG, VBZ
Comment faudra-t-il gérer la situation si aucun conducteur disposant d'un permis de conduire n'est disponible ?	mybuxi
L'al. 1 pourrait être formulé plus simplement (même si cette formulation pourrait être problématique selon l'interprétation que l'on fait de « manuellement »), à savoir : « Quiconque conduit un véhicule sans conducteur manuellement est réputé agir en qualité de conducteur. »	Poste, SAAM, AMAG, VBZ
art. 34 al. 2 : cet article n'est pas très clair, plus particulièrement le fait que le "véhicule ne peut être conduit que dans le cadre du contrôle approfondi de son fonctionnement". Qu'est-ce que cela signifie ?	VD

L'al. 2 pourrait être simplifié : « S'il ne dispose pas de commandes conventionnelles, le véhicule ne peut être conduit manuellement qu'aux fins du contrôle approfondi de son fonctionnement et conformément aux prescriptions du constructeur. »	Poste, SAAM, AMAG, VBZ
L'al. 2 ne tient toutefois pas compte du fait que les « prescriptions du constructeur » doivent elles-mêmes respecter des normes légales, qu'il s'agirait de mentionner au moins dans le rapport explicatif, faute de quoi on ne saura pas de quel contenu normatif il s'agit. De plus, abstraction faite de cette question, le renvoi aux prescriptions du constructeur cache des limitations de distance relevant du droit de l'UE, qui ne devraient pas être compatibles avec la pratique, ce qui soulève de nouveau la question de fond du rapport avec l'ARM.	Poste, SAAM, AMAG, VBZ
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
CDT, FSA, CHO	
Il manque la remarque selon laquelle le système d'automatisation ne devra alors plus intervenir.	CHO
Cet article est important pour la compréhension du concept de véhicule sans conducteur, raison pour laquelle il conviendrait d'y faire référence dans le commentaire du rapport explicatif concernant la définition donnée à l'art. 2. Il y aurait également lieu d'expliquer la signification de « véhicule à mode de conduite dual », faute de quoi le lecteur pourrait ne pas bien comprendre l'art. 34.	CDT
Il faudrait également clarifier ce que signifie « manuel » en relation avec le système d'automatisation, car un ordre de conduite et l'exécution de l'ordre sont deux choses différentes, ce qui explique pourquoi un ordre de conduite manuel pourra ou devra aussi être placé sous le contrôle du système d'automatisation pour son exécution.	CDT
L'al. 1 pourrait être formulé plus simplement (même si cette formulation pourrait être problématique selon l'interprétation que l'on fait de « manuellement »), à savoir : « Quiconque conduit un véhicule sans conducteur manuellement est réputé agir en qualité de conducteur. »	CDT
L'al. 2 pourrait être simplifié : « S'il ne dispose pas de commandes conventionnelles, le véhicule ne peut être conduit manuellement qu'aux fins du contrôle approfondi de son fonctionnement et conformément aux prescriptions du constructeur. »	CDT
L'al. 2 ne tient toutefois pas compte du fait que les « prescriptions du constructeur » doivent elles-mêmes respecter des normes légales, qu'il s'agirait de mentionner au moins dans le rapport explicatif, faute de quoi on ne saura pas de quel contenu normatif il s'agit. De plus, abstraction faite de cette question, le renvoi aux prescriptions du constructeur cache des limitations de distance relevant du droit de l'UE, qui ne devraient pas être compatibles avec la pratique, ce qui soulève de nouveau la question de fond du rapport avec l'ARM.	CDT
Question 34 : Approuvez-vous les exigences communes applicables à l'opérateur et à la personne qui conduit manuellement le véhicule sans conducteur, notamment les prescriptions relatives au permis de conduire, à la formation (spécifique) et au cours de perfectionnement (art. 35) ?	
Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
ZH, BE, NW, GL, FR, SH, AI, SG, GR, AG, TI, VD, PS, UVS, economiesuisse, CCCS, CCPCS, CCDJP, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse, TCS, VFAS, BPA, Poste, CDT, FRS, CI CDS, Routiers, L-Drive, Pro Velo, Road-Cross, SAAM, Suva, Swissdrive, ATE, Spc, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, MyBuxi, PUSCH, Swissmoves, TPG, VBZ	
Les notions de « formation spécifique » puis de « cours de perfectionnement » doivent être complétées afin d'en comprendre le sens, car à priori ces notions sont différentes.	SwissMoves
Les dispositions de l'art. 35, al. 2, OCA selon lesquelles l'opérateur ou la personne qui conduit manuellement le véhicule sans conducteur doit satisfaire les exigences en matière de capacité de conduire et ne pas exercer son activité sous l'influence de l'alcool devraient être précisées.	NW, SH, SG, AG, CCCS, FOR, KpOW
Il paraît judicieux de renvoyer ici aux règles de la circulation de l'OCR et de préciser que ces règles s'appliqueront également aux opérateurs. À défaut de renvoi, il faudrait au moins définir une limite d'alcoolémie claire ou prévoir une interdiction de consommer de l'alcool.	NW, SH, CCCS, KpOW, FOR
Pour que la limite d'alcoolémie applicable soit claire, l'OCA devrait renvoyer à l'art. 2a OCR.	ZH
De plus, il serait important à nos yeux que les opérateurs soient soumis aux mêmes exigences élevées que les chauffeurs professionnels en matière de capacité de conduire. Il conviendrait donc de préciser, par exemple, le taux limite d'alcoolémie en pour-mille.	BE

<p>Pour la police, contrôler que les opérateurs remplissent les exigences en matière de capacité de conduire et qu'ils ne sont pas sous l'influence de l'alcool ne sera que difficilement possible, car les opérateurs exerceront la surveillance des véhicules depuis le bureau.</p>	<p>BE, ZH, NW SH, SG, AG, FOR, CCCS, CDSVS, SCPVS, UVS, KpOW</p>
<p>Pour effectuer les contrôles, il faudrait une base légale autorisant les contrôles en entreprise, par analogie avec l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1) et l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCR).</p>	<p>ZH, NW, SG, SH, AG, FOR, CCCS, KpOW</p>
<p>Nous nous félicitons que l'ordonnance prévoit l'obligation de suivre une formation pour l'utilisation de véhicules sans conducteur. La question se pose toutefois de savoir si les opérateurs devront en outre passer un examen, avant d'obtenir l'autorisation de conduire un véhicule sans conducteur (voir également l'avis relatif à la question 1).</p>	<p>AG</p>
<p>En ce qui concerne la punissabilité des opérateurs sous l'influence de l'alcool, l'art. 44, al. 2, let. j, OCA ne prévoit qu'une simple contravention. Cette réglementation nous paraît également inappropriée, eu égard au danger potentiel. Elle devrait plutôt être harmonisée avec les peines prévues aux art. 91 et 91a LCR en cas d'incapacité de conduire.</p>	<p>ZH, NW, SH, GR, FOR, CCCS, CCPCS, CCDJP, CDSVS, SCPVS, UVS, KpOW</p>
<p>Étant donné qu'ils agissent en tant qu'autorités de délivrance des autorisations pour les véhicules sans conducteur et, partant, pour les opérateurs (art. 39 ss), les cantons devraient être informés dès que des opérateurs sont engagés et que des formations ou des perfectionnements sont suivis (preuve à fournir au service des automobiles).</p>	<p>SH, CCCS, KpOW</p>
<p>Au reste, il y a lieu d'exiger au moins le permis de conduire de la catégorie B, y compris pour les véhicules dont la vitesse maximale est limitée.</p>	<p>SH, AI, CCCS, KpOW</p>
<p>art. 35 al. 2 : remplacer "ou" par "e"</p>	<p>VD</p>
<p>art. 35 al. 5 : cf. Q. 29 concernant la formation</p>	<p>VD</p>
<p>On peut se demander pourquoi un opérateur sans possibilité physique de conduire le véhicule devrait posséder le permis de conduire de la catégorie correspondante. Il est plus important qu'il soit capable de faire circuler le véhicule en toute sécurité avec les moyens auxiliaires prévus à cet effet. Cela devrait éventuellement être vérifié avant la première mise en service « productive », à la faveur d'un genre d'examen de conduite (avec un expert à bord du véhicule « conduit » par l'opérateur et un second expert observant ce dernier à son lieu de travail). L'opérateur obtiendrait ainsi l'autorisation de conduire un véhicule sur un trajet donné. Ce serait indiqué en particulier en cas de trafic mixte.</p>	<p>BE</p>
<p>Les opérateurs doivent satisfaire à des exigences élevées. Il paraît donc approprié d'exiger une formation, une attestation et des perfectionnements. La formation dispensée par le constructeur ne semble être qu'une possibilité parmi d'autres. On pourrait également envisager une formation avec attestation de compétences dispensée dans des structures existantes (centres de sécurité routière, spécialistes en formation initiale et continue dans le domaine de la sécurité routière, etc.).</p>	<p>BE</p>
<p>Art. 35, al. 1 et 2 : proposition de modification : « Les personnes qui exercent le contrôle opérationnel et la surveillance d'un véhicule sans conducteur ou le conduisent manuellement doivent posséder l'aptitude et les qualifications nécessaires à la conduite, disposer d'un permis de conduire de la catégorie correspondante au véhicule et, lors de l'exercice de leur activité, remplir les exigences en matière de capacité de conduire (art. 31 LCR). »</p>	<p>Poste, CDT, SAAM, A- MAG, VBZ</p>
<p>Art. 35, al. 3 et 4 : proposition de modification : « Elles doivent disposer d'une attestation de formation du constructeur (art. 30) et se perfectionner conformément aux prescriptions de ce dernier. »</p>	<p>Poste, CDT, SAAM, A- MAG, VBZ</p>
<p>Il nous paraît indiqué de soumettre les opérateurs à une réglementation de la durée du travail et de la durée de la conduite (OTR 1 et OTR 2 ?), avec enregistrement de la durée du travail (tachygraphe ?).</p>	<p>Swissdrive</p>
<p>Les responsabilités doivent être réglées clairement.</p>	<p>Swissdrive</p>
<p>Scénario : un véhicule d'un service de mobilité est « à l'arrêt ». Pour des raisons techniques, il ne peut pas être joint par un téléopérateur (panne du réseau de communication mobile) et aucune personne à bord ne possède le permis de conduire approprié (ou n'est capable de conduire le véhicule). Que se passe-t-il maintenant ?</p>	<p>mybuxi</p>

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

LU, UR, SZ, OW, ZG, SO, BS, BL, AR, TG, VS, NE, GE, JU, asa, Mobilité piétonne, FSA, ASA

Les opérateurs doivent posséder au moins le permis de conduire de la catégorie B, y compris pour les véhicules dont la vitesse maximale est limitée.

LU, UR, OW,
SO, AR, TG,
VS, ZG, NE,
GE, JU, SZ,
asa

Art. 35, al. 2 : comment l'état de sobriété exigé pourra-t-il être contrôlé par la police cantonale si l'opérateur se trouve par exemple dans un autre canton ? Ce n'est qu'en cas d'incident ou d'événement que l'autorité pourra agir. Toutefois, le temps de trouver l'opérateur impliqué, de présenter une demande d'entraide judiciaire intercantonale et de faire intervenir la police du canton concerné, de précieuses heures seront probablement perdues.

BS, BL

Cet article n'est pas clair : ces personnes seront-elles soumises aux dispositions s'appliquant aux autres chauffeurs professionnels ? Ou à celles valables pour les nouveaux conducteurs ? Ou encore aux règles générales ?

SO

À l'al. 2, limiter l'interdiction d'exercer l'activité à l'influence de l'alcool uniquement n'a guère de sens, car les stupéfiants et les médicaments peuvent aussi avoir une influence. Nous proposons donc de modifier la phrase concernée comme suit : « L'activité ne doit pas être exercée en état d'incapacité de conduire. »

LU, BS, BL
SO, ZG, ASA

Précision concernant l'art. 35, al. 2 : les taux d'alcoolémie applicables seront-ils les mêmes que pour les conducteurs de véhicules automobiles ou vise-t-on 0,0 mg/l (sanction ?)

UR

Pour la police, contrôler que les opérateurs remplissent les exigences en matière de capacité de conduire ne sera que difficilement possible, car les opérateurs exerceront la surveillance des véhicules à distance.

OW TG, NE

Pour effectuer les contrôles, il faudrait une base légale autorisant les contrôles en entreprise, par analogie avec l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1) et l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCR).

OW, NE, TG

La peine prévue à l'art. 44, al. 2, let. j, n'est dans tous les cas qu'une contravention. Il conviendrait de prévoir des sanctions plus différenciées.

OW, BS, BL,
SO

Sous cette forme, l'obligation de formation prévue aux al. 3 et 4 concernerait également les experts de la circulation. Cette charge supplémentaire ne se justifierait pas en raison du faible nombre de véhicules concernés. Nous proposons donc d'exempter les experts de la circulation de cette obligation. Une autre solution consisterait à prescrire la présence de personnes dûment formées lors du contrôle des véhicules.

LU

Il faudrait aussi examiner la question de savoir si le non-respect des exigences pourrait entraîner un retrait de permis.

BS

Si les véhicules automatisés transportent des personnes, les opérateurs devront disposer en outre d'une autorisation de transport de personnes à titre professionnel.

Mobilité pié-
tonne, FSA**Question 35 : Acceptez-vous que, pour les véhicules sans conducteur dépourvus de poste de conduite, le poids à vide n'inclue pas le poids du conducteur (art. 36) ?****Approbation de principe** (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, BL, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UVS, economiesuisse, CCCS, asa, CCPCS, CCDJP, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse, Poste, CDT, FRS, Mobilité piétonne, CI CDS, Routiers, L-Drive, RoadCross, SAAM, FSA, Swissdrive, TCS, VFAS, ASA, Spc, AMAG, FOR, KpOW, AG, Mobility, MyBuxi, Swissmoves, TPG

L'art. 7, al. 1, let. c, OETV devrait alors faire référence à cet article.

LU

Le contenu de cet article va de soi. Pour les véhicules sans conducteur dépourvus de poste de conduite, aucune autorité ne devrait vouloir compter, lors de la détermination du poids à vide du véhicule conformément à l'art. 7, al. 1, let. c, OETV, 75 kg pour un conducteur inexistant. L'article pourrait donc être supprimé.

Poste, CDT,
SAAM,
AMAG, Mo-
bility

Il y a lieu d'exiger au moins le permis de conduire de la catégorie B, y compris pour les véhicules dont la vitesse maximale est limitée.

SO

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

-

Aucun

Question 36 : Approuvez-vous la réglementation relative aux commandes des véhicules sans conducteur (art. 37) ?**Approbation de principe** (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, BL, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UVS, economiesuisse, CCCS, asa, CCPCS, CCDJP, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse, TCS, VFAS, BPA, Poste, FRS, Mobilité piétonne, CI CDS, Routiers, L-Drive, RoadCross, SAAM, FSA, Suva, Swissdrive, ASA, Spc, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, MyBuxi Swissmoves, TPG, VBZ

Il faudrait indiquer dans le permis de circulation si des commandes sont disponibles et, le cas échéant, lesquelles. AG

Cela devrait être indiqué dans le permis de circulation actuel dans une rubrique « Remarques » et les codes correspondants devraient être mis à disposition ou, de préférence, inscrits lors de la réception par type. BE

L'OCA ne dit pas explicitement si les véhicules sans conducteur doivent pouvoir être conduit manuellement. Si tel est le cas (ce qui semble implicitement souhaité), l'art. 37 al. 2 doit être modifié : "si le véhicule dispose des commandes" sous-entend que cela n'est pas nécessaire. VD

(Concerne uniquement la version allemande) Jusqu'ici les véhicules non automatisés sont non pas « bedient », mais « gesteuert », tandis que les véhicules automatisés sont plutôt « bedient », comme les ordinateurs. Il serait donc plus compréhensible de formuler la disposition comme suit : « Verfügt ein führerloses Fahrzeug über keine konventionelle Steuervorrichtung, gibt die Zulassungsbehörde im Fahrzeugausweis an, über welche Bedienelemente das Fahrzeug zur Vornahme von Fahrmanövern verfügt. »

Poste,
SAAM,
AMAG, VBZ**Rejet de principe** (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

LU, CDT, ASA, CHO

L'al. 2 est inutile et devrait donc être supprimé. Ces informations figurent déjà dans le manuel d'utilisation. LU

Des commandes devraient toujours être disponibles. Les trolleybus, par exemple, sont équipés d'un moteur de secours. CHO

(Concerne uniquement la version allemande) Jusqu'ici les véhicules non automatisés sont non pas « bedient », mais « gesteuert », tandis que les véhicules automatisés sont plutôt « bedient », comme les ordinateurs. Il serait donc plus compréhensible pour le lecteur de formuler la disposition comme suit : « Verfügt ein führerloses Fahrzeug über keine konventionelle Steuervorrichtung, gibt die Zulassungsbehörde im Fahrzeugausweis an, über welche Bedienelemente das Fahrzeug zur Vornahme von Fahrmanövern verfügt. »

CDT

Question 37 : Approuvez-vous la réglementation relative à la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne son contenu et le rapport que le requérant doit entretenir avec la Suisse (art. 39) ?**Approbation de principe** (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SH, AR, AI, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UVS, economiesuisse, CCCS, asa, CCPCS, CCDJP, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse, VFAS, BPA, FRS, CI CDS, Routiers, L-Drive, Pro Velo, RoadCross, SAAM, ATE, Spc, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, PUSCH, Swissmoves, TPG

(Concerne uniquement la version allemande) Le terme de « Genehmigung » doit être remplacé par « Bewilligung ». UVS,
CDSVS,
SCPVS⁵

(Concerne uniquement la version allemande) Il conviendrait de demander une « Bewilligung » [autorisation] et non simplement une « Genehmigung » [approbation]. Une autorisation peut s'accompagner, si nécessaire, d'obligations supplémentaires, ce qui n'est pas possible pour une approbation (voir aussi les remarques concernant la question 1). NW, SH,
CCCS, FOR,
KpOW

Il y aurait lieu d'éventuellement préciser s'il sera possible de déposer la demande directement lors de l'établissement ou de la domiciliation en Suisse ou seulement après un certain délai. Un délai réduirait BE

⁵ Avis de CDSVS et SCPVS reportés depuis la question 36.

le potentiel d'abus de la part du service d'immatriculation (par analogie avec l'immatriculation de « voitures neuves d'occasion » provenant de l'étranger, visant à contourner les sanctions liées au CO ₂).	
Les critères d'évaluation des demandes devraient encore être précisés.	UR, NW, SH, AR, AI, VS, NE, GE, CCCS, asa, KpOW
Les critères d'évaluation des demandes d'autorisation des conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur devraient encore être précisés par un centre de compétence agréé par la Confédération.	ZG
Les critères d'évaluation des demandes doivent toutefois être concrétisés par l'OFROU, dans des dispositions impératives pour les cantons	VD
L'autorisation devrait également être délivrée par cet organisme centralisé. Cela garantirait la mise en œuvre uniforme de ces projets.	ZG
Les demandes de ce type devraient être centralisées auprès de l'OFROU et les autorités cantonales de délivrance des autorisations invitées à fournir des informations comme élément de la demande, plutôt que le contraire. Cela afin de garantir un traitement uniforme dans tout le pays.	TI
Attention toutefois au fait que les cantons pourront avoir des autorités différentes en charge de ces autorisations.	VD
Il faut laisser suffisamment de temps aux cantons pour régler les compétences. Il sera en effet peut-être nécessaire de modifier des lois cantonales, ce qui nécessite un certain temps.	NW, SH, GR, CCPCS, CCDJP CCCS, FOR, KpOW
Art. 39, al. 1 : cet alinéa est formulé de manière quelque peu compliquée et pourrait être simplifié comme suit : « Les personnes physiques domiciliées en Suisse et les personnes morales ayant leur siège ou un établissement en Suisse peuvent déposer une demande d'autorisation des conditions d'utilisation auprès du canton d'immatriculation ou de l'autorité militaire compétente. »	SAAM, AMAG
Art. 39, al. 2 : « La demande peut concerner [...] plusieurs véhicules du même type. » A contrario, faudra-t-il déposer plusieurs demandes pour différents types de véhicules ? Quel est le but de cette disposition ? Le rapport explicatif devrait clarifier ces questions.	SAAM, AMAG
Art. 39, al. 3, let. a : il devrait mieux ressortir de cette disposition qu'il ne sera pas nécessaire de documenter chaque tronçon de la zone d'utilisation. Proposition : « une description de la zone d'utilisation et de ses limites, des principaux tronçons, des endroits particulièrement complexes et des autres éléments (art. 4, al. 4) ; »	SAAM, AMAG
Art. 39, al. 3, let. a : il conviendrait de remplacer le terme de « tronçons » par celui de « zone d'utilisation ». En nous référant à nos remarques introductives, nous considérons qu'il est essentiel de ne pas parler ici de « tronçons ». Afin d'exploiter le potentiel des transports autonomes et de permettre des applications judiciaires, il ne faut pas partir du principe que les véhicules circuleront sur des tronçons fixes, comme c'est le cas par exemple pour le trafic de ligne. Une simple déviation pourrait sinon déjà poser des problèmes. Avec la formulation actuelle, il y a un risque d'interprétation étroite, selon laquelle les transports seraient autorisés uniquement sur des tronçons fixes et non dans des zones délimitées. Le terme de « tronçon » devrait donc impérativement être remplacé par celui, par exemple, de « zone d'utilisation ».	Poste, AMAG
Art. 39, al. 3, let. a : « une description des conditions d'utilisation pour lesquelles l'autorisation est demandée, y compris des tronçons de la zone d'utilisation et des limites des conditions, ainsi que des informations sur les endroits particulièrement complexes et sur les éléments à prévoir selon l'art. 4, al. 4 ; »	Poste, AMAG
Alinéa 3.a : Ceci est seulement applicable si la capacité du système d'automatisation et les conditions d'utilisations sont différents	LOXO
Alinéa 3.b : Il n'est pratiquement pas possible de designer les risque de chaque tronçon d'une large ODD. Il est proposé de généraliser les types de risque par les différentes sections de tronçons.	LOXO
Alinéa 3.f : Il n'est absolument pas justifié d'ignorer les type L, T et charriot à moteur mentionnées dans l'OETV. Nous avons toujours eu des avantages d'avoir les types suisses des véhicules et ceci ne doivent pas être changé pour les véhicule automatisés. Nous avons des services techniques compétant sur ces types de véhicule qui sont à la fois des organes accrédité auprès des KBA en Allemagne pour	LOXO

les règlementation des véhicule automatisé notamment UNECE 155-R157, e.g. : L'offre combiné de CertX-FAKT qui est déjà en place.	
Art. 39, al. 3, let. b : celui qui signe l'attestation écrite (?) du constructeur doit décider lui-même de le faire et l'ordonnance ne peut pas disposer de manière juridiquement valable que ce sera l'importateur en tant que représentant du constructeur. Cet aspect relève du droit privé. Proposition : « une évaluation de la conformité de la zone d'utilisation avec les conditions d'utilisation inhérentes à la construction des véhicules, ainsi qu'une présentation des scénarios et des endroits dangereux évalués et une attestation de l'adéquation des conditions d'utilisation par le constructeur ; »	SAAM, AMAG
Art. 39, al. 3, let. c : ces restrictions devraient déjà ressortir de l'ODD et de la réception par type pour l'immatriculation du véhicule.	SAAM, AMAG
Les let. d et e ne sont pas commentées dans le rapport explicatif. Il conviendrait donc de le compléter. Il faudrait en outre éventuellement améliorer la formulation.	SAAM, AMAG
Art. 39, al. 3, let. f : voir à ce sujet l'avis concernant l'art. 11.	SAAM, AMAG
Le paragraphe 3 f de cet article exige explicitement un certificat de conformité UE, ce qui a pour conséquence que seuls les véhicules ayant fait l'objet d'une réception UE entrent en ligne de compte. De l'avis du TCS, la prescription devrait être plus ouverte et autoriser également les véhicules provenant de l'extérieur de l'Europe, au moins pour les véhicules à batterie électrique (propulsion énergétiquement efficace sans émissions de polluants et de gaz à effet de serre lors de l'utilisation). L'importateur de tels véhicules doit s'assurer en conséquence pour des raisons de responsabilité (du fait des produits).	TCS
L'art. 39, al. 5, donne à l'autorité cantonale compétente en matière d'évaluation le droit de réclamer des informations complémentaires. L'intention du législateur est certainement de signifier que la liste de l'art. 39 ne doit pas être considérée comme exhaustive. Cela ouvre toutefois la porte à un véritable « patchwork fédéral » et à des processus d'autorisation comportant de nombreuses exigences supplémentaires (parfois même arbitraires et exagérées).	Poste, AMAG
Il serait souhaitable que de telles exigences supplémentaires (locales) non prescrites par l'ordonnance ne soient de manière générale pas autorisées, ou qu'elles ne puissent être fixées qu'en accord avec le groupe de suivi de l'OFROU ou encore après que celui-ci ait été consulté et ait émis une recommandation (compléter l'art. 39 par analogie avec l'art. 40, al. 6).	Poste, AMAG
L'al. 4 devrait être supprimé. Tous les contenus énumérés devraient être examinés pour tout nouveau type de véhicules.	NW, SH, CCCS, FOR, KpOW, UVS, CDSVS, SCPVS ⁶
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) ZH, LU, SO, BS, BL, SG, TG, CDT, Mobilité piétonne, FSA, CHO, MyBuxi, RZU	
Art. 39, al. 1 : cet alinéa est formulé de manière quelque peu compliquée et pourrait être simplifié comme suit : « Les personnes physiques domiciliées en Suisse et les personnes morales ayant leur siège ou un établissement en Suisse peuvent déposer une demande d'autorisation des conditions d'utilisation auprès du canton d'immatriculation ou de l'autorité militaire compétente. »	CDT
Art. 39, al. 2 : « La demande peut concerner [...] plusieurs véhicules du même type. » A contrario, faudra-t-il déposer plusieurs demandes pour différents types de véhicules ? Quel est le but de cette disposition ? Le rapport explicatif devrait clarifier ces questions.	CDT
Art. 39, al. 3, let. a : il devrait mieux ressortir de cette disposition qu'il ne sera pas nécessaire de documenter chaque tronçon de la zone d'utilisation. Proposition : « une description de la zone d'utilisation et de ses limites, des principaux tronçons, des endroits particulièrement complexes et des autres éléments (art. 4, al. 4) ; »	CDT
Art. 39, al. 3, let. b : celui qui signe l'attestation écrite (?) du constructeur doit décider lui-même de le faire et l'ordonnance ne peut pas disposer de manière juridiquement valable que ce sera l'importateur en tant que représentant du constructeur. Cet aspect relève du droit privé. Proposition : « une évaluation de la conformité de la zone d'utilisation avec les conditions d'utilisation inhérentes à la construction des véhicules, ainsi qu'une présentation des scénarios et des endroits dangereux évalués et une attestation de l'adéquation des conditions d'utilisation par le constructeur ; »	CDT

⁶ Avis de CDSVS et SCPVS reportés depuis la question 36.

Art. 39, al. 3, let. c : ces restrictions devraient déjà ressortir de l'ODD et de la réception par type pour l'immatriculation du véhicule.	CDT
Les let. d et e ne sont pas commentées dans le rapport explicatif. Il conviendrait donc de le compléter. Il faudrait en outre éventuellement améliorer la formulation.	CDT
Art. 39, al. 3, let. f : voir à ce sujet l'avis concernant l'art. 11.	CDT
Les informations sur les exigences relatives à l'autorisation des conditions d'utilisation ou d'un tronçon sont encore insuffisantes. Nous ne sommes donc pas en mesure de donner un avis.	SG
Il y aurait lieu d'éventuellement préciser s'il sera possible de déposer la demande directement lors de l'établissement ou de la domiciliation en Suisse ou seulement après un certain délai. Un délai réduirait le potentiel d'abus de la part du service d'immatriculation (par analogie avec l'immatriculation de « voitures neuves d'occasion » provenant de l'étranger, visant à contourner les sanctions liées au CO ₂).	BS
(Concerne uniquement la version allemande) Il conviendrait de demander une « Bewilligung » [autorisation] et non simplement une « Genehmigung » [approbation]. Une autorisation peut s'accompagner, si nécessaire, d'obligations supplémentaires, ce qui n'est pas possible pour une approbation (voir aussi les remarques concernant la question 1).	ZH, BS, BL
(Concerne uniquement la version allemande) Il conviendrait de demander une « Bewilligung » et non une « Genehmigung » (voir les remarques concernant la question 28).	TG
Il faut laisser suffisamment de temps aux cantons pour régler les compétences. Il sera en effet peut-être nécessaire de modifier des lois cantonales, ce qui nécessite un certain temps.	BS, BL
Les cantons ne disposent pas des ressources ni des connaissances techniques nécessaires pour délivrer ce genre d'autorisations. Le risque existe en outre que la pratique de délivrance des autorisations diffère d'un canton à l'autre. Nous proposons par conséquent que cette tâche soit transférée à une autorité fédérale.	LU
Nous préférierions que les autorisations soient de la compétence de la Confédération, soit en option, soit de manière générale. Comme nous l'avons déjà mentionné plus haut, la Suisse devrait adopter des règles plus libérales que celles de l'UE, dans la mesure où elles ne s'appliquent qu'en Suisse.	mybuxi
Selon le commentaire du rapport explicatif, les cantons seront libres d'aménager la procédure comme ils l'entendent. Toutefois, si les cantons n'appliquent pas tous les mêmes conditions ou procédures, cela pourrait être problématique, en particulier dans les cas où des zones d'utilisation ou des tronçons dépassent les frontières cantonales.	SG
De notre point de vue, il n'est pas opportun d'attribuer la responsabilité de déposer la demande d'autorisation au détenteur du véhicule. Nous recommandons de régler cette question par analogie avec l'autorisation relative au parcage automatisé, ce qui signifie que la demande devrait incomber au constructeur. D'une part, c'est lui qui connaît le mieux les conditions d'utilisation appropriées de son produit ; d'autre part, la plupart des détenteurs de véhicules (même s'il s'agit d'exploitants professionnels de flottes de véhicules) dépendront de toute façon largement de l'aide du constructeur pour établir la demande. Une réglementation analogue à celle du parcage automatisé garantirait que les demandes seront déposées avec un niveau de qualité élevé et qu'elles pourront être évaluées efficacement. La charge de travail – très élevée – imposée aux cantons par l'exécution de cette nouvelle tâche s'en trouvera ainsi limitée. Pour ce qui est des compétences relatives à la procédure de demande, voir la question 38.	SO
En ce qui concerne les critères à prendre en compte pour la demande et l'autorisation, le projet met l'accent sur les aspects sécuritaires et techniques. La RZU considère également que ce sont des conditions de base essentielles du lancement de systèmes de conduite automatisée. Elle est cependant d'avis que l'évaluation des demandes d'autorisation des conditions d'utilisation de la conduite automatisée ne devra pas reposer sur ces seuls critères. Il conviendrait de prescrire que l'évaluation porte également sur les objectifs et les conséquences d'une autorisation du système automatisé du point de vue de l'aménagement du territoire et de la planification des transports . Du point de vue de la RZU, la formulation de l'art. 40, al. 5, – selon laquelle l'autorité compétente peut édicter des prescriptions supplémentaires dans la mesure où des motifs liés aux conditions locales l'imposent – n'obligera pas suffisamment à tenir compte de ces objectifs et conséquences. Il y a donc lieu de compléter les art. 39 et 40 en conséquence.	RZU
Justification : les travaux que la RZU a menés jusqu'ici sur cette thématique (projet de recherche sur les effets différenciés de la conduite automatisée sur le territoire) ont clairement montré que les conséquences des véhicules automatisés du point de vue du territoire comportent en partie des risques considérables, mais présentent aussi des opportunités pour les objectifs d'aménagement et de planification. De l'avis de la RZU, il est donc nécessaire d'aborder le lancement des systèmes de conduite automatisée en ayant pleinement conscience de ces risques et de ces opportunités, afin d'exploiter les	

possibilités techniques des systèmes pour atteindre les objectifs d'aménagement du territoire et de planification des transports. Cela signifie que les prescriptions et les réglementations devraient déboucher sur une utilisation de la conduite automatisée dans l'actuel système des transports qui soit axée sur ces objectifs, par exemple le développement interne et l'objectif zéro net.	
Pour les véhicules servant au transport de voyageurs, il devrait y avoir l'obligation de prouver qu'ils remplissent les exigences d'un accès sans obstacles. Nous proposons donc de compléter la liste de l'al. 3 par une let. g : <i>g. pour les véhicules destinés au transport de personnes, la preuve qu'ils remplissent les exigences relatives aux services de transport conformément à la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand).</i>	Mobilité piétonne, FSA
L'al. 4 devrait être supprimé. Tous les contenus énumérés devraient être examinés séparément pour chaque type de véhicules.	ZH, BS, BL
Nous proposons de supprimer l'al. 4 sans le remplacer. C'est précisément pour les nouveaux ou les autres types de véhicules que les indications prévues à l'al. 3, let. a et e, doivent être fournies. Tous les contenus énumérés devraient être examinés séparément pour chaque type de véhicules.	TG
Nous pensons que c'est positif pour la Suisse. Aucun amateurisme n'est cependant permis et une approbation par des structures démocratiques est nécessaire. Il ne doit pas s'agir d'un processus purement administratif. Après tout, la population sera systématiquement mise en danger (ce serait sinon une automatisation de niveau 5). La responsabilité du constructeur devrait être réglée de la même manière que pour les entreprises ferroviaires. Enfin, le constructeur devrait être tenu d'apporter la preuve de sa capacité à assumer cette responsabilité dans le pays.	CHO
Question 38 : Approuvez-vous la réglementation relative au traitement et à l'évaluation de la demande d'autorisation des conditions d'utilisation, notamment en ce qui concerne les preuves à apporter, l'obligation de solliciter l'autorisation du canton concerné (et de l'OFROU si les conditions d'utilisation s'étendent aux routes nationales), ainsi que le droit de l'armée, de l'OFT et de l'OFDF d'être entendus (art. 40) ?	
Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SH, AR, AI, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, economiesuisse , asa , CCDJP , CCPCS , auto-suisse , TCS , VFAS , FRS , CI CDS , L-Drive , RoadCross , SAAM , Spc , AMAG , LOXO , Mobility , Swiss-moves , TPG	
	SwissMoves
Cet article pourrait être formulé plus simplement et son intitulé mieux refléter son contenu (« Compétence décisionnelle, octroi de l'autorisation et consultation d'autres autorités »).	SAAM
	TPG
Nous renvoyons en outre aux remarques relatives à la question 1.	AG
La conception et le développement des véhicules sans conducteur sont extrêmement dynamiques. Pour être à même de remplir leur rôle en matière d'autorisation et d'immatriculation, les cantons devront disposer de connaissances et de compétences qui font actuellement défaut à plusieurs d'entre eux. La coordination avec d'autres cantons ou avec l'OFROU sera donc indispensable et devra être développée.	SH
	TI
Attention toutefois au fait que les cantons pourront avoir des autorités différentes en charge de ces autorisations	VD
Les preuves que les requérants devront apporter énumérées à l'al. 4 sont appropriées et offrent une marge de manœuvre suffisante pour tenir compte de la rapide évolution des véhicules sans conducteur.	SH
Art. 40, al. 1, proposition : « Le traitement de la demande et l'autorisation des conditions d'utilisation sont de la compétence du canton d'immatriculation. Si la zone d'utilisation de véhicules militaires se limite à des terrains propriété de la Confédération et gérés par le DDPS, c'est l'autorité d'immatriculation de l'armée qui est compétente. »	SAAM, AMAG
Le rapport explicatif devrait souligner qu'il est très important, en particulier dans l'intérêt de l'acceptation sociale à l'échelon cantonal, d'impliquer les communes concernées, car elles auront une influence décisive sur l'attitude de la population vis-à-vis des véhicules automatisés.	

Art. 40, al. 3 : il n'est pas précisé s'il doit s'agir de terrains propriété de la Confédération ou non. En outre, il n'est pas vraiment évident pour le lecteur profane de comprendre qu'est-ce qui s'étend à quoi au niveau national ou international et lesquelles des trois autorités mentionnées devront être consultées cumulativement ou alternativement.	SAAM, AMAG
Il est expressément indiqué « trafic de ligne ». Toutefois, il est également possible d'accorder une concession pour le service conditionnel, ou courses à la demande (voir l'art. 6, let. c, de l'ordonnance sur le transport de voyageurs, OTV ; RS 745.11). Dans le présent projet d'ordonnance, il conviendrait donc de ne pas se limiter au seul trafic de ligne, mais de parler plus généralement de transport public de voyageurs soumis à concession. En outre, dans le cas des courses à la demande, ce n'est pas la ligne, donc le tronçon, qui sera déterminante, mais la zone de desserte (voir le point général plus haut). L'art. 40, al. 3, devrait donc être formulé comme suit : « 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 <u>ou à une zone de desserte</u> exploités par le trafic de ligne concessionnaire relevant du <u>transport public de voyageurs conformément à la loi sur le transport de voyageurs</u> , 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 douanes. »	Poste
Art. 40, al. 4, let. a : quand un véhicule sans conducteur est-il « seul » ?	Mobility, SAAM
Art. 40, al. 4, let. b : pourquoi « sur le tronçon déterminant » et non « sur tous les tronçons » ?	Mobility, SAAM
Art. 40, al. 4, let. b : « que l'infrastructure <u>sur le dans la tronçon déterminant zone déterminante</u> répond aux exigences techniques requises pour l'exploitation des véhicules sans conducteur ; »	Poste
Art. 40, al. 4, let. c : pourquoi un nombre de véhicules sans conducteur qui, jusqu'à nouvel avis, sera relativement faible devrait-il représenter un risque de surcharge à régler en particulier ?	Mobility, SAAM
Proposition de complément : L'al. 4, let. c, devrait être complété par l'obligation d'apporter la preuve qu'en cas de défaillance, les opérateurs seront à même d'intervenir rapidement pour remédier aux perturbations de la circulation routière qui s'ensuivent (justification : jusqu'ici, les essais sur le domaine public ont toujours échoué en raison de véhicules qui refusaient subitement tout service dans des endroits très fréquentés).	NW
Art. 40, al. 7 : quand une évaluation est-elle complète et quand ne l'est-elle pas ?	Mobility, SAAM
Voir remarques sur l'art. 13 concernant la proposition d'un CCMA/CHS.	SwissMoves
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) LU, ZG, SO, SG, TG, PS, UVS, CDSVS, SCPVS, CDT, Mobilité piétonne, Routiers, Pro Velo, FSA, ATE, Green-peace, PUSCH, RZU, VBZ, CHO	
Cet article pourrait être formulé plus simplement et son intitulé mieux refléter son contenu (« Compétence décisionnelle, octroi de l'autorisation et consultation d'autres autorités »).	CDT
Les cantons ne disposent pas des ressources ni des connaissances techniques nécessaires pour délivrer ce genre d'autorisations. Le risque existe en outre que la pratique de délivrance des autorisations diffère d'un canton à l'autre. Nous proposons par conséquent que cette tâche soit transférée à une autorité fédérale.	LU
Voir la remarque relative à l'art. 39. Pour les services opérant au niveau national, une autorisation cantonale occasionnera une lourde charge de travail et des frais importants et pourra en outre entraîner des « trous » dans l'offre.	mybuxi
Lorsqu'il sera nécessaire de solliciter l'autorisation d'un autre canton ou de l'OFROU (al. 2), il serait utile que les mêmes règles s'appliquent dans tous les cantons ou que l'OFROU édicte des prescriptions uniformes.	SG
Les autorisations des conditions d'utilisation devraient être délivrées par un centre de compétence (voir la question 37).	ZG
La RZU juge approprié que l'octroi de l'autorisation des conditions d'utilisation pour la conduite automatisée soit de la compétence des cantons. Elle estime cependant que les régions et les communes devraient impérativement être appelées à participer activement aux procédures d'autorisation et leurs préoccupations être prises en considération, notamment en raison des conséquences de la conduite automatisée aux échelons régional et communal. Dans le cadre de ces procédures, il faudrait notamment discuter à tous les échelons de comment les systèmes de conduite	RZU

automatisée peuvent être utilisés opportunément au niveau local et de comment en prévenir les conséquences négatives. Pour les grandes villes, il est impératif qu'elles participent au processus d'autorisation. L'art. 40 devrait être complété en conséquence.	
La question se pose de savoir si la responsabilité de l'octroi des autorisations peut vraiment être attribuée aux cantons. Certes, ce sont les cantons qui connaissent généralement le mieux les tronçons concernés, mais l'évaluation des demandes requerra de très grandes connaissances techniques et devrait, dans la plupart des cas, nécessiter de recruter des spécialistes. Dans le même temps, divers services d'autres cantons ou de l'administration fédérale devront être consultés. Il semble donc plus approprié que la responsabilité de l'évaluation des demandes d'autorisation soit confiée à l'échelon supérieur – autrement dit à une autorité fédérale – et que les cantons concernés soient consultés dans le cadre de la procédure et puissent imposer des conditions pour l'utilisation de tronçons situés leur territoire.	SO
Voir la réponse relative à la question 37. Les informations sur les exigences applicables sont encore insuffisantes pour donner un avis. Même si le requérant aura l'obligation de prouver que les exigences techniques du tronçon sont remplies, l'autorité de délivrance des autorisations devra avoir les mêmes connaissances techniques pour évaluer la demande et octroyer l'autorisation. Tant que ces conditions-cadres ne seront pas connues dans le détail, il n'est pas possible de donner un avis fondé.	SG
Dans le rapport explicatif (p. 7, en bas), il conviendrait d'exposer plus en détail comment le détenteur du véhicule devra apporter les preuves exigées. Faudra-t-il par exemple procéder à un certain nombre de courses d'essai ?	SG
La question se pose en outre de savoir quelle est la définition de « délai utile » (al. 1) dans ce contexte. Combien de temps avant le début de l'exploitation la demande d'autorisation devra-t-elle déposée ou l'autorisation disponible ? C'est important de le savoir en particulier pour les courses relevant des transports publics. Et combien de temps l'autorisation sera-t-elle valable ?	SG
Pour que l'autorisation soit délivrée, il faudra notamment qu'« assez d'opérateurs suffisamment qualifiés » soient prévus. Que faut-il comprendre par « assez » ? Y aura-t-il un nombre maximum de véhicules pouvant être surveillés par une seule personne ?	SG
Comment l'OFT ou les offices cantonaux des transports publics participeront-ils à la procédure lorsqu'il s'agira d'une demande pour un « moyen de transport de masse » (TP) ?	SG
Art. 40, al. 1, proposition : « Le traitement de la demande et l'autorisation des conditions d'utilisation sont de la compétence du canton d'immatriculation. Si la zone d'utilisation de véhicules militaires se limite à des terrains propriété de la Confédération et gérés par le DDPS, c'est l'autorité d'immatriculation de l'armée qui est compétente. » Le rapport explicatif devrait souligner qu'il est très important, en particulier dans l'intérêt de l'acceptation sociale à l'échelon cantonal, d'impliquer les communes concernées, car elles auront une influence décisive sur l'attitude de la population vis-à-vis des véhicules automatisés.	CDT
Art. 40, al. 3 : il n'est pas précisé s'il doit s'agir de terrains propriété de la Confédération ou non. En outre, il n'est pas vraiment évident pour le lecteur profane de comprendre qu'est ce qui s'étend à quoi au niveau national ou international et lesquelles des trois autorités mentionnées devront être consultées cumulativement ou alternativement.	CDT
Art. 40, al. 4, let. a : quand un véhicule sans conducteur est-il « seul » ?	CDT
Art. 40, al. 4, let. b : pourquoi « sur le tronçon déterminant » et non « sur tous les tronçons » ?	CDT
Art. 40, al. 4, let. c : pourquoi un nombre de véhicules sans conducteur qui, jusqu'à nouvel avis, sera relativement faible devrait-il représenter un risque de surcharge à régler en particulier ?	CDT
Art. 40, al. 7 : quand une évaluation est-elle complète et quand ne l'est-elle pas ?	CDT
L'art. 40 devrait être complété par un alinéa qui permette à l'autorité compétente de rejeter les demandes pour cause de non-respect de la loi sur l'aménagement du territoire ou d'incompatibilité avec les concepts de la Confédération, les plans sectoriels et directeurs des cantons ainsi que la planification communale.	UVS
L'al. 4, let. c, devrait être complété par la preuve que l'utilisation des véhicules n'entraînera pas, outre des surcharges du trafic, une augmentation excessive du trafic moyen, due en particulier à des trajets à vide. Le taux d'occupation moyen ne devrait par exemple pas être inférieur à 1. Idéalement, il conviendrait de démontrer comment optimiser le taux d'occupation du mieux possible.	UVS

<p>La liste des critères à remplir pour obtenir une autorisation devrait être complétée par la condition suivante : <u>« Les véhicules sans conducteur ne sont pas autorisés à circuler sur les trottoirs, dans les zones piétonnes interdite au trafic motorisé et sur les voies cyclables. »</u></p>	<p>PS, Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH</p>
<p>Mobilité piétonne demande que seules soient autorisées des conditions d'utilisation selon lesquelles les véhicules pourront aussi être conduits manuellement. Il y aurait en outre lieu d'exclure la circulation sur les trottoirs, dans les zones piétonnes et sur les chemins pour piétons.</p>	<p>Mobilité piétonne, FSA</p>
<p>En complément à l'al. 4, let. c :: <u>« Elle ne doit en outre pas nuire à la sécurité et à l'attrait des chemins piétonniers et des voies cyclables. »</u></p>	<p>PS, Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH</p>
<p>Sur le fond, les exigences sont appropriées. Il faudrait cependant également exiger la présentation d'un plan d'urgence pour les pannes et les accidents.</p>	<p>Routiers</p>
<p>Sur le fond, il faudrait que tous les acteurs publics concernés, les associations de transport, les représentants des intérêts des personnes handicapées, etc. soient consultés. C'est pourquoi Mobilité piétonne demande que les demandes concernant la voie publique fassent toujours l'objet d'une consultation publique.</p>	<p>Mobilité piétonne, FSA</p>
<p>L'article doit impérativement être complété par l'obligation d'obtenir l'autorisation de la commune concernée. Celle-ci devra être consultée lors de l'évaluation des conditions de l'art. 40, let. a à c, en particulier si l'autorité compétente est une autorité cantonale.</p>	<p>CDSVS, SCPVS, UVS, VBZ</p>
<p>L'autorisation des conditions d'utilisation des véhicules sans conducteur n'est pas uniquement une question d'immatriculation des véhicules, qui, d'après le droit fédéral, est une tâche cantonale. Elle autorisera dans le même temps un modèle commercial, à savoir l'offre commerciale de services de transport similaires aux services de taxi dans des véhicules sans conducteur (ci-après « taxis-robots »).</p>	<p>CDSVS, SCPVS, UVS, VBZ</p>
<p>Ce modèle commercial est actuellement mis en œuvre pour la première fois dans plusieurs villes des États-Unis par les leaders mondiaux de la conduite automatisée. D'autres grands groupes mondiaux des secteurs du numérique et de l'automobile développent également des systèmes de taxis-robots. Sur le plan commercial, le modèle vise les zones à forte densité de population, c'est-à-dire les villes et les grandes agglomérations, et peut potentiellement nuire aux transports publics existants, ce qui n'est pas souhaitable du point de vue de la politique des transports. Les problèmes qui se posent lorsque les villes ne participent pas à l'élaboration de la réglementation de cette nouvelle technologie, qui les concerne de très près, sont évidents dans l'État de Californie.</p>	<p>CDSVS, SCPVS, VBZ</p>
<p>C'est pourquoi les villes doivent impérativement être parties prenantes dans la procédure d'autorisation des conditions d'utilisation des véhicules sans conducteur. Il faudra notamment que la satisfaction des conditions d'octroi de l'autorisation soit aussi évaluée par les villes directement concernées, afin de vérifier par exemple si, comme prévu à la let. c, l'exploitation des véhicules sans conducteur ne perturbera ou ne surchargera pas le trafic local.</p>	<p>CDSVS, SCPVS, UVS, VBZ</p>
<p>Du point de vue des transports publics urbains, il faut s'attendre à ce que ce nouveau modèle commercial basé sur des systèmes de véhicules sans conducteur et similaire aux services de taxi (mobilité à la demande) fasse augmenter la demande d'utilisation de l'infrastructure des arrêts des transports publics. Cela ne devra toutefois pas se faire au détriment du trafic de ligne des transports publics. Conformément à l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR), ce dernier ne doit pas être gêné aux arrêts. Il convient également de souligner que la mise à disposition d'autres aires de circulation – notamment les voies de bus – pourra aussi entraîner une diminution de l'efficacité des transports publics. En règle générale, c'est le propriétaire de la route qui met les arrêts et les aires de circulation des transports publics à disposition.</p>	<p>CDSVS, SCPVS, UVS, VBZ</p>
<p>Nous reconnaissons absolument les opportunités que présente cette nouvelle technologie, en particulier si les taxis-robots sont conçus comme des véhicules à faibles émissions et encombrement et absolument sûrs du point de vue de la sécurité routière – avec en outre des modèles d'offre compatibles avec les zones urbaines, par exemple le covoiturage de groupe à la demande – et s'ils sont combinés de manière judicieuse avec les grands véhicules des transports publics actuels, qui continuent à faire mieux en termes d'émissions et d'encombrement dans le trafic urbain et interurbain. Une telle évolution ne va toutefois pas de soi, mais doit être conçue et mise en œuvre activement dans toutes les conditions d'utilisation des véhicules sans conducteur.</p>	<p>CDSVS, SCPVS, UVS, VBZ</p>
<p>C'est pourquoi nous considérons qu'une obligation d'autorisation est indispensable. Celle-ci doit déjà être prévue au niveau de l'ordonnance et non seulement dans le droit cantonal en aval. Seule l'inscription dans le droit fédéral d'un droit de participation du propriétaire de la route à la procédure d'autorisation des conditions d'utilisation permettra de garantir que les communes pourront faire valoir leurs intérêts en matière de trafic automatisé et se coordonner avec les entreprises de transports publics.</p>	<p>CDSVS, SCPVS, UVS, VBZ</p>

Il manque des dispositions sur les possibilités de recours des tiers concernés ainsi que des règles claires relatives à leur indemnisation. CHO

Question 39 : Acceptez-vous que la décision concernant une demande d'autorisation des conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur soit notifiée aux destinataires visés à l'art. 41, let. a à d (art. 41) ?

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, [economiesuisse](#), [asa](#), [CCDJP](#), [CCPCS](#), [auto-suisse](#), [TCS](#), [VFAS](#), [Poste](#), [FRS](#), [Mobilité piétonne](#), [CI CDS](#), [Routiers](#), [L-Drive](#), [RoadCross](#), [SAAM](#), [FSA](#), [Spc](#), [AMAG](#), [CHO](#), [LOXO](#), [Mobility](#), [MyBuxi](#), [Swissmoves](#), [TPG](#), [VBZ](#)

Les critères d'évaluation des demandes d'autorisation des conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur devraient encore être précisés par un centre de compétence agréé par la Confédération. L'autorisation devrait également être délivrée par cet organisme centralisé. Cela garantirait la mise en œuvre uniforme de ces projets. ZG

Les autorisations des conditions d'utilisation devraient être délivrées par un centre de compétence. ZG

La décision devra impérativement être notifiée à la commune concernée également. VBZ

D'un point de vue terminologique, cela prête quelque peu à confusion de parler de « conditions d'utilisation » aussi bien pour le véhicule que pour la zone de circulation. Ce terme ne devrait être utilisé que pour les conditions d'utilisation inhérentes à la construction, alors que pour la zone de circulation, on devrait parler de « zone d'utilisation ». Cela faciliterait la compréhension de nombreuses dispositions. Poste, SAAM, AMAG

La question se pose ici de savoir si et, le cas échéant, comment les communes concernées par la zone d'utilisation devront être informées. Un commentaire à ce sujet dans le rapport explicatif serait utile, car l'implication des communes est importante. Poste, SAAM, AMAG

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

LU, UR, GL, SG, [UVS](#), [CDSVS](#), [SCPVS](#), [CDT](#)

D'un point de vue terminologique, cela prête quelque peu à confusion de parler de « conditions d'utilisation » aussi bien pour le véhicule que pour la zone de circulation. Ce terme ne devrait être utilisé que pour les conditions d'utilisation inhérentes à la construction, alors que pour la zone de circulation, on devrait parler de « zone d'utilisation ». Cela faciliterait la compréhension de nombreuses dispositions. CDT

La question se pose ici de savoir si et, le cas échéant, comment les communes concernées par la zone d'utilisation devront être informées. Un commentaire à ce sujet dans le rapport explicatif serait utile, car l'implication des communes est importante. CDT

Les exigences détaillées relatives à l'autorisation ne sont actuellement pas connues. Il n'est donc pas possible d'accepter cet article en connaissance de cause. SG

La décision devra impérativement être notifiée à la commune concernée également. CDSVS, UVS, SCPVS

Complément à la let. b : LU, UR, GL

« à l'autorité chargée de l'immatriculation ainsi qu'à la police ; ». Justification : en tant qu'« organe d'exécution sur la route », la police devra aussi être informée.

Question 40 : Acceptez-vous que les conditions d'utilisation autorisées soient publiées dans l'organe de publication officiel (art. 42) ?**Approbation de principe** (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UVS, economiesuisse, CCCS, asa, CCPCS, CCDJP, CDSVS, SCPVS, auto-suisse, TCS, VFAS, BPA, Poste, CDT, FRS, Mobilité piétonne, CI CDS, Routiers, L-Drive, Pro Velo, RoadCross, SAAM, FSA, ATE, Spc, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, MyBuxi, PUSCH, Swissmoves, TPG, VBZ, CHO

Il conviendrait de prévoir une publication centralisée, au moins durant la phase initiale. AG

Il devrait y avoir une publication nationale facilement accessible. mybuxi

SwissMoves

VD

Le Conseil d'État estime que la publication prévue des conditions d'utilisation autorisées dans les organes officiels des autorités compétentes n'est pas réaliste. Il part plutôt du principe que les conditions d'utilisation doivent être finalement définies sur le plan territorial et que cela se rapproche plutôt d'un jeu de géodonnées de base. AR

Nous approuvons la publication des conditions d'utilisation autorisées. Nous sommes cependant d'avis qu'il devrait être possible de faire opposition. Mobilité piétonne, FSA

Cet article pourrait être formulé plus clairement, à savoir : « L'autorité d'immatriculation publie les conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur autorisées dans son organe de publication officiel. Les autres autorités qui ont autorisé des conditions d'utilisation publient également leur décision dans leur organe de publication officiel. » Poste, CDT, SAAM, AMAG, VBZ

Avec ces dispositions, les éventuelles parties prenantes passives ne seront pas suffisamment informées. Il devrait y avoir une obligation d'informer à l'avance les tiers éventuellement concernés. CHO

Voir remarques sur l'art. 13 concernant la proposition d'un CCMA/CHS. SwissMoves

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

BE, SG

Les exigences détaillées relatives à l'autorisation ne sont actuellement pas connues. Il n'est donc pas possible d'accepter cet article en connaissance de cause. SG

Il conviendrait de prévoir une publication centralisée et non par échelon (Confédération ou canton), au moins durant la phase initiale. Les autorisations devraient en outre pouvoir être consultées même après leur expiration (par ex. en cas de questions soulevées après l'expiration). Décider s'il doit y avoir une publication et, le cas échéant, dans quel cadre devrait être de la compétence des cantons. BE

Question 41 : Approuvez-vous la réglementation relative à la surveillance après la délivrance de l'autorisation (art. 43) ?**Approbation de principe** (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UVS, economiesuisse, asa, CCDJP, CCPCS, CDSVS, SCPVS, auto-suisse, TCS, VFAS, Poste, CDT, FRS, Mobilité piétonne, CI CDS, Routiers, L-Drive, Pro Velo, RoadCross, SAAM, FSA, ATE, Spc, AMAG, Greenpeace, LOXO, Mobility, PUSCH, Swissmoves, TPG

La fonction de surveillance est un nouveau rôle pour les cantons et doit donc être développée. Les attributions doivent être définies et les compétences nécessaires acquises. Une coordination institutionnalisée entre les cantons et la Confédération est indispensable. SH

(Concerne uniquement la version allemande) Il conviendrait de toujours parler non pas de « Genehmigung », mais de « Bewilligung », comme à l'art. 45. L'utilisation de deux termes différents rend la compréhension difficile. Poste, CDT, SAAM, AMAG

Pour les applications actives dans plusieurs cantons, l'autorité compétente devrait être la Confédération. mybuxi

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

CHO

Il est difficile de comprendre comment l'OFROU et les cantons pourront exercer la surveillance et la garantir. En raison des fortes pressions exercées par les industries automobile et technologique, il y aurait lieu de mettre en place une « surveillance de la surveillance ».

CHO

Question 42 : Approuvez-vous les différents éléments constitutifs d'une infraction (art. 44) ?

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

LU, NW, ZG, FR, SH, AR, AI, GR, TG, TI, VD, VS, GE, JU, PS, UVS, CCCS, asa, CCPCS, CCDJP, CDSVS, SCPVS, auto-suisse, TCS, BPA, FRS, Mobilité piétonne, CI CDS, Pro Velo, RoadCross, FSA, ATE, ASA, Spc, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, MyBuxi, PUSCH, TPG

Sur le fond, nous approuvons les infractions prévues, d'autant plus qu'elles se fondent sur la violation d'obligations explicitement inscrites dans l'ordonnance et permettent ainsi, comme le relève le rapport explicatif, l'application de la responsabilité de l'employeur sur la base de l'art. 11 du code pénal (CP) ainsi que de la responsabilité dans un rapport de représentation selon l'art. 29 CP lorsque les infractions sont commises dans un contexte entrepreneurial, ce qui devrait être généralement le cas.

LU

De plus, il n'apparaît pas clairement si les dispositions pénales de la LCR pourront s'appliquer en parallèle. Par exemple, si personne ne reprend pas la conduite du véhicule malgré une demande de transition et qu'un accident grave se produit, cela sera-t-il constitutif d'une simple contravention ou l'art. 90 LCR s'appliquera-t-il également ? Le concours avec les infractions de la LCR devrait donc être précisé (au moins dans le rapport explicatif).

LU, NW, SH,
GR, TG,
CCCS,
CCPCS,
CCDJP,
CDSVS,
UVS,
SCPVS,
KpOW, FOR

En outre, on peut se demander s'il est approprié de punir les actes commis intentionnellement visés à l'art. 44, al. 1 et 2, en tant que simples contraventions ou s'ils ne devraient pas être considérés comme constitutifs de délits (par analogie avec l'art. 90, al. 2, LCR).

LU, NW, SH,
GR, TG,
CCCS,
CCPCS,
CCDJP,
CDSVS,
UVS,
SCPVS,
KpOW, FOR

Il manque une norme pénale applicable aux entreprises en cas de dommages corporels dus à un système d'automatisation défectueux. Il paraît en effet indispensable de prévoir une responsabilité pénale légale pour les personnes morales qui souhaitent développer des véhicules autonomes et les immatriculer pour une utilisation dans les transports publics. Le renvoi à l'art. 11 CP dans le rapport explicatif ne devrait pas suffire. Il faut donc adopter une norme pénale applicable aux entreprises au niveau de la loi.

LU, NW, SH,
GR, TG,
FOR, CCCS,
CCPCS,
CCDJP,
CDSVS,
UVS,
SCPVS,
KpOW

Il faut également créer la possibilité de prendre des mesures administratives, ce qui nécessite aussi d'adopter une réglementation au niveau de la loi.

LU, ZG, SH,
AR, AI, VD,
VS, GE, JU,
NW, SH, GR,
TG, asa,
CCCS,
CCPCS,
CCDJP,
CDSVS,
UVS,
SCPVS,
FOR, KpOW

Le rapport explicatif n'aborde pas la question de savoir si une personne qui manipulerait un système de conduite automatisée ou lancerait une cyberattaque contre un tel système sera punissable.

NW, SH, GR,
TG, CCCS,
CCPCS,
CCDJP,
CDSVS,
UVS,
SCPVS,
KpOW, FOR

En ce qui concerne la manipulation de systèmes d'automatisation et les cyberattaques, il convient de relever que l'art. 143^{bis} CP prévoit certes une infraction de cette nature, mais ne fait pas spécifiquement référence au danger qui peut en résulter pour les usagers de la route. Il conviendrait donc, à notre avis, de prévoir une infraction pénale spéciale dans la LCR.

NW, SH, GR,
TG, CCCS,
CCPCS,
CCDJP,
KpOW, FOR

La formulation de l'art. 44, al. 1, let. c, OCA est sujette à interprétation. L'art. 9 prévoit deux obligations et non uniquement celle expressément mentionnée dans la disposition pénale, consistant à informer la personne à laquelle un véhicule équipé d'un système d'automatisation est remis de l'existence de ce système. La question se pose donc de savoir si, sur la base du renvoi à l'art. 9, la violation de l'autre obligation inscrite dans cet article est également punissable ou non.	LU
Nous considérons que la formulation de l'art. 44, al. 1, let. c., (« sans l'informer de l'existence ») est plus judicieuse que celle de l'art. 9, qui prévoit en outre la mise à disposition du manuel d'utilisation du constructeur.	ASA
L'art. 44, al. 2, let. j, OCA semble inapproprié eu égard au danger potentiel. La peine devrait être harmonisée avec celles prévues aux art. 91 et 91a LCR en cas d'incapacité de conduire. Pour la même raison, nous considérons que l'art. 44, al. 1, let. b et g, et al. 2, let. b, e, f et i, OCA est inapproprié pour ce qui est de la sévérité de la peine.	TG
Dans la disposition pénale de l'art. 44, al. 2, let. j, la partie de phrase « ou sous l'influence de l'alcool » est superflue sous cette forme, car l'incapacité de conduire au sens de l'art. 91 LCR couvre également le fait d'être sous l'influence de l'alcool. De plus, si les opérateurs devaient être soumis à une interdiction totale de consommer de l'alcool (0,1 pour mille), cela devrait être précisé explicitement.	LU
Rien n'est explicitement précisé en ce qui concerne les situations où il s'agira par exemple de suivre les instructions des forces de l'ordre : aucune règle spéciale ne prévoit soit qu'il faudra être prêt à suivre ces instructions, soit que le système d'automatisation devra reconnaître la situation et émettre une demande de transition invitant à reprendre la conduite du véhicule.	LU
Il serait utile de renvoyer à la législation sur la sécurité des produits, actuellement en cours de révision en prévision de l'utilisation de systèmes reposant sur l'intelligence artificielle (IA). Il y aurait éventuellement lieu d'adapter ou de reprendre par analogie certaines règles de cette législation, qui imposent des obligations aux constructeurs, aux responsables de la mise sur le marché et aux utilisateurs.	GR, FOR
Cette très longue liste d'infractions détaillées est révélatrice d'une certaine « tendance à criminaliser » la conduite automatisée, ce qui, d'une part, paraît disproportionné et, d'autre part, donne au public l'impression que les véhicules automatisés sont dangereux en eux-mêmes et qu'il vaut donc mieux s'abstenir de les utiliser. Pour les comportements fautifs (n'entraînant pas d'accident), de nouvelles infractions ne devraient être définies en tant qu'infractions de mise en danger abstraite que s'il est établi qu'elles ne sont pas déjà couvertes par les dispositions pénales du CP et de la LCR. Cela devrait être précisé dans le rapport explicatif.	Poste, SAAM, AMAG, TPG
Cette liste d'infractions n'est pas applicable tel quelle. Elle donne l'impression qu'il s'agira simplement de punir arbitrairement d'une amende quiconque fera quoi que ce soit d'erroné. Le seul qui ne courra guère le risque de se voir infliger une amende est le constructeur. De plus, nous sommes d'avis qu'en cas de négligence grave ou de comportement téméraire – dont certains constructeurs de véhicules autonomes ont déjà fait preuve –, il serait plus approprié de prévoir une peine privative de liberté. La conduite autonome ne peut fonctionner que si la responsabilité en incombera principalement au constructeur. Tous les autres acteurs ne disposeront pas d'informations suffisantes ni de l'accès nécessaire au véhicule. La liste des infractions doit donc être entièrement revue.	CHO
Voir les remarques relatives à certaines dispositions des articles précédents.	mybuxi
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) ZH, BE, UR, SZ, OW, GL, SO, BS, BL, SG, AG, NE, PLR , economiesuisse , UPSA , CDT , Routier , L-Drive , VFAS , LOXO , Mobility , Swissmoves	
De l'avis du PLR, de nouvelles infractions ne devraient être définies que si elles ne sont pas déjà couvertes par les dispositions pénales du CP et de la LCR. Les doublons inscrits dans l'OCA donnent l'impression d'une « criminalisation » des nouvelles technologies. Une telle réglementation ne correspond pas à l'attitude dont la Suisse a fait preuve jusqu'ici dans le domaine de la conduite automatisée, avec notamment la mise en place de bonnes conditions-cadres reposant sur une pondération réaliste des risques inhérents aux essais pilotes.	PLR, CDT, Mobility
L'opérateur à distance qui supervise plusieurs véhicule ne peut pas enclencher et c'est la responsabilité du système d'automatisation.	LOXO
Il faut également créer la possibilité de prendre des mesures administratives, ce qui nécessite d'adopter une réglementation au niveau de la loi.	ZH, OW, BS, SG, NE, UR, SZ, SO, BL, AG
Si un véhicule équipé d'un système de conduite automatisée est impliqué dans un incident relevant du droit pénal, il ne sera pas possible d'évaluer l'incident sans consulter les données de l'enregistreur	AG

de mode de conduite. Il est donc impératif que les autorités puissent lire et évaluer ces données dans chaque cas particulier sans faire appel au constructeur	
On peut se demander s'il est approprié de punir les actes commis intentionnellement visés à l'art. 44, al. 1 et 2, en tant que simples contraventions ou s'ils ne devraient pas être considérés comme constitutifs de délits (par analogie avec l'art. 90, al. 2, LCR).	BE, ZH, UR, OW, BS, BL, SG, NE, AG
Il s'agit par exemple du fait que le conducteur ne reprend pas le volant malgré qu'il est invité à le faire par le système d'automatisation, si bien que le véhicule s'arrête sur l'autoroute (art. 44, al. 1, let. g, OCA).	ZH, OW, BS, BL, SG NE
Il en va de même pour les infractions visées à l'art. 44, al. 1, let. b, et al. 2, let. b, e, f, i et j.	OW, BS, BL, SG
Il conviendrait de faire la distinction entre les infractions commises par négligence et celles commises intentionnellement, comme c'est le cas pour d'autres infractions.	BE, GL, AG
De plus, il n'apparaît pas clairement si les dispositions pénales de la LCR pourront s'appliquer en parallèle. Par exemple, si personne ne reprend pas la conduite du véhicule malgré une demande de transition et qu'un accident grave se produit, cela sera-t-il constitutif d'une simple contravention ou l'art. 90 LCR s'appliquera-t-il également ? Le concours avec les infractions de la LCR devrait donc être précisé (au moins dans le rapport explicatif).	ZH, OW, BS; SG, BL, SO, AG, NE
Sur le fond, il conviendrait d'appliquer les dispositions pénales « ordinaires » de la LCR.	SO
Il manque une norme pénale applicable aux entreprises en cas de dommages corporels dus à un système d'automatisation défectueux. Il paraît en effet indispensable de prévoir une responsabilité pénale légale pour les personnes morales qui souhaitent développer des véhicules autonomes et les immatriculer pour une utilisation dans les transports publics. Le renvoi à l'art. 11 CP dans le rapport explicatif ne devrait pas suffire. Il faut donc adopter une norme pénale applicable aux entreprises au niveau de la loi.	ZH, UR, OW, BS, BL, NE, AG
Il s'agira également de sanctionner les détenteurs et les exploitants qui n'entretiennent pas les véhicules correctement, qui engagent des opérateurs insuffisamment formés ou trop peu d'opérateurs pour trop de véhicules ou dont l'exploitation ne remplit pas les exigences organisationnelles.	Routiers
Dans le rapport explicatif, on lit en outre ceci : « <i>Les détenteurs de véhicules sans conducteur, en particulier, doivent aussi se voir imputer le cas échéant les actes répréhensibles des opérateurs ou des autres employés.</i> » De notre point de vue, les poursuites pénales seront très difficiles pour des raisons de preuve et impliqueront probablement des investigations représentant une lourde charge.	BS
Il est douteux, voire irréaliste, que l'autorité cantonale de poursuite pénale agisse contre des constructeurs à l'étranger. Des poursuites pénales internationales ne paraissent pas réalisables.	BE
Le rapport explicatif n'aborde pas la question de savoir si une personne qui manipulerait un système de conduite automatisée ou lancerait une cyberattaque contre un tel système sera punissable.	ZH, OW, BS, BL, SG, NE
En ce qui concerne la manipulation de systèmes d'automatisation et les cyberattaques, il convient de relever que l'art. 143 ^{bis} CP prévoit certes une infraction de cette nature, mais ne fait pas spécifiquement référence au danger qui peut en résulter pour les usagers de la route. Il conviendrait donc, à notre avis, de prévoir une infraction pénale spéciale dans la LCR.	ZH, OW, SG NE
Certains éléments ne semblent pas nécessairement vérifiables (exemple : art. 44 al. 1e).	SwissMoves
Art. 44, al. 1, let. b : l'ignorance protégera-t-elle de la sanction ? L'amende devrait pouvoir être prononcée indépendamment du fait que la personne sache ou non que le constructeur ne dispose pas de certificats valables.	BE
À l'art. 44, al. 1, let. c, il manque l'infraction « omet de mettre le manuel d'utilisation du constructeur à disposition ». Il y a donc lieu de compléter la disposition, faute de quoi la violation de cette obligation ne sera pas punissable.	BS
L-Drive propose de compléter l'art. 44, al. 1, let. c, comme suit : « c. remet un véhicule équipé d'un système d'automatisation à une personne sans l'informer de l'existence du système d'automatisation <u>et sans l'instruire sur ce système</u> (art. 9) ; »	L-Drive
L-Drive propose de compléter l'art. 44, al. 1, let. d, ch. 1, comme suit : « 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 <u>et ne l'instruit pas sur ces points</u> (art. 21, al. 1), ou »	
À notre avis, les dispositions de l'art. 44, al. 1, let. c et d, ch. 1 et 2, OCA sont disproportionnées.	UPSA

Nous proposons de supprimer l'art. 44, al. 1, let. d.	VFAS, economiesuisse
Art. 44, al. 1, let. f et g : la question se pose ici, de manière générale, de savoir comment cela devra être contrôlé.	BS
Art. 44, al. 1, let. h : quel est le problème si des personnes ou des animaux se trouvent à bord du véhicule ?	BE
Art. 44 al. 1h : Le système d'aide au stationnement actuel (niveau d'automatisation 2) permet de rester à bord du véhicule lors d'une manœuvre, cela ne devrait pas être différent puisqu'aucune distinction de niveau d'automatisation n'est indiquée et que par essence un niveau 3 ou plus doit pouvoir valider toutes les conditions du niveau 2.	SwissMoves
Art. 44 al. 2h : LOXO est un véhicule automatisé avec une interface audiovisuelle permettant à un tiers de recevoir sa marchandise via l'ouverture d'un box. La communication du tiers avec l'interface, dans ce cas, ne doit pas être réceptionnée par un opérateur. Le véhicule peut la gérer seul.	SwissMoves
Art. 44 al. 1i : L'article indique que le véhicule est utilisé sous la surveillance d'un opérateur. Cela sous-entend donc en 1 pour 1. Ce mode de fonctionnement est contraire aux développements de flottes de véhicules automatisés. En effet, il est conceptualisé qu'un centre d'opérations ait sous sa surveillance une flotte de plusieurs véhicules. Les opérateurs sont eux appelés lorsqu'un véhicule sollicite une action de conduite manuelle.	SwissMoves
En outre, selon l'art. 44, al. 2, let. i et j, un opérateur sera mieux traité qu'un conducteur, bien qu'ils doivent tous deux remplir les mêmes conditions.	BS, BL
Art. 44, al. 2, let. j : alors qu'ils (au pluriel)	SwissMoves
Question 43 : Approuvez-vous la disposition dérogatoire pour les cas d'espèce particuliers et la constitution d'un groupe de suivi par l'OFROU (art. 45) ?	
Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, economiesuisse, CCCS, asa, CCDJP, CCPCS, UPSA, auto-suisse, Poste, CDT, FRS, CI CDS, Routiers, L-Drive, Pro Velo, RoadCross, SAAM, TCS, VFAS, ATE, Spc, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, PUSCH, RZU, Swissmoves, TPG, VBZ, CHO	
La coordination entre les cantons et l'OFROU doit être bien conçue et fonctionner efficacement, car elle représente un important facteur de succès de l'application de l'ordonnance.	UR, SZ, NW, ZG, SO, SH, AR, GR, VS, NE, JU, asa
En sus de représentants des autorités d'immatriculation, de la police et des autorités chargées de la construction, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, le groupe de suivi devrait inclure des représentants du secteur des transports publics, des organisations de personnes aveugles et malvoyantes, des villes, des organisations de mobilité piétonne ainsi que des organisations environnementales actives dans le domaine des transports, comme l'ATE ; ces acteurs devraient être explicitement mentionnés à l'al. 2.	PS, Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH
<u>Proposition de modification</u> : « 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 parcage 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, <u>du secteur des transports publics, des organisations de personnes aveugles et malvoyantes, des villes, des organisations de mobilité piétonne, des organisations environnementales actives dans le domaine des transports</u> ainsi que d'autres acteurs concernés. »	
Nous nous félicitons de la participation des organes d'exécution.	NW, BL, SH, CCCS, KpOW, FOR
Il serait utile que le groupe de suivi puisse aussi être sollicité pour soutenir les cantons dans les questions de mise en œuvre au niveau technique (organes d'exécution).	TG
Dans les cantons les SAN, les services des ponts et chaussées, la police ainsi que l'aménagement du territoire doivent être parties prenantes.	NE
Le canton de Berne souhaite absolument être représenté dans le groupe de suivi.	BE

Le groupe de suivi devrait également inclure des représentants de l'économie.	VFAS, economiesuisse
Art. 45, al. 1 : voir les remarques relatives à l'art. 11 plus haut.	Poste, CDT, SAAM, AMAG
Art. 45, al. 1 : ne suffit-il pas que les certificats ne soient plus valables ? Une limite temporelle supplémentaire est-elle vraiment nécessaire ?	spc
Nous approuvons la précision apportée dans l'art. 45, al. 2.	LU, UR
Art. 45, al. 2 : du fait que le système de transport s'enrichira d'une nouvelle technologie avec de nouvelles possibilités d'utilisation et donc probablement de nouvelles offres de transport, la RZU estime qu'il serait judicieux que tous les responsables aient des échanges sur les expériences qu'ils feront et puissent en tenir compte le plus rapidement possible dans leur pratique.	RZU
² L'OFROU constitue un groupe de suivi qui aide les cantons <u>et les communes concernées</u> à évaluer les demandes relatives aux conditions d'utilisation des véhicules sans conducteur ...	VBZ
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) UVS, CDSVS, SCPVS, Mobilité piétonne, FSA	
² L'OFROU constitue un groupe de suivi qui aide les cantons <u>et les communes concernées</u> à évaluer les demandes relatives aux conditions d'utilisation des véhicules sans conducteur ...	CDSVS, UVS, SCPVS
Il est important de noter que les associations d'autres moyens de transport et les organisations de personnes handicapées devraient également être représentées dans un tel groupe de suivi.	Mobilité piétonne, FSA
Question 44 : Approuvez-vous le signal d'indication « Véhicules équipés d'un système d'automatisation » et l'obligation de le placer au niveau de tous les accès aux aires de stationnement où le parcage automatisé est autorisé (art. 62, al. 8, et annexe 2, signal 4.91^{bis}) ?	
Approbaton de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, GE, JU, PS, economiesuisse, CCCS, asa, CCDJP, CCPCS, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse, VFAS, BPA, Poste, CDT, FRS, CI CDS, Routiers, L-Drive, ParkingSwiss, Pro Velo, RoadCross, SAAM, Suva, Swissdrive, ATE, ASA, Spc, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, Mobility, PUSCH	
Qu'est-ce qui permettra de savoir pour quels types de véhicules l'aide de stationnement concernée est autorisée ?	ZH, OW, NW, BL, SH, SG, TG, , NE, CCCS, FOR, KpOW
Il convient d'examiner si un signal d'interdiction pour les piétons et les véhicules non autorisés ne serait pas également nécessaire. Conformément à la loi et à l'ordonnance, le trafic mixte ne sera pas autorisé sur les aires de stationnement permettant le parcage automatisé.	ZH, OW, NW, BL, SH, SG, TG, NE, CCCS, FOR, KpOW
Au vu de la multitude de signaux routiers qui existent déjà, on peut se demander si celui-ci est vraiment nécessaire. Les véhicules autonomes devraient être au moins aussi sûrs que les véhicules conventionnels.	TG
Avec l'augmentation du nombre de véhicules équipés d'un système de parcage automatisé, à ce nouveau signal devraient certainement s'en ajouter d'autres, visant par exemple à attirer l'attention sur la circulation mixte.	BE
Toutefois, les remarques relatives à la question 28 s'appliquent également.	TI
Il conviendrait toutefois de réexaminer s'il est vraiment nécessaire de prescrire ce signal spécifique en Suisse – et de l'installer à grands frais dans tout le pays – avant que l'UE ne dispose d'une signalisation équivalente. Il nous paraît en effet important de garantir une certaine uniformité avec la signalisation de l'UE et donc d'éventuellement revoir le signal proposé ici en temps utile.	economiesuisse, FRS

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
BS, VS, TCS, Mobilité piétonne, CHO, TPG, Siwssmoves	
Qu'est-ce qui permettra de savoir pour quels types de véhicules l'aide de stationnement concernée est autorisée ?	BS
Il convient d'examiner si un signal d'interdiction pour les piétons et les véhicules non autorisés ne serait pas également nécessaire. En effet, conformément à la loi et à l'ordonnance, le trafic mixte ne sera pas autorisé sur les aires de stationnement permettant le parcage automatisé (à noter qu'il y a une contradiction à ce sujet entre le rapport explicatif et le texte de la loi et de l'ordonnance).	BS
	VS
Cette disposition est limitative, dès lors que le rapport explicatif relève que pour chaque véhicule équipé d'un système d'automatisation pour le stationnement, il faut s'assurer que ce dernier soit compatible avec l'aire de stationnement. Il en revient à demander une décision d'adéquation d'un type de véhicule à une aire de stationnement particulière. Or, il faudrait que tout véhicule pourvu d'un système de « valet parking » puisse se stationner dans n'importe quelle aire de stationnement	TPG
Nous ne voyons pas la nécessité de ce nouveau signal d'indication, dans la mesure où les parkings réservés aux véhicules automatisés n'ont selon nous aucune utilité. De plus, certains groupes d'usagers de la route (comme les enfants) ne seront pas en mesure d'interpréter correctement et à temps un tel signal d'indication.	Mobilité piétonne
En raison de la complexité technique et opérationnelle de cette ordonnance, le TCS salue le fait que l'OFROU mette en place une étroite coordination avec les autorités chargées en particulier de l'immatriculation et de la police. Quant à celles qui sont responsables de la construction, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, le TCS estime qu'elles devraient être impliquées, si le Conseil fédéral décide de maintenir les dispositions prévues pour le parcage. À ce stade, en l'absence de règles européennes établies, le TCS est très sceptique quant à la nécessité de régler d'ores et déjà et de manière très détaillée le parcage des véhicules automatisés.	TCS
Il manque une signalisation sur le véhicule lui-même ainsi que l'indication que son système est activé. Les tronçons sur lesquels les véhicules autonomes seront autorisés à circuler devraient également faire l'objet d'une signalisation spécifique.	CHO
Voir remarques relatives au système d'automatisation de stationnement	SwissMoves
Question 45 : Acceptez-vous que les véhicules sans conducteur doivent faire l'objet d'un contrôle subséquent annuel (art. 33, al. 2, let. a, ch. 5) ?	
Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
ZH, BE, UR, SZ, NW, FR, SO, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UVS, economiesuisse, asa, CCPCS, CCDJP, CDSVS, SCPVS, UPSA, TCS, BPA, FRS, Mobilité piétonne, CI CDS, Routiers, L-Drive, Pro Velo, RoadCross, SAAM, FSA, Suva, ATE, Spc, AMAG, Greenpeace, MyBuxi, PUSCH, Swissmoves, TPG, VBZ	
Un contrôle annuel semble pour l'instant approprié, mais l'étendue et le contenu du contrôle ne sont pas suffisamment définis.	BE, AG
À l'avenir, pourrait-il éventuellement être possible de valider la conformité du véhicule annuellement de manière centralisée, moyennant la transmission des données spécifiques du véhicule par le véhicule lui-même et donc sans devoir obligatoirement le présenter au service des automobiles ? Ainsi, les contrôles périodiques pourraient avoir lieu avec le même intervalle que celui prévu par les règles actuelles.	AG, BE
Après que l'on aura collecté suffisamment de données empiriques, il y aurait lieu d'examiner un changement de la périodicité prévue par les règles actuelles.	ZH, UR, SZ, NW, SO, SH, AR, AI, TG, VS, NE, GE, asa, spc, SwissMoves
Toutefois, il convient de rappeler qu'actuellement le contrôle de fonctionnement des systèmes d'automatisation n'est pas prévu ni organisé en Suisse lors du contrôle périodique/extraordinaire cantonal. Ceci doit être mis en œuvre avant comme condition préalable à la détermination d'éventuelles irrégularités au niveau du système d'automatisation.	VD
Il faudra disposer de capacités suffisantes pour effectuer les contrôles comme prévu, afin d'éviter les retards (nombre de cantons sont actuellement très en retard) ; il est donc essentiel que la réalisation des contrôles puisse être déléguée à des acteurs privés.	FRS, economiesuisse

Le texte de l'ordonnance parle d'« annuellement » et le rapport explicatif d'« au moins une fois par an », ce qui n'est pas la même chose. Il faudrait par ailleurs justifier concrètement dans le rapport explicatif pourquoi un contrôle subséquent annuel sera exigé pour les transports logistiques ordinaires. Cela d'autant plus que de nombreux services des automobiles sont déjà surchargés et peinent à respecter les délais et que, selon l'art. 17 OCA, la délégation des contrôles à des entreprises privées sera exclue.	SAAM, AMAG VBZ, Mobility
Étant donné que les constructeurs disposent déjà d'un système de gestion avec des mises à jour régulières et sont tenus de maintenir une certification correspondante, on peut se demander si un contrôle annuel est vraiment approprié et proportionné.	Poste
Un suivi et des contrôles étroits sont judicieux, notamment pour renforcer la confiance envers les véhicules sans conducteur ainsi que leur acceptation.	UPSA
Selon l'art. 32, al. 2, les détenteurs de véhicules devront veiller à ce qu'un contrôle approfondi du fonctionnement soit réalisé avant l'utilisation quotidienne du véhicule. De plus, selon l'art. 33, al. 2, let. b, les opérateurs devront s'assurer, avant la mise en route, qu'un contrôle approfondi du fonctionnement du véhicule au sens de l'al. 32, al. 2 a été effectué. L'intervalle annuel prévu pour les contrôles est donc disproportionné et devrait être prolongé.	econo- miesuisse
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
LU, OW, GL, ZG, BL, BS, SG, CCCS, auto-suisse, CDT, VFAS, ASA, FOR, KpOW, LOXO, CHO	
Après que l'on aura collecté suffisamment de données empiriques, il y aurait lieu d'examiner un changement de la périodicité prévue par les règles actuelles.	OW, BS, BL CCCS, FOR, KpOW
L'intervalle est trop court. Il conviendrait de le prolonger à deux ans.	GL
Le texte de l'ordonnance parle d'« annuellement » et le rapport explicatif d'« au moins une fois par an », ce qui n'est pas la même chose.	CDT
Les autorités d'immatriculation ne seront pas en mesure de maîtriser les solutions techniques (informatiques) très individuelles développées par les différents constructeurs automobiles. De plus, avec l'augmentation du nombre de véhicules automatisés, le contrôle annuel prévu mobilisera d'énormes ressources. Il conviendrait donc plutôt de suivre l'approche consistant à obliger les constructeurs automobiles à fournir chaque année certaines informations à un registre central (par ex. SIAC). Enfin, la mesure prévue d'un contrôle annuel rendra l'acquisition d'un tel véhicule encore moins intéressante.	LU, ZG
Même si des contrôles réguliers paraissent judicieux, surtout au début, cette approche est trop stricte à nos yeux. Nous craignons que, dans ces conditions, l'utilisation des véhicules automatisés soit moins bien acceptée.	ASA
Il y a lieu de renoncer à l'exception au droit de déléguer les contrôles à des entreprises de droit privé prévue pour les véhicules sans conducteur. Si elle est néanmoins maintenue, cette exception devra également être mentionnée à l'art. 34a OETV.	LU, ZG
L'exigence de contrôles à périodicité annuelle est certes compréhensible dans la phase initiale. Toutefois, les véhicules à haute technologie sont dotés de systèmes d'autodiagnostic. En cas de défaillance, le véhicule ne devra simplement plus être utilisé jusqu'à ce que la réparation ait été effectuée. La sécurité sera ainsi garantie. L'adoption d'une périodicité d'un an augmentera massivement la charge que représenteront les contrôles pour les cantons.	SG
Selon l'art. 32, al. 2, les détenteurs de véhicules devront veiller à ce qu'un contrôle approfondi du fonctionnement soit réalisé avant l'utilisation quotidienne du véhicule. De plus, selon l'art. 33, al. 2, let. b, les opérateurs devront s'assurer, avant la mise en route, qu'un contrôle approfondi du fonctionnement du véhicule au sens de l'al. 32, al. 2 a été effectué. L'intervalle annuel prévu pour les contrôles est donc disproportionné et devrait être prolongé.	auto-suisse, VFAS
Le ch. 5 doit être supprimé sans être remplacé.	auto-suisse
Une raison valable pour augmenter la fréquence de control annuel n'est pas donnée.	LOXO
Il faudrait justifier concrètement dans le rapport explicatif pourquoi un contrôle subséquent annuel sera exigé pour les transports logistiques ordinaires. Cela d'autant plus que de nombreux services des automobiles sont déjà surchargés et peinent à respecter les délais et que, selon l'art. 17 OCA, la délégation des contrôles à des entreprises privées sera exclue.	CDT
Chaque mise à jour importante devrait être immédiatement suivie d'un contrôle. Dans un contexte où les risques de cyberattaques ne cessent d'augmenter, nous nous attendrions à davantage de mesures dans ce domaine. Il y a également lieu de clarifier comment l'OFROU pourra agir dans les plus brefs délais.	CHO

Question 46 : Acceptez-vous qu'un véhicule sans conducteur doit disposer d'une autorisation des conditions d'utilisation pour que le permis de circulation et les plaques puissent être délivrés (art. 71, al. 1, let. f) ?

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, [PS](#), [UVS](#), [economiesuisse](#), [CCCS](#), [asa](#), [CCPCS](#), [CCDJP](#), [CDSVS](#), [SCPVS](#), [UPSA](#), [auto-suisse](#), [BPA](#), [Poste](#), [CDT](#), [FRS](#), [Mobilité piétonne](#), [CI CDS](#), [Routiers](#), [L-Drive](#), [Pro Velo](#), [RoadCross](#), [SAAM](#), [FSA](#), [TCS](#), [VFAS](#), [ATE](#), [ASA](#), [Spc](#), [AMAG](#), [FOR](#), [Greenpeace](#), [KpOW](#), [Mobility](#), [MyBuxi](#), [PUSCH](#), [TPG](#), [VBZ](#), [CHO](#)

Nous sommes favorables à la tenue et à la publication d'une liste complète et constamment à jour.

[CHO](#)

Il devrait être possible de délivrer le permis de circulation sous forme électronique également.

[mybuxi](#)

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

SO, [Swissmoves](#)

Cela complique inutilement le processus d'immatriculation.

SO

L'obtention de l'autorisation de circulation (homologation du véhicule) doit être différenciée de l'autorisation dans des conditions d'utilisation (ODD).

[SwissMoves](#)

Question 47 : Acceptez-vous que l'examen théorique de base porte désormais aussi sur la connaissance des systèmes d'automatisation et d'aide à la conduite (annexe 11, ch. 1.2, sous-ch. 1.2.4) ?

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, [PS](#), [UVS](#), [economiesuisse](#), [CCCS](#), [asa](#), [CCPCS](#), [CCDJP](#), [CDSVS](#), [SCPVS](#), [UPSA](#), [auto-suisse](#), [BPA](#), [CP](#), [CDT](#), [FRS](#), [Mobilité piétonne](#), [CI CDS](#), [Routiers](#), [L-Drive](#), [Pro Velo](#), [RoadCross](#), [SAAM](#), [FSA](#), [Swissdrive](#), [TCS](#), [VFAS](#), [Spc](#), [AMAG](#), [FOR](#), [Greenpeace](#), [KpOW](#), [PUSCH](#), [Swissmoves](#), [TPG](#), [VBZ](#), [CHO](#)

Nous renvoyons en outre aux remarques relatives à la question 1.

AG

Il faudrait éventuellement que les personnes titulaires d'un permis de conduire relevant de l'ancien droit qui souhaitent conduire des véhicules équipés d'un système d'automatisation et utiliser ce système passent un nouvel examen ou un examen complémentaire. Se fier uniquement aux instructions des constructeurs ne suffit pas.

BL

Cela devrait aussi s'appliquer aux personnes titulaires d'un permis de conduire relevant de l'ancien droit qui souhaitent conduire des véhicules équipés d'un système d'automatisation. Il y a lieu de prévoir au minimum l'obligation pour les constructeurs de donner une instruction étendue, avec éventuellement la délivrance d'une attestation prouvant que ces personnes ont acquis les connaissances nécessaires.

BE

À l'avenir, le cours d'éducation routière révisé, qui portera notamment sur les principaux éléments des systèmes d'aide à la conduite, devrait être suivi avant l'examen théorique de base.

Les formations doivent non seulement être proposées, mais également pouvoir être contrôlées. Il est donc judicieux de compléter ainsi l'examen théorique de base. On pourrait toutefois se demander s'il ne serait pas préférable d'inclure cette formation dans le cours d'éducation routière, qui devrait alors éventuellement être rallongé. Les connaissances acquises dans ce cours seraient ensuite contrôlées lors de l'examen pratique.

LU

Cette réglementation implique que les connaissances concernées devront nécessairement être acquises avant l'examen théorique de base. Il serait cependant plus judicieux qu'elles soient acquises dans le cadre du cours d'éducation routière. C'est pourquoi celui-ci devrait être effectué à l'avenir avant l'examen théorique de base, ce qui nécessite une adaptation de l'art. 18 OAC.

ZH

Les formations doivent non seulement être proposées, mais également pouvoir être contrôlées. Il est donc judicieux de compléter ainsi l'examen théorique de base.

UR

Nous sommes d'accord sur le principe, mais les responsabilités devraient être définies plus précisément (au moins dans le rapport explicatif).

[CDT](#), [SAAM](#), [AMAG](#), [VBZ](#)

Le TCS considère qu'il est important d'adapter les règles existantes en terme de formation. Il veillera à ce que ces dernières ne rendent pas l'examen théorique trop complexe et trop cher.

[TCS](#)

Nous nous demandons si ceci concerne également les permis de conduire professionnel, notamment pour le permis D.	TPG
Compte tenu de la complexité du sujet, nous peinons à distinguer en quoi pourrait consister une matière d'examen pertinente. Pour que cela fonctionne, les conducteurs devraient en savoir moins plutôt que davantage.	CHO
Le dernier point est en contradiction avec l'état des connaissances psychologiques. Une attention permanente (attention continue) n'est possible que pendant une durée limitée (environ une demi-heure à une heure). C'est une des raisons pour lesquelles on fait, en conduisant beaucoup de choses de manière automatique, sans en avoir conscience, et que l'on ne se souvient souvent pas de ce qui s'est passé au cours des derniers kilomètres parcourus. Une attention consciente ne se rétablit que dans des situations de trafic critiques. Proposition : supprimer le mot « permanent ».	spc
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
GL, BS	
Il faudrait éventuellement que les personnes titulaires d'un permis de conduire relevant de l'ancien droit qui souhaitent conduire des véhicules équipés d'un système d'automatisation et utiliser ce système passent un nouvel examen ou un examen complémentaire. Se fier uniquement aux instructions des constructeurs ne suffit pas.	BS
Étant donné qu'il s'agit de connaissances spéciales, les contrôler lors de l'examen théorique de base est disproportionné et augmente inutilement la difficulté de l'examen. Une information générale sur ces systèmes dans le cours théorique, mais sans examen, ou l'étude du manuel d'utilisation du véhicule en autoformation sont suffisantes.	GL
Question 48 : Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour la catégorie A et la sous-catégorie A1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section B, ch. 1^{bis} et 2) ?	
Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UVS, economiesuisse, CCCS, asa, CCDJP, CCPCS, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse, TCS, VFAS, BPA, Poste, CDT, FRS, Mobilité piétonne, CI CDS, Routiers, L-Drive, Pro Velo, RoadCross, SAAM, FSA, Swissdrive, ATE, Spc, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, PUSCH, VBZ	
Attention toutefois au fait que tous les véhicules automatisés n'ont pas les mêmes systèmes de fonctionnement et qu'ainsi leur maîtrise pourra s'avérer compliquée en cas de changement de véhicules, y compris pour les experts de la circulation.	VD
Avec la formulation choisie, les compétences acquises dépendront très largement du véhicule de formation utilisé. Du point de vue de Swissdrive, il faut viser une uniformisation de la formation à la conduite en Suisse. Les exigences à remplir par les véhicules pouvant être utilisés lors des examens de conduite devraient donc être définies en conséquence.	Swissdrive
(Concerne uniquement la version allemande) L'abréviation « FAS » est également utilisée dans l'OETV (art. 83), mais avec une autre signification (« Fahrzeugalarmsystem »).	ZG
L'utilisation correcte des systèmes d'aide à la conduite exige de nouvelles compétences de la part des futurs conducteurs. Dans le même temps, les exigences actuelles demeurent. Nous souhaitons que la formation soit adaptée à toutes les exigences d'une conduite sûre des motocycles et ne se limite pas à son étendue actuelle au détriment de la sécurité.	PS, Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH
Nous nous félicitons des efforts entrepris pour que les conducteurs maîtrisent à tout moment le véhicule qu'ils conduisent, y compris sa technologie. Cela ne doit cependant pas conduire à ce que seuls des véhicules dotés de la technologie la plus récente soient utilisés lors des courses d'examen, car cela ne correspondrait plus à ce qu'est la conduite au quotidien.	UR
On n'exige pas que l'élève conducteur parle la langue de l'expert, donc, dans certains cas, il sera difficile demander des explications et la mise en fonction de ces systèmes d'aide à la conduite. Inégalité de traitement entre les candidats qui parle la langue de l'expert et les autres candidats. Si l'on demande au candidat d'utiliser et maîtriser les systèmes d'aide à la conduite, il y aura inégalité de traitement entre les candidats qui se présentent sans le système. Ces éléments devraient être intégrés dans les cours de sensibilisation et dans les questions de l'examen théorique.	NE
Cela devrait aussi s'appliquer aux personnes titulaires d'un permis de conduire relevant de l'ancien droit qui souhaitent conduire des véhicules équipés d'un système d'automatisation. Il y a lieu de prévoir	BE

au minimum l'obligation pour les constructeurs de donner une instruction étendue, avec éventuellement la délivrance d'une attestation prouvant que ces personnes ont acquis les connaissances nécessaires.	
Cette disposition engendrera sans doute un plus grand nombre d'heures de formation.	TCS
Ne pourrait-on pas également envisager que seuls les véhicules disposant de certains systèmes d'aide à la conduite soient admis pour l'examen de conduite ? Cela garantirait un niveau d'examen uniforme. Les compétences acquises présenteront sinon de grandes différences en fonction du véhicule de formation utilisé.	AMAG
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
GL, CHO, SwissMoves	
Lors de l'examen de conduite, seule l'utilisation générale sans système d'aide à la conduite devra être testée, comme jusqu'ici, d'autant que les systèmes d'aide à la conduite diffèrent d'un véhicule à l'autre. Une instruction donnée par le vendeur du véhicule ou l'étude du système en autoformation sont suffisantes.	GL
On veut rendre les systèmes d'aide à la conduite obligatoires, mais on oublie la formation nécessaire.	CHO
Les systèmes d'aide à la conduite sont spécifiques aux véhicules. Les formations ne peuvent donc pas être faites sur l'entier des systèmes qui seront développés. Par contre, l'explication du fonctionnement générique et des devoirs des conducteurs en la matière doit être exposée dans la formation de ceux-ci.	SwissMoves
Question 49 : Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour les catégories B et BE et la sous-catégorie B1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section D, ch. 1^{bis}, 2 et 3) ?	
Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UVS, economiesuisse, CCCS, asa, CCPCS, CCDJP, CDSVS, SCPVS, UPSA, auto-suisse, TCS, VFAS, BPA, Poste, CDT, FRS, Mobilité piétonne, CI CDS, Routiers, Pro Velo, SAAM, FSA, Swissdrive, ATE, Spc, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, Mobility, PUSCH, TPG, VBZ	
(Concerne uniquement la version allemande) L'abréviation « FAS » est également utilisée dans l'OETV (art. 83), mais avec une autre signification (« Fahrzeugalarmsystem »).	LU
Attention toutefois au fait que tous les véhicules automatisés n'ont pas les mêmes systèmes de fonctionnement et qu'ainsi leur maîtrise pourra s'avérer compliquée en cas de changement de véhicules, y compris pour les experts de la circulation.	VD
Mode de fonctionnement A	BPA, spc
<ul style="list-style-type: none"> À compléter par les systèmes de reconnaissance de la signalisation et d'avertissement de sortie de voie. 	
Mode de fonctionnement B	
<ul style="list-style-type: none"> En regard de la parenthèse « aide permanente », à compléter par <i>influence directe sur la direction du véhicule</i> Les systèmes d'évitement de collisions et d'aide au freinage d'urgence relèvent du mode de fonctionnement C. Il convient donc de les supprimer du mode de fonctionnement B et de les classer dans le mode de fonctionnement C. 	
Mode de fonctionnement C	
En regard de la parenthèse « intervention temporaire », à compléter par <i>situations à risque d'accident</i> .	
L'utilisation correcte des systèmes d'aide à la conduite exige de nouvelles compétences de la part des futurs conducteurs. Dans le même temps, les exigences actuelles demeurent. Nous souhaitons que la formation soit adaptée à toutes les exigences d'une conduite sûre des motocycles et ne se limite pas à son étendue actuelle au détriment de la sécurité.	PS, Pro Velo, ATE, Greenpeace, PUSCH
On n'exige pas que l'élève conducteur parle la langue de l'expert, donc, dans certains cas, il sera difficile demander des explications et la mise en fonction de ces systèmes d'aide à la conduite. Inégalité de traitement entre les candidats qui parle la langue de l'expert et les autres candidats.	NE

Si l'on demande au candidat de réaliser une manœuvre, tel qu'un parage, avec un système d'aide à la conduite, le temps manquant, l'on ne saura pas s'il maîtrise la même manœuvre sans le système d'aide à la conduite. Inégalité de traitement entre les candidats qui se présente avec ou sans le système.	
Ces éléments devraient être intégrés dans les cours de sensibilisation et dans les questions de l'examen théorique.	
Cela devrait aussi s'appliquer aux personnes titulaires d'un permis de conduire relevant de l'ancien droit qui souhaitent conduire des véhicules équipés d'un système d'automatisation. Il y a lieu de prévoir au minimum l'obligation pour les constructeurs de donner une instruction étendue, avec éventuellement la délivrance d'une attestation prouvant que ces personnes ont acquis les connaissances nécessaires.	BE
Avec la formulation choisie, les compétences acquises dépendront très largement du véhicule de formation utilisé. Du point de vue de Swissdrive, il faut viser une uniformisation de la formation à la conduite en Suisse. Les exigences à remplir par les véhicules pouvant être utilisés lors des examens de conduite devraient donc être définies en conséquence.	Swissdrive
Nous nous demandons si ceci concerne également les permis de conduire professionnel, notamment pour le permis D.	TPG
Cette disposition engendrera sans doute un plus grand nombre d'heures de formation.	TCS
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
GL, L-Drive, RoadCross, CHO, Swissmoves	
Lors de l'examen de conduite, seule l'utilisation générale sans système d'aide à la conduite devra être testée, comme jusqu'ici, d'autant que les systèmes d'aide à la conduite diffèrent d'un véhicule à l'autre. Une instruction donnée par le vendeur du véhicule ou l'étude du système en autoformation sont suffisantes.	GL
Il conviendrait de définir une date précise à partir de laquelle les différents systèmes d'aide à la conduite devront faire partie intégrante de tous les examens pratiques de conduite.	RoadCross, L-Drive
Il faudrait que les véhicules d'examen des catégories B et BE ainsi que de la sous-catégorie B1 soient obligatoirement équipés de systèmes d'aide à la conduite à partir de 2026.	
De plus, nous sommes d'avis que le terme de « perfectionné » devrait être clairement défini et qu'il faudrait également préciser quand un système d'aide à la conduite est « perfectionné » et quand il ne l'est pas.	
On veut rendre les systèmes d'aide à la conduite obligatoires, mais on oublie la formation nécessaire.	CHO
Les systèmes d'aide à la conduite sont spécifiques aux véhicules. Les formations ne peuvent donc pas être faites sur l'entier des systèmes qui seront développés. Par contre, l'explication du fonctionnement générique et des devoirs des conducteurs en la matière doit être exposée dans la formation de ceux-ci.	SwissMoves
Question 50 : Acceptez-vous que le système de pilotage automatique sur autoroute et les différents systèmes d'aide à la conduite devant au moins être au programme de l'examen pratique (de conduite) des catégories et sous-catégories concernées (si le véhicule d'examen en est doté) soient explicitement mentionnés (annexe 12, section III, sous-sections B, ch. 1^{bis}, et D, ch. 1^{bis}) ?	
Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)	
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UVS, economiesuisse, CCCS, asa, UPSA, CCDJP, CCPCS, CDSVS, SCPVS, auto-suisse, TCS, VFAS, BPA, Poste, CDT, FRS, Mobilité piétonne, CI CDS, Pro Velo, SAAM, FSA, Swissdrive, ATE, Spc, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, PUSCH, TPG	
(Concerne uniquement la version allemande) L'abréviation « FAS » est également utilisée dans l'OETV (art. 83), mais avec une autre signification (« Fahrzeugalarmsystem »).	UR, LU
Attention toutefois au fait que tous les véhicules automatisés n'ont pas les mêmes systèmes de fonctionnement et qu'ainsi leur maîtrise pourra s'avérer compliquée en cas de changement de véhicules, y compris pour les experts de la circulation.	VD
Nous nous félicitons des efforts entrepris pour que les conducteurs maîtrisent à tout moment le véhicule qu'ils conduisent, y compris sa technologie. Cela ne doit cependant pas conduire à ce que seuls	UR

des véhicules dotés de la technologie la plus récente soient utilisés lors des courses d'examen, car cela ne correspondrait plus à ce qu'est la conduite au quotidien.	
Avec la formulation choisie, les compétences acquises dépendront très largement du véhicule de formation utilisé. Du point de vue de Swissdrive, il faut viser une uniformisation de la formation à la conduite en Suisse. Les exigences à remplir par les véhicules pouvant être utilisés lors des examens de conduite devraient donc être définies en conséquence.	Swissdrive
On n'exige pas que l'élève conducteur parle la langue de l'expert, donc, dans certains cas, il sera difficile demander des explications et la mise en fonction de ces systèmes d'aide à la conduite. Inégalité de traitement entre les candidats qui parle la langue de l'expert et les autres candidats. Si l'on demande au candidat d'utiliser et maîtriser les systèmes d'aide à la conduite, il y aura inégalité de traitement entre les candidats qui se présente sans le système. Ces éléments devraient être intégrés dans les cours de sensibilisation et dans les questions de l'examen théorique.	NE
Cela devrait aussi s'appliquer aux personnes titulaires d'un permis de conduire relevant de l'ancien droit qui souhaitent conduire des véhicules équipés d'un système d'automatisation. Il y a lieu de prévoir au minimum l'obligation pour les constructeurs de donner une instruction étendue, avec éventuellement la délivrance d'une attestation prouvant que ces personnes ont acquis les connaissances nécessaires.	BE
Le TCS attire l'attention sur le fait qu'il y a de très nombreux conducteurs qui n'ont aucune affinité avec les systèmes d'assistance à la conduite et qui ne veulent même pas utiliser un simple régulateur de vitesse. Afin que de telles personnes ne se voient pas refuser l'examen de conduite, le TCS recommande d'envisager/de réfléchir par exemple à une inscription sur le permis de conduire qui pourrait être ainsi formulée : "pas de véhicules avec demande de prise en charge" - à l'instar de l'inscription sur les automates appliquée jusqu'au 31 janvier 2019. <u>Justification</u> : Personne n'est obligé d'utiliser les systèmes d'assistance à la conduite et il y a des gens qui ont du mal à le comprendre et qui ne veulent pas l'utiliser - un peu comme beaucoup avaient du mal à utiliser une boîte de vitesses autrefois. Il faut partir du principe que les conducteurs qui ne peuvent ou ne veulent pas utiliser de tels systèmes éprouveront beaucoup de difficultés à utiliser des systèmes très développés (ex : pilotes de bouchons jusqu'à 60 km/h ; futurs pilotes d'autoroute jusqu'à 130 km/h ou dans un avenir plus lointain, les systèmes hautement automatisés de niveau SAE 4). Le TCS estime qu'il serait erroné de compliquer inutilement l'examen de conduite de ces personnes (moins familiarisées avec la technique) ou, dans certaines circonstances, de les en priver totalement.	TCS
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente) GL, L-Drive, RoadCross, CHO, Swissmoves	
Lors de l'examen de conduite, seule l'utilisation générale sans système d'aide à la conduite devra être testée, comme jusqu'ici, d'autant que les systèmes d'aide à la conduite diffèrent d'un véhicule à l'autre. Une instruction donnée par le vendeur du véhicule ou l'étude du système en autoformation sont suffisantes.	GL
Il conviendrait de définir une date précise à partir de laquelle les différents systèmes d'aide à la conduite devront faire partie intégrante de tous les examens pratiques de conduite. Il faudrait que les véhicules d'examen des catégories B et BE ainsi que de la sous-catégorie B1 soient obligatoirement équipés de systèmes d'aide à la conduite à partir de 2026. De plus, étant donné que les systèmes d'aide à la conduite sont encore en plein développement et vont probablement subir de nombreuses modifications, les mentionner nommément dans une ordonnance est trop statique. Une directive (ou une ordonnance de l'office compétent) serait probablement plus indiquée, car elle pourrait être adaptée à l'évolution de la situation plus simplement et en toute flexibilité. Tant qu'un système d'aide à la conduite n'est pas normalisé (désignation, utilisation, effet), poser des questions à son sujet lors de l'examen pratique de conduite peut et va créer des malentendus et, partant, de l'insécurité. Il est en outre impossible qu'un expert de la circulation connaisse tous les véhicules et leurs différents systèmes d'aide à la conduite. Il y a là un gros besoin de clarification.	L-Drive, RoadCross
On veut rendre les systèmes d'aide à la conduite obligatoires, mais on oublie la formation nécessaire.	CHO
Les systèmes d'aide à la conduite sont spécifiques aux véhicules. Les formations ne peuvent donc pas être faites sur l'entier des systèmes qui seront développés.	SwissMoves
Par contre, l'explication du fonctionnement générique et des devoirs des conducteurs en la matière doit être exposée dans la formation de ceux-ci.	SwissMoves

Annexe : Liste des participants à la consultation et de leurs abréviations

Abréviation	Désignation
Cantons	
ZH	Canton de Zurich
BE	Canton de Berne
LU	Canton de Lucerne
UR	Canton d'Uri
SZ	Canton de Schwyz
OW	Canton d'Obwald
NW	Canton de Nidwald
GL	Canton de Glaris
ZG	Canton de Zoug
FR	Canton de Fribourg
SO	Canton de Soleure
BS	Canton de Bâle-Ville
BL	Canton de Bâle-Campagne
SH	Canton de Schaffhouse
AR	Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures
AI	Canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures
SG	Canton de Saint-Gall
GR	Canton des Grisons
AG	Canton d'Argovie
TG	Canton de Thurgovie
TI	Canton du Tessin
VD	Canton de Vaud
VS	Canton du Valais
NE	Canton de Neuchâtel
GE	Canton de Genève
JU	Canton du Jura
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	
PLR	PLR.Les Libéraux-Radicaux
Verts	LES VERT-E-S Suisse
PS	Parti socialiste
UDC	Union démocratique du centre
Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	
ACS	Association des Communes Suisses
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
UVS	Union des villes suisses
Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	
	economiesuisse
USS	Union syndicale suisse
usam	Union suisse des arts et métiers
Organisations intercantionales	
CCCS	Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de Suisse et de la Principauté du Liechtenstein
asa	Association des services des automobiles
CSSP	Coordination suisse des sapeurs-pompiers
CCDJP	Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police

Abréviation	Désignation
CCPCS	Conférence des commandantes et commandants des polices cantonales de Suisse
CDSVS	Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses
SCPVS	Société des chefs de police des villes de Suisse
Associations nationales du trafic et mobilité	
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
auto-suisse	Association des importateurs suisses d'automobiles
BPA	Bureau de prévention des accidents
FRS	routesuisse – Fédération routière suisse
Mobilité piétonne	Mobilité piétonne Suisse
Routiers	Les Routiers Suisses L-Drive
Pro Velo	PRO VELO Suisse RoadCross
SEV	Syndicat du personnel des transports
TCS	Touring Club Suisse
ATE	Association transports et environnement
VFAS	Association suisse du commerce automobile indépendant
spc	Société suisse de psychologie de la circulation
Autres associations nationales	
CP	Centre patronal
CI CDS	Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse
ParkingSwiss	Association suisse des professionnels des métiers du stationnement
SAAM	Swiss Association for Autonomous Mobility
FSA	Fédération suisse des aveugles et malvoyants Swissdrive
Secteur de l'assurance	
BNA/FNG	Bureau national d'assurance / Fonds national de garantie Suva
ASA	Association suisse d'assurances
Autres organisations	
Poste	La Poste
CDT	CDT Centre de tests dynamiques SA
Autres	
	AMAG
AXA	AXA Suisse
CHO	CH Open – Association suisse pour la promotion des logiciels libres et des standards ouverts
FOR	Forensisches Institut Zürich
Greenpeace	Greenpeace Suisse
KpOW	Police cantonale d'Obwald
LOXO	LOXO SA Mobility
mybuxi	mybuxi AG
RZU	Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung
Privatim	Conférence des préposé(e)s suisses à la protection des données
PUSCH	Fondation suisse pour la pratique environnementale Pusch
RWU	Regionalplanung Winterthur und Umgebung

Abréviation	Désignation
	SwissMoves
TPG	Transports publics genevois
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
LB	Beat Lehmann
StH	Hansueli Stettler