# Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA)
# Questionnaire

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

**Auteur de l'avis :**

| |
|---|
| ☒ Canton ☐ Association ☐ Organisation ☐ Autre |
| Expéditeur :<br><br>Conseil d'Etat du Canton de Vaud |
| **Important :**<br>Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 2 février 2024 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch |

## 1. Ordonnance sur la conduite automatisée

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Avez-vous des remarques d'ordre général à formuler concernant le projet ? | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>La remarque générale ci-dessous se focalise sur les risques et opportunités de l'automatisation à long terme, et le chemin pour voir ces opportunités se matérialiser.<br><br>Il est constaté que la présente ordonnance est une première étape légale, comme cela est dit dans le rapport de consultation, et qu'elle constitue le cadre légal de base au lancement du développement de la conduite automatisée. Elle est amenée à être modifiée rapidement, au fur et à mesure des évolutions technologiques. Il est également constaté que le rapport de consultation met en avant de manière très forte les gains d'efficacité escomptés dans l'utilisation du réseau routier en particulier, et dans le fonctionnement du système de mobilité en général.<br><br>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.<br><br>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 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.<br><br>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.<br><br>Par ailleurs, le développement de la conduite automatisée ne doit pas générer un besoin en infrastructures de mobilité ou numériques (élargissement de la chaussée, création de voies supplémentaires spécifiques, parkings dédiés, antennes, etc.) à charge des collectivités publiques ou ayant un impact environnemental.<br><br>Enfin, la question des standards qui seront utilisés pour l'ensemble des traitements de données associés à l'automatisation des véhicules. A la lecture du projet, il semble par exemple que des parkings seront construits par constructeur, alors qu'avec des standards communs, des parkings permettant le traitement de plusieurs types de véhicules seraient peut-être envisageables. |

| 2. Approuvez-vous l'objet de la nouvelle ordonnance (art. 1) ? | | | |
|---|---|---|---|
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement : | | |

| 3. Approuvez-vous les définitions proposées (art. 2) ? | | | |
|---|---|---|---|
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement : | | |

| 4. Approuvez-vous les exigences générales applicables aux véhicules équipés d'un système d'automatisation (art. 3) ? | | | |
|---|---|---|---|
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>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".<br><br>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 importante 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<br><br>Le projet d'OCA ne précise jamais si le système d'automatisation doit être intégré dans le véhicule de façon autonome ou s'il soit être tributaire d'éléments extérieurs au véhicule (relié à des serveurs, cartes, satellites, centrale de contrôle, etc.). |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 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) ? | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>Art. 4 al. 1 : cet alinéa n'est pas très clair. Il est difficile de déterminer ce qui doit être définit par le constructeur, notamment en ce qui concerne les types de système d'automatisation.<br><br>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?<br><br>art. 4 al. 4 let. a : il faudrait apporter une clarification afin d'éviter toute confusion (liste trop exhaustive), en incluant plus d'informations sur les conditions météorologiques, telles que les précipitations, le brouillard, les vents latéraux, les températures, etc. | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 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. 3*b*, al. 1, OETV (art 5) ? | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement : | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 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) ? | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>art. 6 al. 2 let. b : cette lettre stipule que de nouvelles directives s'appliquent lorsque le véhicule "*a provoqué un accident occasionnant des dommages corporels*". Cependant, du point de vue de la sécurité, il semble évident que la mention "*occasionnant des dommages corporels*" devrait être omise, permettant ainsi l'application des nouvelles directives dès qu'un véhicule crée un danger, même en l'absence de blessés.<br><br>art. 6 al. 2 let. c : est-ce que les accidents ayant uniquement occasionnés des dommages matériels sont bien inclus dans cette lettre c, qui parle "d'incidents du même ordre d'importants pour la sécurité" | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 8. | Approuvez-vous la réglementation relative à l'enregistreur de mode de conduite (art. 7, 23, 27 et 38) ? | | |
| | ☐ OUI | ☒ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>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.<br><br>art. 7 al. 3 let. d : le terme "*collisions*" n'est pas adéquat. C'est plutôt l'impact lié à la collision qui peut être enregistré.<br><br>Il serait pertinent que ces informations restent accessibles même après avoir atteint la capacité de stockage maximale, particulièrement en cas de besoin dans le cadre d'une enquête. Une durée de conservation minimale d'un an semble être une option appropriée.<br><br>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 exclut 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. | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 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) ? | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement : | | |

| | |
|---|---|
| | Toutefois, il convient de déterminer s'il s'agit d'une immobilisation "physique/électronique" du véhicule ou "administrative" (mise hors circulation).<br><br>Le rapport mentionne que *Les constructeurs doivent informer les détenteurs de véhicules pourvus d'un dispositif émettant des demandes de transition que le système n'est plus pris en charge, de manière à ce qu'ils en fassent désactiver les fonctions ou qu'ils ne les utilisent plus qu'à titre auxiliaire*. La responsabilité dans ce cadre n'est pas très claire. 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 ? |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 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) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement : | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 11. Approuvez-vous la réglementation relative au respect du manuel d'utilisation (art. 10) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement : | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 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) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement : | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 13. Approuvez-vous la réglementation relative à la délivrance des réceptions par type (art. 12) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement : | | |

| | |
|---|---|
| | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 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) ? | | | |
| | ☐ OUI | ☒ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>Il n'est pas clair de savoir si les données mentionnées aux alinéas 2, 3 et 4 sont des données personnelles ou non. Dans le cas où les communications prévues par l'art. 13 OCA contiendraient des données personnelles sensibles, il nous semble que le fondement légal de ce traitement ne serait pas suffisant (base légale formelle nécessaire).<br><br>Qu'implique par ailleurs le contrôle par sondage mentionné à l'alinéa 2 ? | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 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) ? | | | |
| | ☐ OUI | ☒ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>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 (celles de la personne blessée et qui a eu besoin d'une assistance médicale par exemple, cf. art. 14 al. 1 let. a OCA), le fondement légal de ce traitement ne serait pas suffisant (base légale formelle nécessaire).<br><br>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.<br><br>Remplacer le terme "*considérables*" par "*importants*", même si cela reste sujet à interprétation.<br><br>Art. 14 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.<br><br>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. | | |

| | |
|---|---|
| | |

| 16. Approuvez-vous les contrôles prévus pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 15) ? | | | |
|---|---|---|---|
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>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.). A adapter.<br><br>L'OFROU doit déterminer l'étendue du contrôle subséquent obligatoire, en fonction de l'incident qui a été annoncé. A préciser. | | |

| 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) ? | | | |
|---|---|---|---|
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>art. 16 al. 1 let. a: le mot "*directement*" doit être supprimé. | | |

| 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) ? | | | |
|---|---|---|---|
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>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. | | |

| 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. 25*g*, al. 3, LCR (art. 18) ? | | | |
|---|---|---|---|
| | ☐ OUI | ☒ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>Le commentaire indique qu'il s'agit uniquement de données techniques, « de sorte qu'aucune donnée personnelle n'est concernée ». Cette approche nous semble | | |

| | |
|---|---|
| | toutefois difficile à suivre dans la mesure où l'enregistreur de mode de conduite est lié à un véhicule défini, qui est lui-même lié à un détenteur de véhicule (qui peut accéder aux données de l'enregistreur aux conditions de l'art. 25g nLCR) et potentiellement au conducteur (s'il n'est pas le détenteur) ou encore l'opérateur.<br><br>Dans le même sens, le commentaire de l'art. 25f nLCR précise que « les données enregistrées fournissent d'une part des informations sur le bon fonctionnement du système d'automatisation. Elles permettent d'autre part de tirer des conclusions sur le comportement du conducteur, notamment de savoir s'il a activé le système d'automatisation et a réagi rapidement à ses invitations à reprendre la main, ou s'il a effectué des interventions que le système d'automatisation a bloquées ou atténuées pour des raisons de sécurité ». Enfin, l'art. 25g al. 5 nLCR mentionne spécifiquement que l'envoi de données de l'enregistreur du mode de conduite à l'OFROU pour la surveillance du marché et pour une mise à disposition subséquente pour la rechercher ou l'analyse doit se faire sous une forme ne permettant pas d'identifier le conducteur, l'opérateur ou le véhicule en question. Il semblerait donc, a contrario, que les données de l'enregistreur permettent bien de faire un lien avec le conducteur, l'opérateur ou le véhicule.<br><br>Le commentaire de l'art. 18 OCA devrait dès lors être modifié : si les évènements 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.<br><br>Le traitement des données est autorisé pour l'analyse d'un accident et lors d'une enquête pénale (lettres a et b). Cependant, 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.<br><br>Le terme "*experts non officiels*" n'est pas très clair. Il est compris par opposition aux experts de la circulation au sens de l'OAC. Toutefois le fait que ce soit mentionné "non officiel" peut être mal interprété. Il s'agit d'expert mandatés par les autorités de poursuite pénale ou les autorités civiles dans le cadre d'une procédure civile. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 20. Approuvez-vous la réglementation relative au traitement des données dans le cadre de l'exécution (art. 19) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>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 traitement des données par l'OFROU, l'OFCOM, 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.<br><br>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). |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 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) ? | | | |
| | ☐ OUI | ☒ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>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.<br><br>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) ?<br><br>Ces données ne devraient pas pouvoir être détruites sans le consentement de personnes concernées (qui ne sont d'ailleurs pas définies dans cette disposition).<br><br>Par ailleurs, plusieurs problématiques doivent être relevées concernant la conservation des données :<br>- le rapport explicatif mentionne qu'aucune réglementation ne spécifie de délai de conservation pur ces données de l'enregistreur du mode de conduite. Or, 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 ;<br>- il est prévu par la nLCR que lorsque la mémoire de l'enregistreur de conduite est pleine, le système écrase les données les plus anciennes. Le délai d'effacement des données peut donc 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 (comme le relève le commentaire de l'art. 25f nLCR). Il conviendrait de préciser l'ordonnance sur ce point en fixant une durée maximale de conservation des données. Les explications données dans le rapport explicatif à ce sujet (possible entrave au commerce) ne convainquent pas. | | |

| |
|---|
| 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) ? | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>Toutefois, cette disposition ne tient pas compte d'une éventuelle revente du véhicule entre particuliers ni dès lors de la responsabilité d'informer l'acheteur sur la manière d'utiliser le système.<br><br>Par ailleurs, des différences sont relevées entre l'art. 9 et l'art. 21 :<br>- quiconque remet à un tiers (art. 9) / quiconque vend, loue ou met en leasing à titre professionnel (art. 21)<br>- doit informer (art. 9) / doit expliquer clairement (art. 21)<br>- mettre à disposition le manuel (art. 9) / faire attester au moyen de la signature que les explications ont bien été données (art 21) | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 23. | Approuvez-vous les effets de l'utilisation du système d'automatisation pour le conducteur et l'étendue de sa décharge (art. 22) ? | | |
| | ☐ OUI | ☒ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>art. 22 al. 2 : l'interdiction d'une activité accessoire devrait-elle être précisée ?<br><br>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.<br><br>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.<br><br>art. 22 al. 3 let. b mentionne que le conducteur doit reprendre la conduite du véhicule dès qu'il s'aperçoit ou aurait dû s'apercevoir sur la base de circonstances manifestes que les conditions nécessaires à une utilisation du système d'automatisation en toute sécurité et sans entraver la fluidité du trafic ne sont plus remplies ou ne l'étaient plus. Or, 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.<br><br>Cette lettre b doit être modifiée et indiquer uniquement que le conducteur doit reprendre la conduite dès qu'il s'aperçoit […]. | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 24. | Approuvez-vous la réglementation relative à l'activation du système d'automatisation pour le stationnement (art. 24) ? | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |

| | |
|---|---|
| | Remarques / proposition d'amendement : |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 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) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement : | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 26. Approuvez-vous la réglementation relative à l'exécution du parcage automatisé (art. 26) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement : | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 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) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement : | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 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) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>L'examen de la demande d'autorisation sera effectué par l'autorité désignée par le droit cantonal. Elle devra d'assurer de 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. | | |

| | |
|---|---|
| | |

| 29. Approuvez-vous les obligations du constructeur concernant les formations relatives aux véhicules sans conducteur (art. 30) ? | | |
|---|---|---|
| ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| Remarques / proposition d'amendement :<br><br>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, respectivement s'assurer que la formation prévue est adéquate et suffisante. | | |

| 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) ? | | |
|---|---|---|
| ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| Remarques / proposition d'amendement : | | |

| 31. Approuvez-vous les tâches et devoirs des détenteurs de véhicules sans conducteur (art. 32) ? | | |
|---|---|---|
| ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| Remarques / proposition d'amendement :<br><br>art. 32 al. 2 : concerne les vérifications à effectuer avant l'utilisation du véhicule. Cependant, en cas d'accident, il serait pertinent qu'un protocole soit établi, visant à garantir que ces vérifications ont été correctement réalisées. L'établissement d'un tel rapport a pour objectif de confirmer leur exécution, notamment lors d'un accident de la circulation.<br><br>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<br><br>Cela étant, il faut faire attention au mélange des rôles entre le constructeur, l'importateur, le détenteur, l'opérateur.<br><br>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 assumer par « l'opérateur » ? | | |

| | |
|---|---|
| | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 32. Approuvez-vous les tâches et devoirs des opérateurs de véhicules sans conducteur (art. 33) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>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 autorisés 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.<br><br>Il paraît nécessaire de déterminer dans quel "délai" l'opérateur doit agir en cas de besoin : dès qu'il s'aperçoit d'un problème? | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 33. Approuvez-vous la réglementation relative à la conduite manuelle d'un véhicule sans conducteur (art. 34) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>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 ? | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 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) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>art. 35 al. 2 : remplacer "*ou*" par "*et*"<br><br>art. 35 al. 5 : cf. Q. 29 concernant la formation | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 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) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement : | | |

| | |
|---|---|
| | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 36. Approuvez-vous la réglementation relative aux commandes des véhicules sans conducteur (art. 37) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>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. | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 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) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>Attention toutefois au fait que les cantons pourront avoir des autorités différentes en charge de ces autorisations.<br><br>Les critères d'évaluation des demandes doivent toutefois être concrétisés par l'OFROU, dans des dispositions impératives pour les cantons | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 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) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>Attention toutefois au fait que les cantons pourront avoir des autorités différentes en charge de ces autorisations | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 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) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement : | | |

| | |
|---|---|
| | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 40. Acceptez-vous que les conditions d'utilisation autorisées soient publiées dans l'organe de publication officiel (art. 42) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>Il est nécessaire que les autorisations soient publiées. Cependant, il n'est pas défini ce qui est sous-entendu par "organe de publication officiel de l'autorité d'immatriculation" ? La feuille des avis officiel ? | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 41. Approuvez-vous la réglementation relative à la surveillance après la délivrance de l'autorisation (art. 43) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement : | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 42. Approuvez-vous les différents éléments constitutifs d'une infraction (art. 44) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>Des mesures administratives doivent-elles être prévues ? | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 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) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>Il faut impérativement veiller à une bonne coordination entre les cantons et l'OFROU car d'elle dépend le succès de la mise en œuvre de cette ordonnance. | | |

## 2. Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière

| |
|---|
| 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 4.91bis)? | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement : | | |

**3. Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers**

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 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) ? | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>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. | | |

**4. Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière**

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 46. Acceptez-vous qu'un véhicule sans conducteur doive 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) ? | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement : | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 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) ? | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement : | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 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. 1bis et 2) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>Attention toutefois au fait que tous les véhicules automatisés n'ont pas les mêmes systèmes de fonctionnement et qu'ainsi leur maitrise pourra s'avérer compliquée en cas de changement de véhicules, y compris pour les experts de la circulation. | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 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. 1bis, 2 et 3) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>Attention toutefois au fait que tous les véhicules automatisés n'ont pas les mêmes systèmes de fonctionnement et qu'ainsi leur maitrise pourra s'avérer compliquée en cas de changement de véhicules, y compris pour les experts de la circulation. | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 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. 1bis, et D, ch. 1bis) ? | | | |
| | ☒ OUI | ☐ NON | ☐ Sans avis / non concerné |
| | Remarques / proposition d'amendement :<br><br>Attention toutefois au fait que tous les véhicules automatisés n'ont pas les mêmes systèmes de fonctionnement et qu'ainsi leur maitrise pourra s'avérer compliquée en cas de changement de véhicules, y compris pour les experts de la circulation. | | |