



Nicht löschen bitte " " !!

Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA)

du 13 décembre 2024

Le Conseil fédéral suisse,

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

arrête :

Chapitre 1 Objet et définitions

Art. 1 Objet

La présente ordonnance régit les conditions préalables à l'immatriculation et à l'utilisation de véhicules automobiles équipés d'un système d'automatisation ainsi que le traitement des données liées auxdits véhicules.

Art. 2 Définitions

Au sens de la présente ordonnance, on entend par :

- a. *véhicule pourvu d'un dispositif émettant des invitations à reprendre le contrôle* : un véhicule équipé d'un système d'automatisation qui informe le conducteur lorsque le système atteint les limites des conditions d'utilisation inhérentes à sa construction ;
- b. *véhicule équipé d'un système d'automatisation pour le parcage* : un véhicule équipé d'un système d'automatisation conçu pour effectuer des manœuvres sans conducteur et sans la surveillance de ce dernier, entre le lieu de dépose du véhicule et la case de stationnement, ainsi qu'entre cette dernière et le lieu de récupération du véhicule ;

RS

¹ RS 741.01

- c. *véhicule sans conducteur* : un véhicule équipé d'un système d'automatisation conçu pour parcourir sans la présence d'un conducteur le trajet entre son point de départ et sa destination, du moins sur certains tronçons ; un véhicule disposant uniquement d'un système d'automatisation pour le parage n'est pas considéré comme un véhicule sans conducteur.

Chapitre 2 Dispositions générales

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

Art. 3 Exigences générales

¹ Le système d'automatisation doit :

- a. pouvoir assurer le guidage longitudinal et le guidage latéral du véhicule ;
- b. pouvoir enclencher les systèmes du véhicule nécessaires pour le trajet et, le cas échéant, à la reprise du pilotage du véhicule par le conducteur en toute sécurité ;
- c. pouvoir être désactivé à tout moment et de manière intuitive ;
- d. être en mesure de fournir des informations explicites ;
- e. être simple d'utilisation ;
- f. disposer de fonctions visant à éviter les accidents ;
- g. disposer de protections suffisantes contre les interventions illicites de tiers ;
- h. maîtriser tous les scénarios de trafic dans les conditions d'utilisation inhérentes à sa construction sur la base :
 1. des cas d'application figurant dans les réglementations internationales reconnues par la Suisse et mentionnées à l'annexe 2, ch. 12, de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)² ;
 2. de l'annexe III, partie 1, du règlement d'exécution (UE) 2022/1426³, ou
 3. de la méthodologie de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) conforme aux directives et recommandations concernant les exigences en matière de sécurité, les évaluations et les méthodes de test des systèmes de conduite automatisés⁴;

² RS 741.41

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

⁴ Document de travail ECE/TRANS/WP.29/2024/39 pour la 193^e séance du WP.29.

- i. être en mesure d'identifier les éléments ci-après dans les conditions d'utilisation inhérentes à leur construction :
 1. conditions météorologiques ;
 2. moment de la journée ;
 3. intensité lumineuse ;
 4. marques et type d'aire de circulation ;
 5. zone géographique.

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

- a. reprendre le pilotage du véhicule de manière durable, complète et fiable dans les conditions d'utilisation inhérentes à sa construction ;
- b. respecter l'ensemble des règles de la circulation déterminantes pour la tâche de conduite ;
- c. identifier et respecter les limites des conditions d'utilisation inhérentes à sa construction ;
- d. identifier toutes les défaillances techniques qui perturbent le pilotage du véhicule par le système d'automatisation ;
- e. signaler suffisamment à l'avance la nécessité d'une intervention humaine ;
- f. engager une manœuvre visant à réduire les risques si :
 1. le véhicule atteint les limites des conditions d'utilisation inhérentes à sa construction ;
 2. pour les véhicules pourvus d'un dispositif émettant des invitations à reprendre le contrôle, une invitation à reprendre le contrôle n'est suivie d'aucune réaction ;
 3. un grave dysfonctionnement du véhicule ou du système d'automatisation survient.

³ Pour respecter les règles de la circulation selon l'al. 2, let. b, le système d'automatisation doit notamment :

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

Art. 4 Conditions d'utilisation inhérentes à la construction

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

² Une description des conditions d'utilisation inhérentes à la construction doit figurer dans la réception par type. Elle doit permettre de comparer les caractéristiques du système avec les conditions d'utilisation réelles prévues.

³ Les propriétaires et les exploitants d'infrastructures ne sont pas tenus de procéder à des adaptations visant à ce que certains systèmes d'automatisation satisfassent les exigences des conditions d'utilisation inhérentes à la construction.

Art. 5 Applicabilité des prescriptions

¹ La teneur déterminante des prescriptions techniques relatives aux systèmes d'automatisation figurant dans les réglementations internationales est celle des versions contraignantes pour la Suisse mentionnées à l'annexe 2, ch. 11 et 12, OETV⁵.

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

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

¹ Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication peut déclarer applicables à des véhicules déjà mis en circulation de nouvelles prescriptions relatives aux systèmes d'automatisation, si elles permettent d'éviter un danger pour la circulation routière.

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

- a. a été touché par une ou plusieurs cyberattaques ayant nécessité des mesures de protection supplémentaires ;
- b. a provoqué un accident occasionnant des dommages corporels ou ayant très vraisemblablement pu causer des dommages, alors que son système d'automatisation était actif durant la conduite, ou
- c. a été impliqué dans plusieurs incidents comparables pertinents pour la sécurité qui étaient comparables et évitables.

Art. 7 Enregistreur de mode de conduite en général

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

⁵ RS 741.41

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

³ L'enregistreur de mode de conduite doit enregistrer les événements suivants :

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

⁴ Il doit enregistrer les éléments de données suivants :

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

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

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

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

- a. réglementations internationales de la CEE-ONU mentionnées à l'annexe 2, ch. 12, OETV⁶ ;
- b. exigences applicables aux enregistrements des systèmes ADS prévues à l'annexe II, ch. 9, du règlement d'exécution (UE) 2022/1426⁷ ;
- c. dispositions-cadres contraignantes de la CEE-ONU.

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

Art. 8 Systèmes de gestion

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

- a. système de gestion de la cybersécurité au sens du règlement ONU n° 155⁸ ;
- b. système de gestion des mises à jour logicielles au sens du règlement ONU n° 156⁹ ;
- c. pour les systèmes d'automatisation des véhicules sans conducteur : système de gestion de la sécurité conforme à l'annexe III, partie 2, ch. 5, du règlement d'exécution (UE) 2022/1426¹⁰.

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

Section 2 Instructions et consignes de sécurité du constructeur

Art. 9 Mise à disposition des instructions d'utilisation

¹ Quiconque remet à des tiers un véhicule équipé d'un système d'automatisation doit les informer de l'existence du système et de la fonction d'enregistrement de

⁶ RS 741.41

⁷ Cf. note de bas de page relative à l'art. 3, al. 1, let. h, ch. 2.

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

⁹ Règlement CEE-ONU n° 156 du 22 janvier 2021 établissant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les mises à jour logicielles et le système de gestion des mises à jour logicielles (Add.155).

¹⁰ Cf. note de bas de page relative à l'art. 3, al. 1, let. h, ch. 2.

l'enregistreur de mode de conduite, et mettre à leur disposition les instructions d'utilisation du constructeur.

² Les détenteurs de véhicules sans conducteur doivent mettre les instructions d'utilisation à la disposition de l'opérateur (art. 34) et de la personne qui, le cas échéant, pilotera manuellement le véhicule en question.

³ Pour les véhicules équipés d'un système d'automatisation pour le parage, il incombe à l'exploitant du parking de mettre les instructions d'utilisation à la disposition des personnes qui assurent des fonctions de surveillance ou d'intervention.

Art. 10 Respect des instructions d'utilisation

¹ Les personnes soumises à des obligations en lien avec 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 les instructions d'utilisation.

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

Section 3 Réception par type et vérifications de la conformité

Art. 11 Réception par type obligatoire

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

² Par dérogation à l'art. 4 de l'ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers (ORT)¹¹, aucune dispense de la réception par type n'est autorisée.

³ Les conditions d'utilisation inhérentes à la construction et les scénarios de trafic visés à l'art. 3, al. 1, let. h doivent être indiqués dans les documents de la réception par type.

Art. 12 Délivrance de la réception par type

¹ Les réceptions par type sont délivrées par les autorités suivantes :

- a. réceptions générales pour véhicules sans conducteur et pour véhicules équipés d'un système d'automatisation pour le parage selon le règlement (UE) 2018/858¹² : par les autorités compétentes en la matière des États membres de l'Union européenne (UE) et de l'Espace économique européen ;

¹¹ RS 741.511

¹² Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive

- b. réceptions par type de systèmes d'automatisation selon les règlements de la CEE-ONU : par les autorités compétentes en la matière des parties contractantes de l'accord du 20 mars 1958 concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements¹³.

² Par dérogation à l'art. 13, al. 1, ORT¹⁴, des réceptions par type sont délivrées seulement si le type de véhicule présente toutes les garanties de sécurité et qu'une réception générale UE est disponible.

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

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

² Il peut analyser des incidents pertinents pour la sécurité dans lesquels des systèmes d'automatisation ont été impliqués et ordonner ou réaliser des contrôles par sondages.

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

⁴ Dans le cadre de vérifications de la conformité, il peut exiger des constructeurs de véhicules sans conducteur qu'ils :

- a. lui transmettent gracieusement les documents et informations nécessaires ainsi que d'autres spécifications techniques ;
- b. lui donnent accès au logiciel, aux données d'entraînement pertinentes et aux définitions des scénarios d'essai faisant l'objet de la vérification.

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

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

¹ Les constructeurs ou importateurs de véhicules sans conducteur et de véhicules équipés d'un système d'automatisation pour le parage sont tenus de notifier à l'OFROU les incidents pertinents pour la sécurité. Ils conviennent de la manière dont ils obtiendront les informations requises avec les détenteurs de véhicules ou les détenteurs d'autorisations pour les parkings permettant le parage automatisé.

2007/46/CE, JO L 151 du 14.6.2018, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2024/1257, JO L 2024/257 du 8.5.2024.

¹³ RS **0.741.411**

¹⁴ RS **741.511**

² Les incidents critiques pour la sécurité doivent être notifiés immédiatement après leur constatation. Sont réputés critiques pour la sécurité les incidents pertinents pour cette dernière lors desquels :

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

³ Les délais concernant les notifications périodiques et le contenu des notifications d'incidents pertinents pour la sécurité sont régis par l'annexe III, partie 5, du règlement d'exécution (UE) 2022/1426¹⁵ et, s'agissant des systèmes d'automatisation pour le parcage, également par l'annexe V, ch. 3, dudit règlement d'exécution.

⁴ La police enregistre dans un délai de 14 jours les accidents impliquant des véhicules sans conducteur dans le système d'information relatif aux accidents de la route et en informe l'OFROU. Si elle n'est pas en mesure de respecter ce délai, elle en informe l'OFROU avant l'échéance du délai et lui communique les données anonymisées déjà disponibles concernant l'accident.

⁵ Les cantons et les autorités fédérales responsables des contrôles des véhicules signalent à l'OFROU, dans un délai de 30 jours, les véhicules sans conducteur pour lesquels les contrôles périodiques (art. 33 OETV¹⁶) ou extraordinaires (art. 34 OETV) ont mis en lumière des irrégularités en ce qui concerne le système d'automatisation.

Art. 15 Maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement :
 contrôles extraordinaires

¹ Après des incidents critiques pour la sécurité liés au système d'automatisation, les véhicules sans conducteur concernés doivent être soumis à un contrôle extraordinaire (art. 34 OETV¹⁷). L'OFROU signale aux autorités d'immatriculation des cantons et de la Confédération les véhicules qui doivent être soumis audit contrôle.

² Après que des mesures visant à rétablir la sécurité routière et la sécurité de fonctionnement ont été prises dans le cadre d'une procédure conforme aux clauses de sauvegarde visées à l'art. 16, les autorités cantonales ou fédérales compétentes procèdent à un contrôle extraordinaire avant que les véhicules concernés soient utilisés à nouveau. La convocation est adressée par les autorités d'immatriculation.

Art. 16 Clauses de sauvegarde visant à suspendre la reconnaissance de
 réceptions par type

En ce qui concerne les réceptions générales pour véhicules équipés de systèmes d'automatisation ou les réceptions partielles de systèmes d'automatisation, les clauses

¹⁵ Voir la note de bas de page à l'art. 3, al. 1, let. h, ch. 2.

¹⁶ RS 741.41

¹⁷ RS 741.41

de sauvegarde figurant au chap. 12, section V, point 4, de l'accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité¹⁸ et à l'art. 4 de l'accord du 20 mars 1958 concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues, aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements¹⁹ peuvent être appliquées si :

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

Section 4 Délégation des contrôles

Art. 17

¹ Les cantons et les autorités fédérales compétentes en matière d'immatriculation peuvent demander que des vérifications techniques soient effectuées par un organe d'expertise mentionné à l'annexe 2 ORT²⁰ ou les faire réaliser à la charge du détenteur du véhicule.

² Si aucun organe d'expertise n'est reconnu selon l'art. 17 ORT pour la réalisation d'un contrôle technique, l'OFROU statue sur la reconnaissance d'attestations délivrées par d'autres services.

³ Les art. 32 et 34a OETV²¹ ne sont pas applicables aux véhicules sans conducteur.

¹⁸ RS 0.946.526.81

¹⁹ RS 0.741.411

²⁰ RS 741.511

²¹ RS 741.41

Section 5 Traitement des données

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

¹ Le traitement des données visé à l'art. 25g, al. 1, LCR est autorisé exclusivement pour la réalisation d'expertises relatives au véhicule ou à son utilisation dans la circulation routière, dans le cadre du code de procédure civile²².

² Le traitement des données visé à l'art. 25g, al. 3, LCR est autorisé exclusivement aux fins ci-après :

- a. analyse d'accidents par des autorités de poursuite pénale ou par des experts sur mandat de ces dernières ;
- b. enquêtes pénales concernant des infractions au droit de la circulation routière dans le cadre du code de procédure pénale²³ ;
- c. enquêtes des autorités administratives en lien avec des infractions au droit de la circulation routière.

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

¹ L'OFROU, l'Office fédéral de la communication, l'Office fédéral des transports (OFT), l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF), le Groupement Défense ainsi que les autorités cantonales et communales peuvent traiter les données personnelles suivantes :

- a. le nom, le domicile, la date de naissance et les autorisations de conduire d'opérateurs (art. 34) ;
- b. le nom et le domicile de détenteurs de véhicules ou le nom et le siège de leur entreprise ;
- c. le nom et le domicile de requérants ou le nom et le siège de leur entreprise ;
- d. le nom et le domicile de propriétaires fonciers ou le nom et le siège de leur entreprise ;
- e. le nom et le domicile de titulaires d'autorisations ou le nom et le siège de leur entreprise ;
- f. les numéros de plaques de contrôle ;
- g. les numéros de châssis.

² Les données visées à l'al. 1 peuvent être traitées uniquement aux fins suivantes :

- a. examiner des demandes relatives à des autorisations de conditions d'utilisation et à des autorisations pour des parkings ;
- b. délivrer, suspendre et retirer des autorisations de conditions d'utilisation et des autorisations pour des parkings ;

²² RS 272

²³ RS 312.0

- c. dresser un état des lieux des véhicules dans le cadre de vérifications de la conformité ;
- d. répertorier et évaluer des incidents pertinents pour la sécurité.

³ Les données visées à l'al. 1 peuvent être communiquées uniquement selon les procédures suivantes :

- a. consultation et communication selon le règlement de traitement ;
- b. communication au moyen de courriels.

⁴ L'OFROU peut traiter les données personnelles suivantes :

- a. numéros de plaques de contrôle ;
- b. numéros de châssis.

⁵ Les données visées à l'al. 4 peuvent être traitées uniquement aux fins suivantes :

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

⁶ Les données visées à l'al. 4 peuvent être communiquées uniquement selon les procédures suivantes :

- a. consultation par des autorités chargées de tâches d'exécution prévues par la présente ordonnance et communication à celles-ci ;
- b. consultation et communication sur des plateformes d'autorités étrangères chargées de la réception par type et de la surveillance du marché ainsi que de la Commission européenne, dans la mesure où les prescriptions reconnues concernant la réception par type mentionnées aux ch. 11 et 12 de l'annexe 2 OETV²⁴ exigent la communication ;
- c. consultation par des constructeurs de véhicules sans conducteur au moyen d'un accès à distance sécurisé ;
- d. demande de constructeurs de véhicules sans conducteur au moyen de courriels pourvus d'une signature numérique ou cryptés.

Art. 20 Durée de conservation

Les données relatives à des octrois, à des refus et à des retraits d'autorisations de conditions d'utilisation et pour des parkings doivent être détruites dans un délai de dix ans à compter de l'entrée en force de ceux-ci.

Art. 21 Destruction des données de l'enregistreur de mode de conduite

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

Chapitre 3 Véhicules pourvus d'un dispositif émettant des invitations à reprendre le contrôle**Section 1 Droits et devoirs concernant les véhicules pourvus d'un dispositif émettant des invitations à reprendre le contrôle****Art. 22** Remise du véhicule

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

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

Art. 23 Effets de l'utilisation du système d'automatisation sur les autoroutes

¹ Le système d'automatisation doit être activé conformément aux instructions du constructeur.

² Après avoir réussi à activer le système d'automatisation, le conducteur est autorisé à lâcher l'appareil de direction et à laisser le pilotage du véhicule au système d'automatisation sur les autoroutes avec séparation des sens de circulation.

³ Il n'est pas tenu de surveiller le véhicule et le trafic en permanence, mais doit rester prêt et adopter une position adéquate pour pouvoir reprendre à tout moment le pilotage du véhicule. Le champ de vision doit rester dégagé. Les activités susceptibles de retarder l'exécution de l'obligation prévue à l'al. 4 ne sont pas admises.

⁴ Le conducteur doit reprendre le pilotage du véhicule dès qu'il :

- a. y est invité par le système d'automatisation, ou
- b. s'aperçoit ou devrait 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 routière ne sont plus réunies ou ne l'étaient plus.

Section 2 Enregistreur de mode de conduite des véhicules pourvus d'un dispositif émettant des invitations à reprendre le contrôle

Art. 24

L'enregistreur de mode de conduite des véhicules pourvus d'un dispositif émettant des invitations à reprendre le contrôle doit enregistrer les événements ci-après en sus des événements visés à l'art. 7, al. 3 :

- a. l'activation du système d'automatisation ;
- b. la désactivation du système d'automatisation et son motif, qui peut appartenir aux catégories suivantes :
 1. enclenchement d'un dispositif spécialement conçu pour permettre au conducteur de désactiver le système,
 2. reprise du contrôle en actionnant la direction du véhicule,
 3. reprise du contrôle en actionnant la pédale d'accélération tout en tenant le dispositif de direction,
 4. reprise du contrôle en freinant tout en tenant le dispositif de direction ;
- c. l'invitation à reprendre le contrôle et son motif, qui peut appartenir aux catégories suivantes :
 1. événement prévu,
 2. événement imprévu,
 3. indisponibilité du conducteur,
 4. absence du conducteur ou ceinture de sécurité de ce dernier non attachée,
 5. erreur du système,
 6. reprise du contrôle du système en freinant,
 7. reprise du contrôle du système en actionnant la pédale d'accélération,
 8. actionnement manuel du clignoteur de direction ;
- d. le blocage ou l'atténuation d'interventions du conducteur par le système d'automatisation.

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

Section 1 Droits et devoirs concernant le parage automatisé

Art. 25 Conducteurs

¹ Le système d'automatisation pour le parage ne peut être que dans les enceintes de parkings autorisés pour le type de véhicule correspondant.

² Le système d'automatisation ne peut être activé, en vue du parage du véhicule, que sur des lieux de dépose des véhicules dans les enceintes de parkings autorisés.

³ Si le système d'automatisation pour le parage est utilisé dans le cas du véhicule garé, ce dernier ne peut être récupéré que sur un lieu de récupération dans l'enceinte du parking autorisé. Les pannes du véhicule ou du système d'automatisation pour le parage font exception.

Art. 26 Exploitants de parkings permettant le parage automatisé

¹ Les exploitants de parkings permettant le parage automatisé doivent veiller à ce que les zones accessibles aux véhicules dont le système d'automatisation pour le parage est activé soient surveillées.

² Ils doivent avertir immédiatement la police lorsqu'un accident impliquant un véhicule équipé d'un système d'automatisation pour le parage se produit sur le parking.

³ Ils doivent garantir que les obligations découlant de la réception par type du véhicule et, le cas échéant, du système de gestion de la sécurité pour l'infrastructure externe au véhicule soient assumées, pour autant que celles-ci ne soient pas assignées à d'autres personnes impliquées dans l'exploitation, comme le constructeur.

Section 2 Exigences techniques particulières

Art. 27 Exigences générales concernant le parage automatisé

¹ La manœuvre de parage peut être exécutée uniquement si :

- a. le parking a été autorisé pour le type de véhicule concerné ;
- b. le véhicule dispose de la réception par type indiquée dans le document relatif à la gestion de la sécurité qui fait partie intégrante de la demande ;
- c. pour le stationnement du véhicule, ce dernier se trouve sur le lieu de dépose, et
- d. pour le stationnement du véhicule, des cases de stationnement sont libres.

² Dans le cas des véhicules équipés d'un système d'automatisation pour le parage, le système d'automatisation doit identifier et respecter les limites des parkings autorisés.

³ Les sous-fonctions nécessaires au parage automatisé, notamment l'identification d'une case de stationnement libre et la planification de l'itinéraire, doivent être

assurées soit intégralement par le véhicule, soit avec l'aide de l'infrastructure externe au véhicule

Art. 28 Exigences concernant les parkings permettant le parage automatisé

¹ Les parkings permettant le parage automatisé doivent :

- a. être délimités de la chaussée, des trottoirs, des chemins pour piétons et des pistes cyclables ;
- b. disposer d'aires de circulation aménagées spécialement pour l'entrée et la sortie.

² Les lieux de dépose et de récupération des véhicules doivent :

- a. se trouver à des endroits appropriés du point de vue de la sécurité routière ;
- b. comporter le symbole « Véhicules équipés d'un système d'automatisation » figurant à l'annexe 2, ch. 5.44, de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR)²⁵, marqué au sol.

³ Les cases de stationnement doivent être indiquées par des marques comme cases de stationnement ou comme cases interdites au parage.

⁴ Tous les accès au parking doivent être indiqués par le signal « Véhicules équipés d'un système d'automatisation » visé à l'annexe 2, ch. 4.91^{bis} OSR.

Art. 29 Infrastructure externe au véhicule et échange d'informations entre le système d'automatisation et l'infrastructure externe au véhicule

¹ Si les sous-fonctions du parage automatisé ne sont pas toutes assurées intégralement par le véhicule, l'infrastructure externe au véhicule doit satisfaire aux exigences résultant du système de gestion de la sécurité du véhicule.

² Le véhicule doit être identifié et localisé en permanence durant la manœuvre automatisée s'il est guidé entièrement ou partiellement par l'infrastructure externe au véhicule.

³ La liaison requise entre le système d'automatisation pour le parage et l'infrastructure externe au véhicule doit être garantie tout le long de la présence de ce dernier dans l'enceinte du parking.

⁴ En cas de défaillances importantes de l'infrastructure externe au véhicule et d'interruption déterminante de l'échange d'informations, le véhicule doit exécuter une manœuvre visant à réduire les risques.

Art. 30 Enregistreur de mode de conduite des véhicules équipés d'un système d'automatisation pour le parage

L'enregistreur de mode de conduite des véhicules équipés d'un système d'automatisation pour le parage doit enregistrer, par analogie, les événements visés à l'art. 41 en sus des événements visés à l'art. 7, al. 3.

²⁵ RS 741.21

Section 3 Autorisation des parkings permettant le parage automatisé

Art. 31 Demande d'autorisation pour un parking permettant le parage automatisé

¹ Les propriétaires et exploitants d'un parking peuvent faire une demande d'autorisation de leur parking pour le parage automatisé de certains types de véhicules.

² La demande doit être déposée auprès du canton où se situe le parking. Le canton peut déléguer aux communes sa compétence d'autorisation.

³ La demande doit comprendre :

- a. la désignation des types de véhicules concernés par la demande ;
- b. une description précise du parking, y compris l'indication des lieux de dépose et de récupération des véhicules, ainsi que des informations sur les endroits particulièrement complexes ;
- c. une évaluation de la conformité du parking avec les exigences résultant du système de gestion de la sécurité des types de véhicules ;
- d. une description de la procédure pour la notification d'incidents pertinents pour la sécurité, l'indication du point de contact et les confirmations des parties prenantes ;
- e. une description de la manière dont sont surveillées les zones accessibles aux véhicules dont le système d'automatisation pour le parage est activé ;
- f. une description de la manière dont seraient satisfaites les obligations incombant au conducteur en cas d'accident.

⁴ Si des sous-fonctions nécessaires au parage automatisé sont assurées à l'aide de l'infrastructure externe au véhicule, la demande doit également comprendre :

- a. une description des sous-fonctions assurées par l'infrastructure externe au véhicule ;
- b. la désignation du fournisseur de l'infrastructure ;
- c. une évaluation de la conformité de l'infrastructure externe aux exigences du système de gestion de la sécurité du constructeur automobile ;
- d. une description des informations échangées entre le système d'automatisation et l'infrastructure externe au véhicule ;
- e. la confirmation que la liaison radio est fiable et présente une latence adéquate.

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

Art. 32 Évaluation de la demande d'autorisation pour un parking permettant le parcage automatisé

¹ La demande d'autorisation pour un parking permettant le parcage automatisé est acceptée si elle comporte les informations requises à l'art. 31 et qu'il en ressort que les véhicules équipés d'un système d'automatisation ne compromettent pas la sécurité routière. Il doit notamment en ressortir que les obligations visées à l'art. 26 ainsi que les exigences techniques fixées aux art. 27 à 29 sont satisfaites.

² Les art. 45, al. 3 et 4, 46, let. b à d, 47 et 48, al. 1 à 5, s'appliquent par analogie. Le droit d'accès prévu à l'art. 48, al. 2, se réfère aux locaux des personnes qui assurent des fonctions de surveillance ou d'intervention.

³ La commune concernée doit être consultée, pour autant que la délivrance de l'autorisation ne relève pas de sa compétence.

Chapitre 5 Véhicules sans conducteur**Section 1 Droits et obligations concernant les véhicules sans conducteur****Art. 33** Contrôle avant le départ

¹ Avant l'utilisation quotidienne d'un véhicule sans conducteur, un contrôle avant le départ doit être réalisé.

² Le contrôle avant le départ consiste dans l'exécution manuelle d'une manœuvre. Certaines des parties du contrôle peuvent être effectuées de manière automatisée au moyen d'un outil de diagnostic.

³ Lors du contrôle avant le départ, il faut vérifier :

- a. les pneumatiques, les roues et les suspensions ;
- b. les freins ainsi que les dispositifs de direction et d'éclairage ;
- c. en cas de défaillances constatées lors de l'auto-diagnostic, les systèmes électroniques embarqués pertinents pour la sécurité et pour les émissions.

Art. 34 Opérateurs

¹ Lorsqu'un véhicule sans conducteur est en marche, il doit être surveillé par une personne physique (opérateur).

² Les opérateurs exercent leur activité conformément aux instructions d'utilisation. Ils assument en particulier les obligations suivantes :

- a. ils doivent vérifier, lorsqu'ils commencent leur travail, que l'infrastructure nécessaire à l'accomplissement de leurs tâches est disponible et opérationnelle ;
- b. ils activent et désactivent le système d'automatisation conformément aux directives du constructeur ; avant la mise en marche, ils doivent s'assurer que les conditions d'utilisation autorisées pour le véhicule sans conducteur sont respectées et que le contrôle avant le départ a été effectué ;

- c. ils doivent vérifier les manœuvres proposées par le système d'automatisation et soit les confirmer, soit proposer une autre manœuvre ou engager une manœuvre visant à réduire les risques ;
- d. ils doivent proposer des manœuvres au système d'automatisation lorsque le véhicule le demande ;
- e. ils doivent déclencher une manœuvre visant à réduire les risques et désactiver le système d'automatisation si nécessaire ;
- f. si une manœuvre visant à réduire les risques a été exécutée, ils doivent vérifier que la cause du déclenchement de celle-ci a été éliminée, avant d'autoriser le véhicule à reprendre la route ;
- g. ils doivent prendre contact avec les occupants du véhicule et engager les mesures nécessaires pour assurer la sécurité routière lorsque le système d'automatisation déclenche une manœuvre visant à réduire les risques ;
- h. ils doivent réceptionner les communications des occupants du véhicule et de tiers qui leur sont envoyées par l'interface audiovisuelle du véhicule ou par un autre canal de communication (art. 38, al. 3, let. f) et prendre les mesures nécessaires ;
- i. ils doivent avertir immédiatement la police si un accident impliquant un véhicule sans conducteur se produit sur la voie publique.

³ Les opérateurs doivent entreprendre les actions nécessaires en temps voulu.

⁴ Le lieu de travail des opérateurs doit se trouver en Suisse. Il peut se situer à l'extérieur ou à l'intérieur du véhicule sans conducteur.

Art. 35 Pilotage manuel d'un véhicule sans conducteur

¹ Le pilotage manuel peut être assuré au moyen des commandes présentes dans le véhicule ou d'une commande à distance.

² Quiconque pilote manuellement un véhicule sans conducteur :

- a. est réputé en être le conducteur ;
- b. n'est pas considéré comme opérateur.

³ Si le véhicule n'est doté d'aucune commande conventionnelle pour son pilotage, il ne peut être piloté manuellement que selon les directives du constructeur ou dans le cadre du contrôle avant le départ.

⁴ Le passage du pilotage automatisé au pilotage manuel n'est autorisé que lorsque le véhicule est à l'arrêt.

Art. 36 Exigences applicables à l'opérateur et à la personne qui pilote manuellement le véhicule sans conducteur

¹ Les opérateurs et les personnes qui pilotent manuellement le véhicule sans conducteur doivent :

- a. posséder l'aptitude et les qualifications nécessaires à la conduite ;

- b. durant l'exercice de leur activité, être capables de conduire et ne pas se trouver sous l'influence de l'alcool au sens de l'art. 2a, al. 2, de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière ²⁶ (OCR) et
- c. posséder un permis de conduire autorisant la conduite de véhicules de la catégorie à laquelle appartient le véhicule sans conducteur, le minimum étant toutefois un permis de la catégorie B.

² Ils doivent avoir achevé avec succès la formation visée à l'art. 37 et suivre un cours de perfectionnement conformément aux directives du constructeur.

Art. 37 Formation

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

² Le constructeur doit délivrer une attestation aux personnes qui ont achevé la formation avec succès.

³ Si le constructeur n'a pas d'établissement en Suisse, la formation peut être proposée par l'importateur du véhicule sans conducteur. Dans ce cas, l'attestation est délivrée par l'importateur.

Art. 38 Obligations des détenteurs de véhicules

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

² Ils doivent veiller à ce que le contrôle avant le départ soit réalisé avant l'utilisation quotidienne du véhicule.

³ Ils doivent s'assurer que :

- a. le véhicule est utilisé uniquement dans des conditions autorisées pour ce véhicule ;
- b. le véhicule est piloté sous la surveillance d'un opérateur ;
- c. l'infrastructure nécessaire à l'accomplissement des tâches de l'opérateur conformément aux directives du constructeur est disponible ;
- d. le personnel qualifié et les infrastructures nécessaires pour le pilotage manuel du véhicule sans conducteur en cas de besoin soient disponibles, pour autant que cette fonction soit prévue par le constructeur ;
- e. l'opérateur et la personne qui, le cas échéant, pilote manuellement le véhicule sans conducteur ont suivi les formations requises ;

²⁶ RS 741.11

- f. les organes de contrôle peuvent entrer en contact avec l'opérateur au moyen de l'interface audiovisuelle du véhicule ; si ce dernier ne dispose pas d'une telle interface, il doit exister un autre canal de communication.

⁴ Ils doivent veiller, sur le plan organisationnel, à ce que les obligations qui incombent au conducteur soient remplies. Il est possible de renoncer à placer un signal de panne conformément à l'art. 23, al. 2, OCR²⁷ si les feux clignotants avertisseurs sont activés et à emporter le permis de circulation avec soi conformément à l'art. 10, al. 4, LCR.

⁵ Ils sont responsables de l'arrimage correct du chargement (art. 30 LCR et art. 73 OCR).

⁶ Ils doivent veiller, lorsqu'un arrêt du véhicule entrave la circulation, à ce que des mesures soient prises sans délai afin de le faire enlever de la chaussée par un service de remorquage ou de dépannage s'il ne peut pas être évacué de l'aire de circulation d'une autre manière.

⁷ Si le détenteur du véhicule est une personne morale, il doit désigner une personne physique chargée de veiller au respect des obligations visées dans le présent article.

Section 2 Exigences techniques spécifiques

Art. 39 Poids à vide

Pour les véhicules sans conducteur dépourvus de poste de conduite, le poids à vide n'inclut pas le poids du conducteur (art. 7, al. 1, let. c, OETV²⁸).

Art. 40 Commandes

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

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

Art. 41 Enregistreur de mode de conduite des véhicules sans conducteur

L'enregistreur de mode de conduite des véhicules sans conducteur doit aussi enregistrer les événements ci-après en sus des événements visés à l'art. 7, al. 3 :

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

²⁷ RS 741.11

²⁸ RS 741.41

Art. 42 Respect des limites des conditions d'utilisation autorisées

Dans le cas des véhicules sans conducteur, le système d'automatisation doit identifier et respecter les limites des conditions d'utilisation autorisées.

Section 3 Autorisation des conditions d'utilisation des véhicules sans conducteur**Art. 43** Demande d'autorisation des conditions d'utilisation pour des véhicules sans conducteur

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

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

³ Elle doit comprendre :

- a. une description des conditions d'utilisation pour lesquelles l'autorisation est demandée, y compris des tronçons et des limites de celles-ci, ainsi que des informations sur les endroits particulièrement complexes et sur les éléments à prévoir selon l'art. 3, al. 1, let. i ;
- b. une évaluation de la conformité des caractéristiques des conditions d'utilisation demandées avec celles des conditions d'utilisation inhérentes à la construction ; les scénarios évalués, les endroits particulièrement complexes et l'adéquation doivent être attestés par le constructeur ou l'importateur de véhicules mandaté à cet effet par le constructeur ;
- c. l'indication de l'existence ou non de restrictions d'exploitation ;
- d. une description des fonctions d'intervention à distance offertes par le véhicule et la confirmation que la liaison radio est fiable et présente une latence adéquate dans l'ensemble des conditions d'utilisation pour lesquelles l'autorisation est demandée ;
- e. un concept d'exploitation pour le recours à des opérateurs et la déclaration du futur détenteur du véhicule précisant comment les conditions concernant les moyens humains et matériels seront réunies ;
- f. le certificat de conformité européen du ou des véhicules selon le règlement (UE) 2018/858²⁹ et l'annexe de la réception par type comportant les informations détaillées sur le système d'automatisation ;
- g. les déclarations de consentement des parties soumises à l'obligation de notifier et de renseigner (art. 13, al. 3 et 4, et 14, al. 1 à 3) concernant la transmission à l'OFROU, dans les délais, des informations correspondantes.

²⁹ Voir la note de bas de page à l'art. 12, al. 1, let. a.

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

⁵ Dans les demandes de modification d'autorisations de conditions d'utilisation quant au nombre de véhicules du même type, seuls doivent être indiqués les numéros de châssis nouveaux ou supprimés.

⁶ L'autorité compétente peut réclamer des informations complémentaires si celles-ci sont nécessaires à l'évaluation de la demande.

Art. 44 Compétence en matière de traitement de la demande

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

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

³ Les communes concernées par les conditions d'utilisation demandées doivent être consultées. Si des conditions d'utilisation s'étendent :

- a. à des terrains gérés par le DDPS, l'autorité d'immatriculation de l'armée doit être consultée ;
- b. à des offres de transport de voyageurs qui font l'objet d'une concession ou autorisation fédérale, l'OFT doit être consulté ;
- c. 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 douanes³⁰, l'OFDF doit être consulté.

Art. 45 Évaluation de la demande

¹ La demande d'autorisation des conditions d'utilisation doit englober les informations visées à l'art. 43, al. 3, et attester :

- a. que les véhicules sans conducteur sont en mesure d'assumer seuls la conduite dans les conditions d'utilisation concernées ;
- b. que l'infrastructure du tronçon déterminant répond aux exigences techniques requises pour l'exploitation des véhicules sans conducteur ;
- c. que l'exploitation des véhicules sans conducteur ne perturbe ou ne surcharge pas le trafic, que la sécurité routière est garantie et que les besoins des cyclistes et des piétons sont suffisamment pris en considération ;

³⁰ RS 631.0

- d. qu'assez d'opérateurs suffisamment qualifiés sont prévus et que ceux-ci disposent en tout temps d'un accès suffisant aux données et aux informations indispensables concernant l'exploitation des véhicules visées dans le concept d'exploitation ainsi que de postes de travail équipés de manière adéquate ;
- e. que la communication entre les opérateurs et les occupants du véhicule au moyen d'une interface audiovisuelle est garantie en tout temps, et
- f. que les obligations incombant au détenteur du véhicule (art. 38) sont satisfaites.

² La demande est acceptée si les exigences visées à l'al. 4 sont satisfaites et qu'aucun motif lié aux conditions locales comme la planification du trafic, la fluidité du trafic ou la garantie du maintien des transports publics ou de la qualité de vie dans les quartiers résidentiels en particulier ne s'y oppose.

³ L'autorité chargée de délivrer l'autorisation peut faire appel au groupe de suivi de l'OFROU (art. 50, al. 6) pour l'évaluation des conditions visées à l'al. 4 ou charger le requérant de faire procéder à une évaluation par une organisation reconnue ou agréée.

⁴ Les documents complets pour les évaluations des demandes doivent être remis à l'OFROU.

Art. 46 Notification de la décision

La décision concernant une demande d'autorisation des conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur est notifiée au requérant et communiquée aux autorités suivantes :

- a. à l'autorité compétente pour l'immatriculation ;
- b. aux autorités cantonales et fédérales chargées de l'examen de la demande et aux directions de la sécurité des cantons concernés ;
- c. aux autorités compétentes des communes dont le territoire est concerné par les conditions d'utilisation autorisées ;
- d. à l'OFROU.

Art. 47 Publication des conditions d'utilisation autorisées

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

Art. 48 Surveillance

¹ Les autorités chargées de délivrer l'autorisation et de donner leur accord peuvent vérifier en tout temps les informations figurant dans la demande, même après l'approbation de cette dernière. Le titulaire de l'autorisation doit donner à l'autorité compétente, sur demande, l'accès aux données et aux documents nécessaires à

l'utilisation du ou des véhicules et fournir tous les renseignements nécessaires à l'application de l'ordonnance et au contrôle.

² Les autorités compétentes doivent pouvoir accéder aux locaux abritant les infrastructures des opérateurs et des personnes qui pilotent manuellement le véhicule en cas de besoin.

³ L'autorisation peut être suspendue si les conditions de sa délivrance ne sont temporairement plus remplies.

⁴ Lorsque l'une des conditions de l'invocation des clauses de sauvegarde (art. 16) se réalise, l'autorisation est suspendue.

⁵ L'autorisation est suspendue jusqu'à ce que les conditions d'octroi soient à nouveau remplies ou que les conditions de l'application des clauses de sauvegarde ne soient plus réunies, preuve à l'appui.

⁶ L'autorité chargée de délivrer l'autorisation informe l'autorité d'immatriculation compétente des autorisations suspendues ou abrogées, dans un délai de 5 jours.

Chapitre 6 Dispositions pénales et finales

Art. 49 Dispositions pénales

¹ Les conditions de la répression du manquement aux obligations du conducteur visées à l'art. 23 sont régies par l'art. 90 LCR.

² Est puni d'une amende quiconque :

- a. vend, loue ou met en leasing à titre professionnel un véhicule pourvu d'un dispositif émettant des invitations à reprendre le contrôle et :
 1. n'explique pas clairement à la partie contractante la manière d'utiliser le système d'automatisation conformément à sa destination (art. 22, al. 1), ou
 2. ne conserve pas l'attestation de la partie contractante concernant les explications fournies ou la détruit avant l'échéance du délai de cinq ans (art. 22, al. 2) ;
- b. manque aux obligations prévues à l'art. 38 ;
- c. pilote manuellement et intentionnellement un véhicule sans conducteur sans avoir suivi la formation requise (art. 36, al. 2).

³ Sont punis d'une amende les opérateurs qui, intentionnellement :

- a. manquent à une obligation prévue à l'art. 34, al. 2, let. a à i ;
- b. surveillent un véhicule sans conducteur en ne possédant ni l'aptitude ni les qualifications nécessaires à la conduite ou en ne disposant pas d'un permis de conduire pour la catégorie de véhicules correspondante, le minimum étant toutefois un permis de la catégorie B (art. 36, al. 1, let. a et c) ;
- c. surveillent un véhicule sans conducteur, alors qu'il sont dans l'incapacité de conduire ou sous l'influence de l'alcool (art. 36, al. 1, let. b) ;

- d. surveillent un véhicule sans conducteur sans avoir suivi la formation requise (art. 36, al. 2).

Art. 50 Exécution

¹ L'OFROU peut édicter des instructions aux fins de la mise en œuvre de la présente ordonnance et régler des détails, notamment afin de garantir la compatibilité avec le droit international et européen.

² Dans des cas d'espèce particuliers, il peut autoriser, pour les véhicules équipés d'un système d'automatisation pour le parage et pour les véhicules sans conducteur, des dérogations aux dispositions suivantes :

- a. art. 3, al. 1, let. h ;
- b. art. 4, al. 2 ;
- c. art. 7, al. 7 ;
- d. art. 8 ;
- e. art. 11 ;
- f. art. 26, al. 3 ;
- g. art. 27, al. 1, let. b ;
- h. art. 43, al. 3, let. f, 4 et 5.

³ Dans les cas visés à l'al. 2, il peut fixer d'autres exigences s'il est démontré qu'un niveau de sécurité comparable est garanti.

⁴En cas d'exceptions au sens de l'al. 2, let. d, il peut limiter l'autorisation dans le temps.

⁵ À la demande du constructeur ou de l'importateur, l'OFROU peut décider d'admettre, en vue de l'immatriculation, l'utilisation de déclarations de conformité du constructeur accompagnées d'un rapport d'expertise selon l'art. 14 ORT³¹, à la place des réceptions par type internationales pour les véhicules sans conducteur, pour autant qu'il puisse être démontré que les contrôles ont été réalisés conformément aux réglementations internationales reconnues par la Suisse et visées à l'annexe 2, ch. 11 et 12, OETV³².

⁶ L'OFROU constitue un groupe de suivi qui aide les cantons à évaluer les demandes d'autorisation de conditions d'utilisation des véhicules sans conducteur et pour les parkings permettant le parage automatisé. Le groupe de suivi est composé de représentants des autorités d'immatriculation, de la police, des autorités chargées de la construction, de l'aménagement du territoire et de l'environnement ainsi que d'autres acteurs concernés.

⁷ L'OFROU évaluera les effets de la présente ordonnance cinq ans au plus tard après son entrée en vigueur. Il publiera les résultats de l'évaluation.

³¹ RS 741.511

³² RS 741.41

Art. 51 Ajournement du droit à l'évaluation des demandes

Dans les trois ans suivant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, nul ne peut se prévaloir d'un droit à l'évaluation de demandes d'autorisation pour les parkings permettant le parcage automatisé et de demandes d'autorisation de conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur.

Art. 52 Modification d'autres actes

La modification d'autres actes est réglée en annexe.

Art. 53 Entrée en vigueur

¹ La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} mars 2025, sous réserve de l'al. 2.

² La modification des annexes 11 et 12 de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière³³ (annexe, ch. 3) entre en vigueur le 1^{er} juillet 2025.

13 décembre 2024

Au nom du Conseil fédéral suisse :

La présidente de la Confédération, Viola Amherd
Le chancelier de la Confédération, Viktor Rossi

Modification d'autres actes

Les actes mentionnés ci-après sont modifiés comme suit :

1. Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière³⁴

Art. 62, al. 8

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

Art. 79a, al. 1

¹ Les lignes interdisant le parage (jaunes, interrompues par des x ; 6.22) et les cases interdites au parage (jaunes avec deux diagonales qui se croisent ; 6.23) qui se trouvent sur le bord de la chaussée interdisent de parquer à l'endroit marqué. Si la case interdite au parage porte une inscription telle que « Taxi » ou un numéro de plaque de contrôle, ou les symboles « Handicapés » (5.14), « Station de recharge » (5.42) ou « Véhicules équipés d'un système d'automatisation » (5.44), les arrêts servant à laisser monter ou descendre des passagers ainsi qu'à charger ou décharger des marchandises ne sont autorisés que si les ayants droit n'en sont pas gênés.

Annexe 2, ch. 4.91^{bis} et 5.44



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



5.44 Véhicules équipés d'un système d'automatisation (art. 64)

³⁴ RS 741.21

2. Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)³⁵

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

² Les contrôles sont effectués aux intervalles suivants :

- a. un an après la première mise en circulation, pour la première fois, puis annuellement sur :
 5. les véhicules sans conducteur ;

Annexe 2

L'annexe 2 est modifiée conformément au texte ci-joint.

3. Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC)³⁶

Art. 25, al. 2, let. c

² L'autorisation de transporter des personnes à titre professionnel n'est pas nécessaire pour :

- c. le transport professionnel de personnes avec des véhicules sans conducteur, pour autant que ces derniers soient conduits en utilisant d'autres moyens que les commandes conventionnelles.

Art. 71, al. 1, let. f

¹ Le permis de circulation et les plaques seront délivrés :

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

Annexe 11 et 12

Les annexes 11 et 12 sont modifiées conformément aux textes ci-joints.

³⁵ RS 741.41

³⁶ RS 741.51

4. Ordonnance du 19 juin 1995 sur les chauffeurs³⁷

Art. 4, al. 2, let. j

² En trafic interne, la présente ordonnance ne s'applique pas aux conducteurs qui effectuent exclusivement des courses avec les véhicules ou ensembles de véhicules suivants :

- j. véhicules sans conducteur, pour autant que ces derniers soient conduits en utilisant d'autres moyens que les commandes conventionnelles.

5. Ordonnance du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes³⁸

Art. 4, al. 1, let. e

¹ La présente ordonnance ne s'applique pas aux conducteurs qui effectuent des transports professionnels de personnes :

- e. au moyen de véhicules sans conducteur, pour autant que ces derniers soient conduits en utilisant d'autres moyens que les commandes conventionnelles.

³⁷ RS 822.221

³⁸ RS 822.222

Annexe relative à la modification de l'OETV

(art. 52/Annexe ch. 2)

Annexe 2

(art. 3a, al. 1, 3b, al. 1, 5, al. 1, let. a, 30a, al. 1, let. b, ch. 2 et 4, 49, al. 5, et 164, al. 2)

Versions contraignantes pour la Suisse des réglementations internationales*Annexe 2, ch. 111*

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

Règlement (UE) 2018/858 Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, JO L 151 du 14.6.2018, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2022/2236, JO L 296 du 16.11.2022, p. 1. Font exception les dispositions sur la surveillance de marché, notamment les art. 1, al. 2, 6 à 11 ainsi que 13, al. 4.

Règlement (UE) 2020/683 Règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, JO L 163 du 26.5.2020, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2022/1362, JO L 205 du 5.8.2022, p. 145.

Annexe 2, ch. 112

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

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

Annexe relative à la modification de l'OAC
(art. 52/annexe, ch. 3)

Annexe 11
(art. 13 et 21)

Preuve de l'acquisition des connaissances théoriques

Section II, ch. 1.2.4

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

Annexe relative à la modification de l'OAC

(art. 52/annexe, ch. 3)

Annexe 12

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

Examen pratique*Section III, sous-section B, ch. 1^{bis}*

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

1^{bis}.1 Les candidats sont en mesure d'utiliser au minimum les systèmes d'aide à la conduite mentionnés ci-après :

Mode de fonctionnement	Système d'aide à la conduite	Mode
information et avertissement	Système de surveillance des angles morts	<i>toujours activé</i>
aide permanente	Suspensions semi-actives ; Modes de conduite disponibles ; Régulateur de vitesse (adaptatif ou non) ;	<i>l'examineur peut demander d'activer ou de désactiver le système</i>
intervention temporaire	Système antiblocage (ABS) avec ABS de virage intégré et ABS simple ; Contrôle de traction	<i>toujours activé</i>

1^{bis}.2 Les candidats doivent connaître les différents modes de fonctionnement, les limites et les risques desdits systèmes d'aide à la conduite ainsi que leurs conséquences sur la conduite.

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

- l'activation et la désactivation des systèmes d'aide à la conduite ainsi que leurs conséquences sur la conduite ;
- la compréhension des limites des systèmes, des risques et des informations (d'avertissement) ;

- l'identification des situations où les systèmes d'aide à la conduite ne remplissent pas leur fonction et la reprise immédiate de la tâche de conduite concernée ;
- le maintien d'une attention permanente et la promptitude à intervenir même lorsque les systèmes d'aide à la conduite sont utilisés conformément à leur destination ;

Section III, sous-section B, ch. 2, phrase introductive

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

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

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

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

Mode de fonctionnement	Système d'aide à la conduite	Mode
information et avertissement	Avertisseur de somnolence et de perte d'attention du conducteur	<i>toujours activé</i>

aide permanente	<p>Système perfectionné de maintien dans la voie, d'aide au changement de voie, d'évitement de collisions et d'aide au freinage d'urgence, y c. régulateur de vitesse adaptatif ;</p> <p>Système de maintien dans la voie et régulateur de vitesse adaptatif ;</p> <p>Régulateur de vitesse adaptatif ;</p> <p>Système d'adaptation intelligente de la vitesse ;</p>	<i>l'examineur peut demander d'activer ou de désactiver le système</i>
intervention temporaire	<p>Système perfectionné d'aide au freinage d'urgence ;</p> <p>Système d'évitement de collisions</p>	<i>toujours activé</i>

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

- l^{bis}.3* Par « connaissance et utilisation », on entend notamment :
- l'activation et la désactivation des systèmes d'aide à la conduite et d'automatisation ainsi que leurs conséquences sur la conduite ;
 - la compréhension des limites de ces systèmes, des risques des systèmes et des informations (d'avertissement) ;
 - l'identification des situations où les systèmes d'aide à la conduite ne remplissent pas leur fonction et la reprise immédiate de la tâche de conduite concernée ;
 - le maintien d'une attention permanente et la promptitude à intervenir même lorsque les systèmes d'aide à la conduite sont utilisés conformément à leur destination ;
 - l'adoption du bon comportement lorsque les systèmes d'automatisation sont utilisés, en particulier lors des transferts des commandes et des demandes du système d'automatisation.

Section III, sous-section D, ch. 2, phrase introductive

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

Section III, sous-section D, ch. 3, phrase introductive

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

Section VII, ch. 3.11

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