



Touring Club Suisse
Chemin de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Président central
Tél. +41 58 827 27 11
peter.goetschi@tcs.ch

Touring.Club.Suisse_Case.postale.820_1214.Vernier.GE

Monsieur le Conseiller fédéral Albert Rösti
Chef du Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Envoi électronique : svg@astra.admin.ch

Vernier/Genève, 2 février 2024

Consultation - Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) et ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (OAFC)

Position du Touring Club Suisse (TCS)

Monsieur le Conseiller fédéral,
Mesdames, Messieurs,

Le Touring Club Suisse (TCS), vous remercie pour la possibilité donnée de se prononcer sur le projet susmentionné.

La conduite automatisée est porteuse d'espoir, afin d'améliorer la sécurité routière ou bien encore la fluidité du trafic. Le TCS suit donc de très près les évolutions des véhicules autonomes et accueille très positivement les propositions réglementaires faites. Nous relevons par ailleurs que ces dernières ont été soumises en consultation très rapidement, après l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur la circulation routière qui ambitionne d'encadrer une telle technologie.

Après étude des documents soumis en consultation, nous nous permettons donc de vous transmettre ci-joint nos appréciations et attirons en particulier votre attention sur les points suivant :

- Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA):

D'une manière générale, afin d'éviter toutes ambiguïtés et difficultés d'interprétation, le TCS souhaite que la distinction soit plus claire, entre les véhicules sans conducteur et ceux équipés d'un système d'automatisation pour le stationnement. Par ailleurs, en ce qui concerne les dispositions relatives au stationnement automatisé, il nous apparaît trop prématuré de régler d'ores et déjà cette question de manière détaillée (ex : espaces de parcage - art 25- ou exécution de ces derniers -art 26). Nous relevons à ce titre que l'OFROU précise d'ailleurs qu'un règlement est en cours de discussion au sein de l'Union européenne et que l'ordonnance pourrait être révisée, ultérieurement afin de s'adapter aux évolutions internationales, après la clôture de la consultation.

Vis-à-vis du consommateur, l'ordonnance présente parfois quelques imprécisions au niveau du droit à l'information, de la protection des données et de la formation :

- Au niveau du droit à l'information, c'est par exemple le cas à l'article 8 qui réglemente l'immobilisation d'un véhicule en cas de défaillance du système d'automatisation. Il conviendrait d'introduire dans cet article une obligation pour le constructeur d'informer les détenteurs d'un tel véhicule.
- En ce qui concerne la protection des données, les dispositions des articles 7, 23, 27 et 38 sont adéquates. Elles pourraient néanmoins gagner en précision, en renforçant en particulier l'article 7, afin que les données ne puissent être sauvegardées qu'à la condition que le conducteur ait activé le système d'enregistrement.
- Au niveau du droit à la formation, l'article 21 ne tient pas suffisamment compte des difficultés de certains conducteurs à se familiariser avec un environnement numérique. Le TCS attend des vendeurs et des loueurs de véhicules qu'ils accompagnent correctement les utilisateurs dans la prise en charge de leurs véhicules. La simple transmission de vidéos de formation ne suffit par exemple pas pour bon nombre de conducteurs. En ce sens, l'ordonnance pourrait mentionner le rôle actif que les vendeurs et loueurs de véhicules doivent jouer, en vue d'accompagner leurs clients dans la prise en charge d'un véhicule.

En matière de responsabilité, cette ordonnance est également sensible, afin d'évaluer la décharge du conducteur.

L'actuelle rédaction de l'ordonnance manque de clarté. En privilégiant le droit allemand, seules les activités « qui impliquent des manipulations » (ex : saisine sur un téléphone portable) retarderaient la prise en mains du véhicule en cas de nécessité. Le fait par exemple de visionner une vidéo sur l'écran de contrôle serait autorisé, alors même qu'une telle activité détourne fortement l'attention du conducteur. Le droit français semble plus clair, puisqu'il prescrit que *« lorsque le véhicule est partiellement ou hautement automatisé, le conducteur doit se tenir constamment en état et en position de répondre à une demande de reprise en main. Ses possibilités de mouvement et son champ de vision ne doivent pas être réduits par le nombre ou la position des passagers, par les objets transportés ou par l'apposition d'objets non transparents sur les vitres. »*.

L'ordonnance prévoit également une harmonisation des règles techniques pour la **sécurité routière après l'immatriculation** (art. 15 et 16) et le TCS soutient sans réserve la compétence accordée à l'OFROU en la matière. Compte tenu des évolutions très rapides en termes d'innovation, il convient en effet d'éviter une situation dans laquelle des autorités en charge de l'immatriculation des véhicules engageraient des pratiques différentes les unes des autres.

En ce qui concerne enfin l'OCA, nous nous permettons de vous signaler notre **très claire opposition à l'article 17** de ce projet d'ordonnance. En effet, le TCS dispose de 22 centres de test de véhicules qui sont parfaitement équipés et disposent d'appareils de diagnostic modernes. Ces centres de test du TCS s'adaptent perpétuellement aux nouveaux standards de contrôle et font l'objet d'audit de qualité en tous points comparables à ceux qui sont engagés dans les autres centres techniques de test. En étroite collaboration avec les services cantonaux compétents, le TCS est donc un partenaire important pour vérifier la conformité aux normes de sécurité des véhicules. Nous espérons donc vivement que le projet d'ordonnance sera modifié en conséquence, afin de permettre à nos centres de test de poursuivre leurs activités, au service de très nombreux conducteurs.

- **Ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (OAFIC)**

Ce projet de révision prévoit l'allocation de deux millions/an, afin de soutenir des projets d'automatisation. Il poursuit l'objectif de soutenir des projets qui améliorent la sécurité et la fluidité du trafic et le TCS rejoint cette approche.

Les mesures de soutien semblent néanmoins prioritairement être destinées aux transports publics et peu adaptées aux évolutions du transport individuel motorisé, ce que nous déplorons. L'article 4 de l'ordonnance prévoit néanmoins la possibilité pour l'OFROU de définir des thèmes prioritaires. Dans ce contexte, le TCS relève que l'autonomisation des véhicules privés est déjà une réalité. Certains constructeurs vendent d'ores et déjà des véhicules qui assurent un très haut degrés d'autonomisation, ce qui contribue fortement à l'amélioration de la fluidité du trafic et de la sécurité publique.

Le TCS attend donc de l'OFROU qu'il définisse des projets qui impliqueront le TIM. L'article 7 de l'ordonnance règle l'ordre de priorité défini et la procédure à suivre en cas de demandes trop nombreuses. Compte tenu du rôle central que le TIM est appelé à jouer, le TCS considère que l'OFROU devrait réserver une part significative des ressources allouées aux projets portés par des experts reconnus dans le domaine de la mobilité individuelle. Si les aides allouées par l'OFROU dans le cadre de cette ordonnance sont destinées aux seuls partenaires publics, les nouvelles dispositions légales en matière d'automatisation des véhicules n'atteindront que partiellement leurs objectifs.

Par ailleurs, l'article 9 let. g énonce que les organisations à but lucratif pourraient être associées au risque financier d'un projet soutenu par l'OFROU. Dans cet article, il conviendrait de préciser la manière dont les organisations à but non lucratif seraient associées.

En vous remerciant d'avance pour l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous adressons, Monsieur le Conseiller fédéral, Mesdames, Messieurs nos salutations distinguées.



Pièces jointes :

- Formulaires de réponse à la consultation



Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA)

Questionnaire

(structuré suivant la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

Canton X Association Organisation Autre

Expéditeur : TCS

Important :

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

Le TCS souhaite une délimitation plus claire entre les véhicules sans conducteur et les véhicules équipés d'un système d'automatisation pour le stationnement.

Bien que les dispositions du chapitre 5 "Véhicules sans conducteur" ne soient pas vraiment adaptées aux véhicules équipés d'un système de stationnement automatisé, rien ne garantit que les avocats et les tribunaux ne les appliqueront pas aux véhicules équipés d'un système de stationnement automatisé.

De même, la définition de l'article 3d du projet n'exclut pas suffisamment que l'on puisse considérer que le véhicule est sans conducteur lorsque le conducteur n'est plus présent dans le véhicule et que le système de stationnement automatisé a été activé. La notion de "véhicules sans conducteur" apparaît en outre à de nombreux endroits en dehors du chapitre 5 du projet de décret, notamment aux articles 3,5,7,8,9,12,13,14,15,17 et 19.

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

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Nous approuvons généralement cette nouvelle ordonnance L'actuel projet permettra généralement de s'adapter au progrès technique.

3. Approuvez-vous les définitions proposées (art. 2) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Pour la définition des "véhicules sans conducteur", nous proposons un ajout/une modification :</p> <p>"Aux fins du présent règlement, les véhicules équipés d'un système de parage automatisé ne sont pas considérés comme des véhicules sans conducteur, même si le conducteur est descendu du véhicule et que le système de parage automatisé a été activé".</p>		

4. Approuvez-vous les exigences générales applicables aux véhicules équipés d'un système d'automatisation (art. 3) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
RAS		

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) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Le TCS insiste sur la nécessité de construire un cadre légal qui permette de s'adapter aux évolutions des normes internationales, afin de garantir la sécurité du droit pour les importateurs, comme pour les utilisateurs de véhicules.</p>		

6. Acceptez-vous que l'immatriculation de véhicules sans conducteur se fonde sur les prescriptions techniques internationales relatives aux systèmes d'automatisation applicables au moment de la première mise en circulation, par dérogation à l'art. 3b, al. 1, OETV (art 5) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>L'appréciation de l'évolution des normes doit effectivement être faite au moment de la première mise en circulation, afin d'éviter une base légale qui serait délicate par rapport au principe juridique de la non-rétroactivité. Par ailleurs, cette règle s'applique aux véhicules sans conducteur et non aux autres véhicules dotés d'un système d'automatisation.</p>		

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) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné

<p>Il est important que l'autorité fédérale conserve une marge de manœuvre, en cas de dysfonctionnements que les constructeurs n'auraient pas anticipés. Cet article pourrait toutefois être rédigé de manière moins détaillée, en avançant prioritairement des impératifs de sécurité, sans par exemple mentionner l'hypothèse de cyberattaques (art. 6a12b).</p>
--

8. Approuvez-vous la réglementation relative à l'enregistreur de mode de conduite (art. 7, 23, 27 et 38) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Les dispositions proposées sont cohérentes par rapport à la LCR qui prescrit qu'il faut considérer le droit international (art. 25g al. 6 LCR), lequel est réservé à l'art. 7 al. 8 de l'ordonnance.</p> <p>Une précision pourrait néanmoins être apportées à l'article 7 al. 2 : « Les enregistrements de l'enregistreur de mode de conduite s'effectuent exclusivement lorsque le système d'automatisation est activé. »</p>		

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) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Pour des raisons de sécurité, dès lors que les certificats requis ne sont plus valables, les systèmes d'automatisation ne doivent plus pouvoir être utilisés (ce qui entraîne logiquement l'immobilisation des véhicules sans conducteurs). L'ordonnance devrait préciser que les constructeurs ont l'obligation d'informer les détenteurs.</p>		

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) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
RAS		

11. Approuvez-vous la réglementation relative au respect du manuel d'utilisation (art. 10) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné

	RAS
--	-----

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) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	RAS	

13. Approuvez-vous la réglementation relative à la délivrance des réceptions par type (art. 12) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	RAS	

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) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	RAS	

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) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Comme cet article ne concerne que les véhicules sans conducteur, il serait opportun de le préciser dans le titre de l'article.	

16. Approuvez-vous les contrôles prévus pour le maintien de la sécurité routière et de la sécurité de fonctionnement après l'immatriculation (art. 15) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Comme cet article ne concerne que les véhicules sans conducteur, il serait opportun de le préciser dans le titre de l'article - ou de placer l'article dans le chapitre 5.	

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) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
RAS		

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) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Le TCS et ses sections exploitent 22 centres techniques dans toutes les régions de Suisse, parfaitement équipés et disposant d'appareils de diagnostic modernes. En étroite collaboration avec les services cantonaux compétents, le TCS est donc un partenaire important pour vérifier la conformité aux normes de sécurité des véhicules.</p> <p>Les centres de test s'adaptent perpétuellement aux nouveaux standards de contrôle et font l'objet d'audit de qualité en tous points comparables à ceux qui sont engagés dans les autres centres techniques de test.</p> <p>Cet article pourrait remettre en question cette prestation du TCS, raison pour laquelle nous nous y opposons fermement.</p>		

19. Approuvez-vous la réglementation relative aux fins autorisées du traitement des données de l'enregistreur de mode de conduite au sens de l'art. 25g, al. 3, LCR (art. 18) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
RAS		

20. Approuvez-vous la réglementation relative au traitement des données dans le cadre de l'exécution (art. 19) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
RAS		

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) ?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Nous ne nous opposons pas à cette disposition mais ne comprenons toutefois pas bien la raison pour laquelle cet article est nécessaire. Il n'existe pas d'article de ce type pour d'autres appareils d'enregistrement tels que les enregistreurs de données d'accident ou les enregistreurs de données d'événement.</p>		

<p>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 doit expliquer clairement à la partie contractante la manière d'utiliser le système d'automatisation conformément à sa destination ainsi que la fonction d'enregistrement de l'enregistreur de mode de conduite et en conserver l'attestation écrite pendant dix ans (art. 21) ?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Des explications claires devraient être fournies en s'adaptant aux besoins de formation des utilisateurs de tels véhicules. Des personnes âgées par exemple ne peuvent parfois pas être sensibilisées avec l'unique utilisation d'une vidéo postée sur un lien internet. Les explications doivent parfois être fournies en présentiel, par le loueur ou le vendeur de tels véhicules.</p>		

<p>23. Approuvez-vous les effets de l'utilisation du système d'automatisation pour le conducteur et l'étendue de sa décharge (art. 22) ?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Du fait du caractère évolutif de la technologie et de l'hypothèse selon laquelle les demandes de prise en charge seront relativement fréquentes, une réglementation assez sévère est importante, afin de garantir la sécurité routière.</p> <p>Le TCS estime toutefois que l'alinéa 2 est imprécis. Le conducteur dispose de quelques secondes à partir du début de la demande de prise en charge pour prendre le relais, avant que le véhicule n'entame de lui-même une manœuvre destinée à minimiser les risques. Son attention au volant ne devrait donc pas être perturbée par l'usage par exemple d'un natel, ou bien encore par exemple le visionnage d'un film sur un écran.</p> <p>En s'inspirant du droit français et de l'art. 3.1 de l'OCR, le TCS propose la réglementation suivante pour l'alinéa 2.</p> <p>Lorsque le système d'automatisation est activé, le conducteur n'est pas tenu de surveiller en permanence le véhicule et la circulation. <i>Il doit se tenir constamment en état et en position de répondre à une demande de reprise en main.</i> Il ne doit effectuer aucune opération qui l'empêcherait de répondre à la demande de prise en charge dans le délai prévu par le système d'automatisation. <i>Ses possibilités de mouvement et son champ de vision ne doivent pas être réduits par le nombre ou la position des passagers, par les objets transportés ou par l'apposition d'objets non transparents sur les vitres</i></p>		

24. Approuvez-vous la réglementation relative à l'activation du système d'automatisation pour le stationnement (art. 24) ?

OUI

XNON

Sans avis / non concerné

Comme nous l'avons déjà mentionné précédemment, on peut considérer que la voiture est en principe sans conducteur, lorsque ce dernier n'est plus présent dans le véhicule et que le système d'automatisation a été activé (paragraphe 2 de cet article).

En raison de cette situation, les dispositions relatives au stationnement automatisé ne sont pas clairement séparées des dispositions relatives aux véhicules sans conducteur à plusieurs endroits de ce projet d'ordonnance.

Le projet de décret ne tient en outre pas compte des systèmes de stationnement déjà disponibles. Il s'agit de ce que l'on appelle les assistants de stationnement à distance, qui permettent aux véhicules équipés de capteurs, d'un équipement multimédia et d'une ou plusieurs caméras appropriés de se garer ou de sortir d'une place de stationnement, via une application pour smartphone ou une télécommande intégrée à la clé du véhicule. Si le détenteur du véhicule se tient trop loin ou si la connexion est interrompue, le véhicule s'arrête automatiquement. Le conducteur assume l'entière responsabilité pendant toute la durée de la manœuvre.

[Environnement et circulation - Voitures autopartageantes : la loi interdit l'usage - Kassensturz Espresso - SRF](#) (juillet 2016)

Du point de vue du TCS, une disposition dérogeant à l'art. 22 de l'OCR devrait permettre au conducteur de laisser tourner le moteur lorsqu'il sort de la voiture, mais qu'il ne s'éloigne pas de celle-ci et souhaite se garer à distance. Une telle mesure serait judicieuse pour les véhicules équipés d'une assistance au stationnement à distance. Les éventuelles autres dispositions qui exigent que le conducteur puisse intervenir à tout moment devraient être formulées pour l'application du stationnement à distance de manière à ce que l'intervention à tout moment soit également autorisée avec la télécommande.

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

XNON

Sans avis / non concerné

L'exigence technique de l'alinéa 1 "Le système d'automatisation du stationnement ne peut être activé que sur les aires de stationnement gérées par..." n'est pas praticable. Elle revient à dire qu'il est techniquement impossible d'utiliser le système sur des terrains privés. Le propriétaire devrait aménager une surface de stationnement supplémentaire et la faire approuver par le canton. En outre, cette disposition rend plus difficile la formation et surtout la pratique personnelle du système d'automatisation pour le stationnement à l'écart de la circulation, et elle constitue un frein au progrès.

Il est tout à fait envisageable qu'à l'avenir, les véhicules puissent assurer les fonctions nécessaires au stationnement automatisé sans infrastructure externe, s'ils "connaissent l'itinéraire".

<p>L'état actuel de la technique est par exemple celui des assistants de marche arrière qui enregistrent les dernières dizaines de mètres parcourus à faible vitesse, y compris les mouvements du volant, et qui permettent ainsi - même plusieurs jours après la manœuvre - un retour guidé semi-automatisé sur le même trajet. Pour cela, il suffit au conducteur d'enclencher la marche arrière et d'accélérer légèrement, c'est-à-dire jusqu'à la vitesse du pas, et de rester assis dans la voiture en surveillant les alentours. Systèmes d'aide à la conduite BMW BMW FAQ</p> <p>À l'avenir, il est tout à fait envisageable que le conducteur puisse programmer, "montrer" le chemin à la voiture sur son terrain en passant en mode Record, en effectuant un parcours de démonstration (en marche avant) et en le vérifiant ensuite en faisant marche arrière. Le représentant du réseau de distribution du fabricant, voire le propriétaire lui-même, peut apposer un marquage pour que le conducteur puisse ensuite faire parcourir à son véhicule le trajet prédéfini à partir du même endroit ou du bon endroit et le faire garer dans la place dédiée.</p> <p>L'exigence de l'alinéa 1 pourrait donc freiner les progrès technologiques. L'activation du système d'automatisation pour le stationnement ne doit donc pas être techniquement bloquée, même sur le domaine privé s'il n'y a pas de place de stationnement autorisée par le canton. Il suffit de formuler une interdiction pour le conducteur, afin que ce dernier n'active pas le système sur le domaine public, s'il n'y a pas de place de stationnement autorisée. L'activation ne doit pas être rendue techniquement impossible.</p>

26. Approuvez-vous la réglementation relative à l'exécution du parcage automatisé (art. 26) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Le TCS reconnaît la nécessité de régler l'exécution du parcage automatisé mais déplore que la réglementation proposée manque parfois de réalisme (voir ci-après).		

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) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Cette réglementation ne paraît pas réaliste si elle signifie que chaque constructeur automobile devrait faire une demande pour l'obtention d'une autorisation de parking (d'aéroport par exemple). La méthode actuelle, dans laquelle un chauffeur prend en charge la voiture, la gare et la ramène, semble bien plus simple.		

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) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
RAS		

29. Approuvez-vous les obligations du constructeur concernant les formations relatives aux véhicules sans conducteur (art. 30) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	X Sans avis / non concerné
Compte tenu du fait que cette ordonnance se limite actuellement à l'autorisation de test pour des véhicules sans conducteur sur des espaces autorisés, les utilisateurs sont marginalement concernés et le TCS s'abstient donc de prendre position sur cet article.		

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) ?		
X <input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	Sans avis / non concerné
RAS		

31. Approuvez-vous les tâches et devoirs des détenteurs de véhicules sans conducteur (art. 32) ?		
X OUI	<input type="checkbox"/> NON	Sans avis / non concerné
Selon l'alinéa 2, le détenteur doit pouvoir déléguer le contrôle de fonctionnement à l'opérateur, tout en restant responsable. (Dans le rapport explicatif, p. 35, ce point est plus clair et mieux formulé que dans le texte de l'ordonnance).		

32. Approuvez-vous les tâches et devoirs des opérateurs de véhicules sans conducteur (art. 33) ?		
X OUI	<input type="checkbox"/> NON	Sans avis / non concerné
RAS		

33. Approuvez-vous la réglementation relative à la conduite manuelle d'un véhicule sans conducteur (art. 34) ?		
X OUI	<input type="checkbox"/> NON	Sans avis / non concerné
RAS		

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) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	Sans avis / non concerné
RAS		

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) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	Sans avis / non concerné
RAS		

36. Approuvez-vous la réglementation relative aux commandes des véhicules sans conducteur (art. 37) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	X Sans avis / non concerné
RAS		

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) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	XNON	Sans avis / non concerné
<p>Le paragraphe 3 f de cet article exige explicitement un certificat de conformité UE, ce qui a pour conséquence que seuls les véhicules ayant fait l'objet d'une réception UE entrent en ligne de compte.</p> <p>De l'avis du TCS, la prescription devrait être plus ouverte et autoriser également les véhicules provenant de l'extérieur de l'Europe, au moins pour les véhicules à batterie électrique (propulsion énergétiquement efficace sans émissions de polluants et de gaz à effet de serre lors de l'utilisation). L'importateur de tels véhicules doit s'assurer en conséquence pour des raisons de responsabilité (du fait des produits).</p>		

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) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	Sans avis / non concerné
RAS		

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) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	Sans avis / non concerné
RAS		

40. Acceptez-vous que les conditions d'utilisation autorisées soient publiées dans l'organe de publication officiel (art. 42) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	Sans avis / non concerné
RAS		

41. Approuvez-vous la réglementation relative à la surveillance après la délivrance de l'autorisation (art. 43) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	Sans avis / non concerné
RAS		

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

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
RAS		

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) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
RAS		

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 4.91^{bis}) ?

<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné

En raison de la complexité technique et opérationnelle de cette ordonnance, le TCS salue le fait que l'OFROU mette en place une étroite coordination avec les autorités chargées en particulier de l'immatriculation et de la police. Quant à celles qui sont responsables de la construction, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, le TCS estime qu'elles devraient être impliquées, si le Conseil fédéral décide de maintenir les dispositions prévues pour le parcage. À ce stade, en l'absence de règles européennes établies, le TCS est très sceptique quant à la nécessité de régler d'ores et déjà et de manière très détaillée le parcage des véhicules automatisés.

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

RAS

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

RAS

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

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

48. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour la catégorie A et la sous-catégorie A1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les

systèmes d'aide à la conduite le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section B, ch. 1 ^{bis} et 2) ?		
X OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Cette disposition engendrera sans doute un plus grand nombre d'heures de formation.		

49. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique (de conduite) pour les catégories B et BE et la sous-catégorie B1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation le cas échéant (annexe 12, section III, sous-section D, ch. 1 ^{bis} , 2 et 3) ?		
X OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Même remarque que la réponse à la question 48		

50. Acceptez-vous que le système de pilotage automatique sur autoroute et les différents systèmes d'aide à la conduite devant au moins être au programme de l'examen pratique (de conduite) des catégories et sous-catégories concernées (si le véhicule d'examen en est doté) soient explicitement mentionnés (annexe 12, section III, sous-sections B, ch. 1 ^{bis} , et D, ch. 1 ^{bis}) ?		
X OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Le TCS attire l'attention sur le fait qu'il y a de très nombreux conducteurs qui n'ont aucune affinité avec les systèmes d'assistance à la conduite et qui ne veulent même pas utiliser un simple régulateur de vitesse. Afin que de telles personnes ne se voient pas refuser l'examen de conduite, le TCS recommande d'envisager/de réfléchir par exemple à une inscription sur le permis de conduire qui pourrait être ainsi formulée : "pas de véhicules avec demande de prise en charge" - à l'instar de l'inscription sur les automates appliquée jusqu'au 31 janvier 2019.</p> <p><u>Justification :</u> Personne n'est obligé d'utiliser les systèmes d'assistance à la conduite et il y a des gens qui ont du mal à le comprendre et qui ne veulent pas l'utiliser - un peu comme beaucoup avaient du mal à utiliser une boîte de vitesses autrefois. Il faut partir du principe que les conducteurs qui ne peuvent ou ne veulent pas utiliser de tels systèmes éprouveront beaucoup de difficultés à utiliser des systèmes très développés (ex : pilotes de bouchons jusqu'à 60 km/h ; futurs pilotes d'autoroute jusqu'à 130 km/h ou dans un avenir plus lointain, les systèmes hautement automatisés de niveau SAE 4). Le TCS estime qu'il serait erroné de compliquer inutilement l'examen de conduite de ces personnes (moins familiarisées avec la technique) ou, dans certaines circonstances, de les en priver totalement.</p>		



Ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (O AFC)

Questionnaire

(structuré selon la systématique du rapport explicatif)

Auteur de l'avis :

Canton X Association Organisation Autre

TCS

Important :

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

Ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (O AFC)

1. Avez-vous des remarques d'ordre général à formuler concernant cette nouvelle ordonnance ?

X OUI

NON

Sans avis / non concerné

Le rapport de consultation poursuit l'objectif de soutenir des projets qui améliorent la sécurité et la fluidité du trafic et le TCS rejoint cette approche. Les mesures de soutien semblent néanmoins prioritairement être destinées au transports publics et peu adaptées aux évolutions du transport individuel motorisé, ce que nous déplorons.

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

X OUI

NON

Sans avis / non concerné

RAS

3. Approuvez-vous l'art. 2 et les exigences concernant les projets pour lesquels une demande d'aide financière peut être déposée ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
RAS		

4. Approuvez-vous les prescriptions relatives à la demande d'aide financière (art. 3) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
RAS		

5. Acceptez-vous que l'OFROU puisse proposer des thèmes prioritaires (art. 4) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Le Transport individuel motorisé est en profonde mutation. L'autonomisation des véhicules privés est déjà une réalité. Certains constructeurs vendent d'ores et déjà des véhicules qui assure un très haut degrés d'autonomisation, ce qui contribue fortement à l'amélioration de la fluidité du trafic et de la sécurité publique. Dans ce contexte, le TCS attend de l'OFROU qu'elle définisse des projets qui impliqueront le TIM.</p>		

6. Approuvez-vous la possibilité de recourir à des experts pour l'examen des demandes (art. 5) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Le TCS dispose d'experts habitué à réaliser des tests sur de nombreux véhicules. Il escompte être associé afin de faire valoir les compétences dont il dispose.</p>		

7. Approuvez-vous la réglementation relative à la décision d'octroi d'une aide financière (art. 6) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
RAS		

8. Approuvez-vous l'ordre de priorité défini et la procédure à suivre en cas de demandes trop nombreuses (art. 7) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Compte tenu du rôle central que le TIM est appelé à jouer, le TCS considère que l'OFROU devrait réserver une part significative des ressources allouées aux projets portés par des experts reconnus dans le domaine de la mobilité individuelle. Si les</p>		

	aides allouées par l'OFROU dans le cadre de cette ordonnance sont destinées aux seuls partenaires publics, les nouvelles dispositions légales en matière d'automatisation des véhicules n'atteindront que partiellement leurs objectifs.
--	--

9. Approuvez-vous la réglementation relative aux coûts imputables (art. 8) ?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

	RAS
--	-----

10. Approuvez-vous la réglementation relative au calcul de l'aide financière (art. 9) ?		
---	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

	Cet article énonce que les organisations à but lucratif pourraient être associées au risque financier d'un projet soutenu par l'OFROU. Il conviendrait de préciser également la manière dont les organisations à but non lucratif seraient associées.
--	---

11. Approuvez-vous la réglementation relative aux aides financières ultérieures provenant d'autres sources (art. 10) ?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

	RAS
--	-----

12. Approuvez-vous la réglementation relative au versement de l'aide financière (art. 11) ?		
---	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

	RAS
--	-----

13. Approuvez-vous la réglementation relative à la prolongation du délai de mise en œuvre des projets (art. 12) ?		
---	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

RAS		
-----	--	--

14. Approuvez-vous la réglementation relative à la publication des informations concernant les projets subventionnés (art. 13) ?		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

RAS		
-----	--	--