



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassenverkehr

1er atelier ALAUF : Introduction à l'ordonnance sur la conduite automatisée, nouvelles tâches des cantons et des communes

17. Avril 2024

Stefan Huonder, Prescriptions pour les usagers de la route



Introduction à l'ordonnance Conduite automatisée VAF



Bases juridiques

- Modification de la loi sur la circulation routière :
Décision du Parlement du 17 mars 2023
- Nouvelle ordonnance sur la conduite automatisée VAF :
Consultation du 18 octobre 2023 au 2 février 2024.
Décision du Conseil fédéral prévue pour fin 2024



Objet de la réglementation

- Conditions d'immatriculation et utilisation des véhicules équipés d'un système d'automatisation
- Véhicule équipé d'un système d'automatisation :
est en mesure d'assumer de manière permanente et complète les tâches de conduite du conducteur, au moins dans certaines conditions est conforme aux véhicules à partir du niveau SAE 3
- Les véhicules équipés de systèmes d'assistance ne sont pas concernés par la nouvelle réglementation.
- Véhicule équipé de systèmes d'assistance :
peut, dans certaines circonstances, assumer les tâches de conduite du conducteur de manière permanente, mais pas complète.
→ le conducteur doit surveiller en permanence la route et le véhicule et ne doit pas lâcher le dispositif de direction



Cas d'application de la nouvelle réglementation

Véhicules avec demande de prise en charge

- Art. 25b al. 1 nLCR
- Chapitre 3 P-VAF





Cas d'application de la nouvelle réglementation

Véhicules équipés d'un système d'automatisation du stationnement

- Art. 25b, al. 2 nLCR
- Chapitre 4 P-VAF

**AUTOMATED VALET PARKING.
TYPE 1 & TYPE 2 DEFINED ACCORDING TO ISO 23374.**

	AVP Type 1 Vehicle-based AVP	AVP Type 2 Infrastructure-based AVP
SENSORS / ENVIRONMENT PERCEPTION	AVP vehicle	external AVP infrastructure
MANEUVER PLANING	AVP vehicle	external AVP infrastructure
DRIVING	AVP vehicle	AVP vehicle
EXAMPLES	Valet parking demonstrators	Self-driving / parking BMW 7 Series @Plant Dingolfing



Cas d'application de la nouvelle réglementation

Véhicules sans conducteur

- Art. 25c nLCR
- Chapitre 5 P-VAF





Cas d'application de la nouvelle réglementation

Véhicules sans conducteur de petites dimensions et à faible vitesse

- Art. 25d nLCR
- Compétence réglementaire non (encore) exercée dans le P-VAF





Les exigences techniques pour les véhicules équipés d'un système d'automatisation ne sont pas (encore) prises en compte dans l'E-VAF.

- Les exigences techniques pour les systèmes d'automatisation sont fixées par la CEE-ONU et l'UE.
- Règlements actuels :
 - Règlement CEE-ONU n° 157 pour les pilotes d'autoroute
 - Règlement UE 2022/1426 pour les véhicules sans conducteur sur des routes ou des zones définies
 - Réglementation de l'UE pour le stationnement automatisé en cours d'élaboration
- La procédure de réception par type permet de prouver que les exigences réglementaires sont remplies.
- Une réception par type est en principe nécessaire pour l'immatriculation régulière en Suisse d'un véhicule équipé d'un système d'automatisation.



Utilisation des véhicules, droits et obligations des parties

- La manière dont les véhicules peuvent être utilisés avec un système d'automatisation et les droits et obligations des parties prenantes sont actuellement laissés à la réglementation nationale.
- Les prescriptions des constructeurs, qui découlent en partie des prescriptions techniques des véhicules, doivent toutefois être prises en compte.
- La CEE-ONU envisage de réglementer le trafic transfrontalier (processus de longue haleine ; les règles de la Convention de Vienne sur la circulation routière doivent être modifiées).



Nouvelles tâches des cantons et des communes



Autorisation de zones d'intervention pour les véhicules sans conducteur (I)

- Un domaine d'utilisation autorisé est une condition préalable à l'immatriculation du véhicule.
- Le futur détenteur du véhicule intervient en tant que requérant.
- Le canton d'immatriculation est en principe compétent pour l'évaluation d'une demande.
- Le canton d'immatriculation est libre de choisir l'autorité cantonale à laquelle il confie cette tâche
- L'autorité doit en premier lieu vérifier si
 - le système d'automatisation est en mesure de circuler de manière sûre et fluide dans le domaine d'application demandé et surtout aux endroits particulièrement exigeants, conformément aux règles
 - des liaisons radio fiables avec une latence suffisante sont disponibles
 - le poste de travail des opérateurs est équipé de manière adéquate et est alimenté par les données nécessaires
 - les obligations incombant au détenteur du véhicule sont remplies



Autorisation de zones d'intervention pour les véhicules sans conducteur (II)

- Le canton d'admission peut fixer des dispositions supplémentaires ou rejeter la demande si les conditions locales l'exigent (p. ex. restrictions horaires des courses, refus en raison d'une concurrence indésirable avec les TP ou d'un choix de trajet indésirable à travers des quartiers d'habitation).
- L'adaptation de l'infrastructure ne peut pas être exigée par le requérant vis-à-vis de la collectivité.
- Les communes concernées par le domaine d'intervention doivent toujours être consultées. D'autres obligations de coordination spécifiques du canton d'autorisation sont possibles.
- Les domaines d'intervention autorisés doivent être publiés dans l'organe de publication officiel de l'autorité d'admission.
- Obligation de surveillance du canton d'agrément (obligation d'annoncer les différentes parties concernées)



Autorisation de surfaces de stationnement pour le stationnement automatisé

- Une surface de stationnement autorisée n'est pas une condition préalable à l'immatriculation du véhicule, mais à l'utilisation du système d'automatisation.
- Le canton compétent est le canton d'implantation, la délégation à la commune est autorisée
- L'aire de stationnement doit être séparée du trafic routier et des pistes cyclables et chemins piétonniers, mais le trafic mixte sur l'aire de stationnement reste autorisé.
- Certaines parties fonctionnelles nécessaires au stationnement automatisé peuvent être prises en charge par l'installation de stationnement.
- Dans tous les cas, l'installation de stationnement doit comporter une zone de transfert et de prise en charge signalée et un dispositif permettant de désactiver tous les systèmes d'automatisation.
- L'autorité doit vérifier si l'équipement nécessaire selon le concept de sécurité du fournisseur de système est disponible sur l'aire de stationnement.
- Obligation de publication et de surveillance
- Il y a encore beaucoup d'incertitudes et d'imprécisions, le projet VAF doit encore être comparé avec le projet de réglementation de l'UE



Développement des tâches existantes des cantons et des communes



Révision du véhicule

- Pour tous les véhicules équipés d'un système d'automatisation - **canton** :
 - Contrôle du système d'automatisation lors du contrôle subséquent du véhicule
 - Évaluation du bon fonctionnement du système d'automatisation, également sur la base des données de la mémoire du mode de conduite
 - Communication dans les 30 jours à l'OFROU si le système d'automatisation a été contesté
 - Transmission des données lues sous forme anonymisée à l'OFROU
- Spécifique aux véhicules sans conducteur - **Canton** :
 - Contrôle périodique annuel
 - Contrôle ultérieur extraordinaire après des incidents critiques pour la sécurité et en cas de mesures prises en vertu des clauses de sauvegarde
 - Pas de délégation à des organisations de droit privé, mais l'appel reste possible



Contrôles du trafic

- Le système d'automatisation doit reconnaître les signes et signaux de la police et interagir avec elle en toute sécurité.
- Il n'existe pas encore d'obligation d'étiquetage pour la conduite avec le système d'automatisation activé, mais cela fait l'objet de discussions au niveau international
- Véhicules avec demande de prise en charge limités dans un premier temps aux autoroutes, seulement quelques modèles haut de gamme
- Pour les véhicules sans conducteur, accès au permis de circulation dans le CIV avec numéro de plaque de contrôle, le contact avec l'opérateur via l'interface audiovisuelle doit être garanti.
- Les autorités de contrôle ont un droit d'accès aux locaux de l'opérateur.
- En cas d'infraction, les données de la mémoire du mode de conduite peuvent être utilisées.
- En cas d'infractions commises par un système d'automatisation correctement activé, les seuils de punissabilité sont élevés.



Accidents

- En cas d'accident avec un véhicule sans conducteur, la police doit toujours être informée.
- La police enregistre les accidents impliquant des véhicules sans conducteur dans un délai de 14 jours dans le système d'information sur les accidents de la circulation routière.
- Accès aux données de la mémoire du mode de conduite pour l'analyse des accidents (en plus des données de la mémoire des données d'accidents nouvellement prescrite)



Concepts de mobilité

Avec leurs chances et leurs risques, les véhicules automatisés peuvent constituer une occasion d'adapter et de développer des concepts de mobilité :

- Complément ou intégration dans le réseau de transports publics
- Développement d'offres à la demande
- Promotion du partage de véhicules et du covoiturage
- Contrecarrer l'augmentation du trafic et les trajets à vide
- etc.



Soutien aux cantons et aux communes



Groupe d'accompagnement

- L'OFROU constitue un groupe d'accompagnement qui soutient l'autorité d'autorisation dans l'évaluation des domaines d'utilisation demandés pour les véhicules sans conducteur et de l'exploitation demandée de surfaces de stationnement pour le parcage automatisé.
- Le groupe d'accompagnement peut évaluer si le domaine d'utilisation peut en principe être autorisé (cf. diapositive 12) ; la fixation de dispositions supplémentaires en raison des conditions locales doit être examinée par l'autorité d'autorisation.
- Le groupe d'accompagnement doit comprendre des représentants des autorités d'homologation, de la police, des autorités compétentes en matière de construction, d'aménagement du territoire et d'environnement ainsi que d'autres personnes concernées.
- L'autorité chargée de délivrer les autorisations est libre de décider si elle souhaite faire appel au groupe d'accompagnement et dans quel cadre ; elle doit toutefois vérifier au préalable si la demande ne doit pas de toute façon être rejetée en raison des conditions locales.



Instructions

- L'OFROU doit avoir le droit d'édicter des directives et de régler les détails.
- L'OFROU envisage d'édicter des instructions concernant l'évaluation des domaines d'utilisation demandés pour les véhicules sans conducteur et l'exploitation demandée des aires de stationnement pour le stationnement automatisé.



Autres moyens de soutien

- D'une manière générale, l'OFROU est à disposition dans le cadre de sa fonction de soutien à l'exécution.
- L'OFROU examinera avec des organisations intercantionales si celles-ci peuvent mettre des documentations à la disposition des autorités d'exécution (p. ex. asa concernant le contrôle subséquent des véhicules).
- D'autres organisations spécialisées sont à disposition et peuvent être consultées par les autorités d'exécution en cas de besoin (p. ex. centres de contrôle technique ou institut médico-légal).



Point de vue des cantons et des communes

Quels autres moyens de soutien seraient nécessaires ou souhaitables du point de vue des cantons et des communes ?