Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Ce texte est une version provisoire.
La version définitive qui sera publiée sous
www.fedlex.admin.ch/fr fait foi.

«$$QrCode»

«%ParlID»

Message concernant la révision de la loi fédérale sur la circulation routière

du 17 novembre 2021

Messieurs les Présidents,
Mesdames, Messieurs,

Par le présent message, nous vous soumettons le projet d'une modification de la loi fédérale sur la circulation routière, en vous proposant de l'adopter.

Nous vous proposons simultanément de classer les interventions parlementaires suivantes :

2014	M	13.3572	Plus de flexibilité pour l'abaissement et l'augmentation du poids des véhicules utilitaires dans le souci d'accroître l'efficacité (N 27.9.2013, Hess ; E 20.3.2014)
2016	M	15.3574	Permis de conduire à l'essai. Pour des mesures proportionnées dans le cadre des infractions commises durant sa validité (N 25.9.2015, Freysinger ; E 14.6.2016)
2017	M	17.3049	Numérisation. La voie est libre pour les véhicules automatisés et autonomes (N 16.6.2017, Groupe libéral-radical ; E 11.12.2017)
2017	M	17.3191	Véhicules autonomes. Définir au plus vite le cadre législatif (N 16.6.2017, Regazzi ; E 11.12.2017)
2018	M	17.3632	Via sicura. Adaptations (E 11.12.2017, CTT-E ; N 27.2.2018)
2018	M	17.4039	Véhicules autonomes. Suppression des obstacles juridiques (N 16.3.2018, Groupe vert'libéral ; E 27.9.2018)

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

17 novembre 2021

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération, Guy Parmelin
Le chancelier de la Confédération, Walter Thurnherr

Condensé

L'objectif de réduire les émissions de CO_2 dans la circulation routière doit être poursuivi avec le plus grand sérieux. Le projet doit permettre de renforcer l'attrait de l'utilisation volontaire de technologies respectueuses de l'environnement. Il s'agit également de favoriser la transformation numérique dans le domaine de la circulation routière, en octroyant au Conseil fédéral la compétence de réglementer rapidement la conduite automatisée. Le projet vise par ailleurs à mettre en œuvre diverses interventions parlementaires et à introduire l'obligation de porter un casque à vélo pour les enfants et adolescents jusqu'à 16 ans.

Contexte et contenu du projet

Promotion de technologies respectueuses de l'environnement :

Si les technologies de réduction des émissions de CO_2 gagnent du terrain dans le domaine des véhicules utilitaires lourds, elles présentent actuellement des inconvénients pour la branche des transports. Les véhicules dotés d'un système de propulsion alternative ou à émission nulle sont plus lourds que les véhicules équipés d'un moteur conventionnel, et les cabines aérodynamiques sont plus allongées que les anciennes cabines. Le poids et la longueur autorisés pour les véhicules et ensembles de véhicules correspondants doivent donc être augmentés dans la mesure nécessaire, en vue d'éviter que l'utilisation des nouvelles technologies respectueuses de l'environnement ne conduise à une diminution des capacités de chargement.

Véhicules équipés d'un système d'automatisation :

Il faut tirer profit sans délai des possibilités qu'offre la numérisation de la circulation routière pour l'économie et les transports. Les exigences techniques et les conditions d'utilisation des véhicules équipés d'un système d'automatisation ainsi que leurs effets sur les devoirs des conducteurs seront définis dans les prochaines années au niveau international. Afin de pouvoir réagir sans délai à ces évolutions, le Conseil fédéral se verra attribuer la compétence d'édicter les dispositions nécessaires. Il déterminera notamment dans quelle mesure les conducteurs pourront être déchargés de leurs obligations et dans quel cadre les véhicules sans conducteur équipés d'un système d'automatisation et circulant sur des tronçons prédéfinis pourront être admis à la circulation. Parallèlement, les conditions que le Conseil fédéral devra respecter dans l'exercice de sa compétence seront définies. Il devra disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour pouvoir également adapter le droit suisse aux évolutions des prescriptions au niveau international. Par ailleurs, les véhicules pourvus d'un système d'automatisation pourront aussi circuler sur les voies publiques dans le cadre d'essais et dans un périmètre restreint. Ces essais devront permettre d'acquérir des connaissances sur leur développement et leur réglementation. Ils pourront être autorisés par l'Office fédéral des routes, qui aura également la possibilité de soutenir financièrement les nouvelles technologies.

Mise en œuvre d'interventions parlementaires :

Adaptation des mesures du programme Via sicura : sur mandat du Conseil des États, le Conseil fédéral a évalué l'efficacité des mesures du programme de sécurité routière Via sicura. Il s'avère que le bilan est positif : grâce à Via sicura, au moins cent personnes ont échappé à un accident grave entre 2013 et 2015. Le rapport d'évaluation indique toutefois que des adaptations ponctuelles sont nécessaires. En se fondant sur ces conclusions, le Parlement a chargé le Conseil fédéral début 2018 de lui soumettre un projet de loi prévoyant d'une part des adaptations des mesures du programme Via sicura, notamment de celles à l'encontre des chauffards ou concernant le recours des assureurs en responsabilité civile (RC) des véhicules automobiles contre les personnes ayant causé un accident, et d'autre part la renonciation à la mise en œuvre des mesures relatives à l'utilisation d'enregistreurs de données (boîtes noires) et d'éthylomètres anti-démarrage. S'agissant du délit de chauffard, les autorités d'exécution et les tribunaux disposeront d'une plus grande marge d'appréciation pour tenir compte des circonstances du cas d'espèce et éviter des cas de rigueur inutiles. Ainsi, la peine privative de liberté d'un an au minimum sera supprimée et la durée minimale du retrait du permis de conduire sera abaissée de 24 à 12 mois. Par ailleurs, en cas de délit de conduite malgré une incapacité ou de délit de chauffard, l'obligation de recours des assureurs RC des véhicules automobiles redeviendra un droit de recours. Enfin, les mesures relatives à l'utilisation d'enregistreurs de données et d'éthylomètres anti-démarrage ne seront pas mises en œuvre.

En adoptant la motion 13.3572 Hess, le Parlement a chargé le Conseil fédéral de lui soumettre un projet de loi qui permettrait aux détenteurs de véhicules de faire modifier plusieurs fois par an le poids total de leur véhicule automobile.

Avec l'adoption de la motion 15.3574 Freysinger, le Parlement demande au Conseil fédéral d'élaborer un projet de loi pour que le permis de conduire à l'essai ne devienne caduc que si une infraction moyennement grave ou grave risque d'entraîner un deuxième retrait de permis durant la période probatoire. En application de la motion, la période d'essai ne sera prolongée que si le permis de conduire est retiré à son titulaire durant la période probatoire à la suite d'une infraction moyennement grave ou grave. À l'avenir, le permis de conduire à l'essai ne deviendra caduc que si son titulaire commet une nouvelle infraction moyennement grave ou grave durant la période probatoire.

Autres adaptations nécessaires :

Il s'avère que le nombre de cyclistes de 12 ans et plus ayant subi un accident grave augmente fortement, alors que le taux de port du casque diminue considérablement. C'est pourquoi les enfants et les jeunes jusqu'à 16 ans seront tenus de porter un casque lorsqu'ils circulent à vélo.

Dans le cadre du programme Via sicura, le Parlement a décidé, pour des raisons d'économie de procédure, que les amendes d'ordre pourront être établies au nom du détenteur du véhicule, pour autant que le conducteur ne soit pas connu de la police ou que son identité ne lui soit pas révélée. Le Tribunal fédéral a toutefois indiqué que la responsabilité du détenteur du véhicule ne s'appliquait pas aux personnes morales. La loi sur les amendes d'ordre sera donc modifiée de telle sorte que la responsabilité du

détenteur du véhicule s'applique aussi bien aux personnes physiques qu'aux personnes morales.

Table des matières

Condensé **3**

1 Contexte **8**

1.1 Nécessité d'agir et objectifs visés 8

1.1.1 Promotion de technologies respectueuses de l'environnement 8

1.1.2 Véhicules équipés d'un système d'automatisation 9

1.1.3 Mise en œuvre d'interventions parlementaires 14

1.1.4 Autres adaptations nécessaires 18

1.2 Solutions étudiées et solution retenue 25

1.3 Relation avec le programme de la législature et avec le plan financier, ainsi qu'avec les stratégies du Conseil fédéral 27

1.4 Classement d'interventions parlementaires 27

2 Procédure préliminaire, consultation comprise **28**

2.1 Projet destiné à la consultation 28

2.2 Résumé des résultats de la procédure de consultation 29

2.3 Examen des résultats de la procédure de consultation 31

3 Comparaison avec le droit étranger, notamment européen **33**

4 Présentation du projet **34**

4.1 Réglementation proposée 34

4.1.1 Promotion de technologies respectueuses de l'environnement 34

4.1.2 Véhicules équipés d'un système d'automatisation 35

4.1.3 Mise en œuvre d'interventions parlementaires 45

4.1.4 Autres adaptations nécessaires 48

4.2 Adéquation des moyens requis 52

4.3 Mise en œuvre 52

5 Commentaire des dispositions **61**

5.1 Loi fédérale sur la circulation routière 61

5.2 Loi fédérale autorisant le Conseil fédéral à approuver des amendements à l'Accord européen du 1er juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par la route 83

5.3 Loi sur les amendes d'ordre 83

6 Conséquences **84**

6.1 Conséquences pour la Confédération 84

6.2 Conséquences pour les cantons et les communes ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne 85

6.3 Conséquences économiques 86
6.4 Conséquences sociales 86
6.5 Conséquences environnementales 87
6.6 Conséquences pour la sécurité routière et la fluidité du trafic 87

7 Aspects juridiques 88
7.1 Constitutionnalité 88
7.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse 88
7.3 Forme de l'acte à adopter 89
7.4 Frein aux dépenses 89
7.5 Conformité à la loi sur les subventions 89
7.6 Délégation de compétences législatives 89
7.7 Protection des données 90

Message

1 Contexte

1.1 Nécessité d'agir et objectifs visés

La présente révision partielle résulte de la nécessité de procéder à des adaptations dans plusieurs domaines, pour différents motifs.

1.1.1 Promotion de technologies respectueuses de l'environnement

Il faut réduire nettement les émissions de CO_2 de la circulation routière. Les technologies permettant de contribuer à ce but, telles que la propulsion alternative et les cabines optimisées sur le plan aérodynamique pour les véhicules utilitaires lourds, doivent être soutenues. Or les véhicules dotés d'un système de propulsion alternative ou à émission nulle sont plus lourds que les véhicules équipés d'un moteur conventionnel, et les cabines aérodynamiques sont plus allongées que les anciennes cabines. La capacité de chargement des véhicules et, par conséquent, l'attrait de ces nouvelles technologies s'en trouvent réduits.

Au niveau européen, un règlement[1] est entré en vigueur pour remédier à la situation en août 2019. Il prévoit que le poids maximal autorisé des ensembles de véhicules lourds à émission nulle doit être relevé à hauteur du poids supplémentaire induit par la technologie permettant l'absence d'émission, dans la limite de deux tonnes toutefois. En outre, l'UE a introduit des réglementations[2] qui autorisent, depuis le 1er septembre 2020, une longueur plus importante qu'auparavant pour les véhicules lourds affectés au transport de choses et dotés de cabines optimisées sur le plan aérodynamique. Avec ces

1 Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil, version du JO L 198 du 25.7.2019, p. 202.

2 Directive (UE) 2015/719 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international, version du JO L 115 du 6.5.2015, p. 1.
Décision (UE) 2019/984 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 modifiant la directive 96/53/CE du Conseil en ce qui concerne le délai fixé pour la mise en œuvre des règles spéciales relatives à la longueur maximale pour les cabines améliorant les performances aérodynamiques, l'efficacité énergétique et les performances en matière de sécurité, version du JO L 164 du 20.6.2019, p. 30.
Règlement (UE) 2019/1892 de la Commission du 31 octobre 2019 modifiant le règlement (UE) n° 1230/2012 en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type de certains véhicules à moteur équipés de cabines allongées et des dispositifs et équipements aérodynamiques destinés aux véhicules à moteur et à leurs remorques, version du JO L 291 du 12.11.2019, p. 17.

mesures, l'UE entend contribuer à réduire, d'ici à 2030, les émissions de gaz à effet de serre, notamment dans le domaine de la circulation routière, de 30 % par rapport aux valeurs de 2005 ainsi qu'à atteindre les objectifs de l'accord de Paris du 12 décembre 2015 sur le climat[3]. Le droit suisse devra être harmonisé avec ces réglementations.

Pour s'aligner sur la réglementation de l'UE, la Suisse a déjà autorisé en 2017 un dépassement du poids total admis pour certaines voitures automobiles, dans la limite d'une tonne, pour compenser le poids supplémentaire requis pour le système de propulsion alternative (art. 95, al. 1bis, de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers[4] [OETV] et art. 67, al. 1ter, de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière[5] [OCR]). Cette approche, qui vise à éviter les effets négatifs des mesures écologiques sur la capacité de chargement, sera étendue aux ensembles de véhicules ; de même, un dépassement des dimensions pourra être admis en présence d'autres technologies respectueuses de l'environnement, telles que les cabines aérodynamiques.

C'est pourquoi le Conseil fédéral devrait se prononcer, au cours du premier semestre de l'année 2022, sur une adaptation en ce sens de l'OCR et de l'OETV. La compétence à cet égard lui est conférée par l'art. 9, al. 1bis, de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière[6] (LCR), qui prévoit qu'il édicte des dispositions sur les dimensions et le poids des véhicules automobiles et de leurs remorques. Cette compétence est toutefois limitée par les seuils fixés dans la loi : le poids maximal des véhicules ou ensembles de véhicules est de 40 tonnes, ou 44 tonnes en transport combiné, la longueur maximale étant fixée à 18,75 mètres (art. 9, al. 1, LCR).

Pour déroger à ces maxima légaux, le Conseil fédéral peut s'appuyer sur l'art. 106, al. 5, LCR, qui lui octroie la compétence de prendre provisoirement les mesures nécessaires que commandent les progrès techniques dans le domaine de la circulation routière, jusqu'au moment où des dispositions légales auront été prises en la matière.

La modification en question ici permet d'établir dans les règles une délégation de compétences au Conseil fédéral pour la dérogation aux prescriptions légales sur les maxima en matière de poids et de longueur en présence de technologies respectueuses de l'environnement, afin que la limitation dans le temps des dispositions édictées par voie d'ordonnance puisse être abrogée.

1.1.2 Véhicules équipés d'un système d'automatisation

Dans le domaine des transports, la transformation numérique offre de nombreuses possibilités. La mobilité automatisée revêt une grande importance pour l'amélioration de la sécurité routière et l'optimisation de l'efficacité du

3 RS **0.814.012**
4 RS **741.41**
5 RS **741.11**
6 RS **741.01**

système de transport, notamment en ce qui concerne les capacités routières, la fluidité du trafic et la durabilité. Elle permet aux prestataires de services de mobilité privés et publics de développer de nouveaux modèles commerciaux tournés vers l'avenir, et jette les bases d'innovations économiques. Les véhicules dotés d'un système de conduite automatisée, qui peuvent circuler durablement sans qu'un conducteur ne doive assumer les tâches de conduite (dénommés ci-après véhicules équipés d'un système d'automatisation), constituent un élément central de la mobilité automatisée. La présente révision vise à assurer que les nouvelles technologies pourront être mises en œuvre en Suisse dès que les preuves nécessaires en matière de sécurité seront disponibles en quantité suffisante.

Depuis longtemps déjà, nombre de systèmes d'aide à la conduite se sont imposés au point qu'il est difficile d'imaginer les véhicules actuels sans eux. Ils aident les conducteurs à assumer leurs tâches et leurs obligations au volant en leur fournissant des informations (par ex. systèmes de navigation), en les aidant à manœuvrer le véhicule (par ex. ABS), en les déchargeant de certaines opérations dans la conduite du véhicule (par ex. régulateur de vitesse, aide au stationnement) ou en s'enclenchant lorsque les conducteurs n'accomplissent pas leurs tâches (par ex. aide au freinage d'urgence). Pour autant, tous ces systèmes d'aide à la conduite ne sauraient décharger les conducteurs de leurs obligations de maîtrise du véhicule au sens de l'art. 31 LCR. L'utilisation de tels systèmes ne limite pas leur devoir de vigilance, car ils demeurent pleinement responsables de la maîtrise de leur véhicule. Même lorsque lesdits systèmes assurent entièrement et durablement la conduite dans certaines situations (par ex. lorsque le régulateur de vitesse adaptatif et l'aide au maintien dans la voie sont activés simultanément sur l'autoroute), les conducteurs sont tenus de les surveiller en permanence et de reprendre la main si nécessaire.

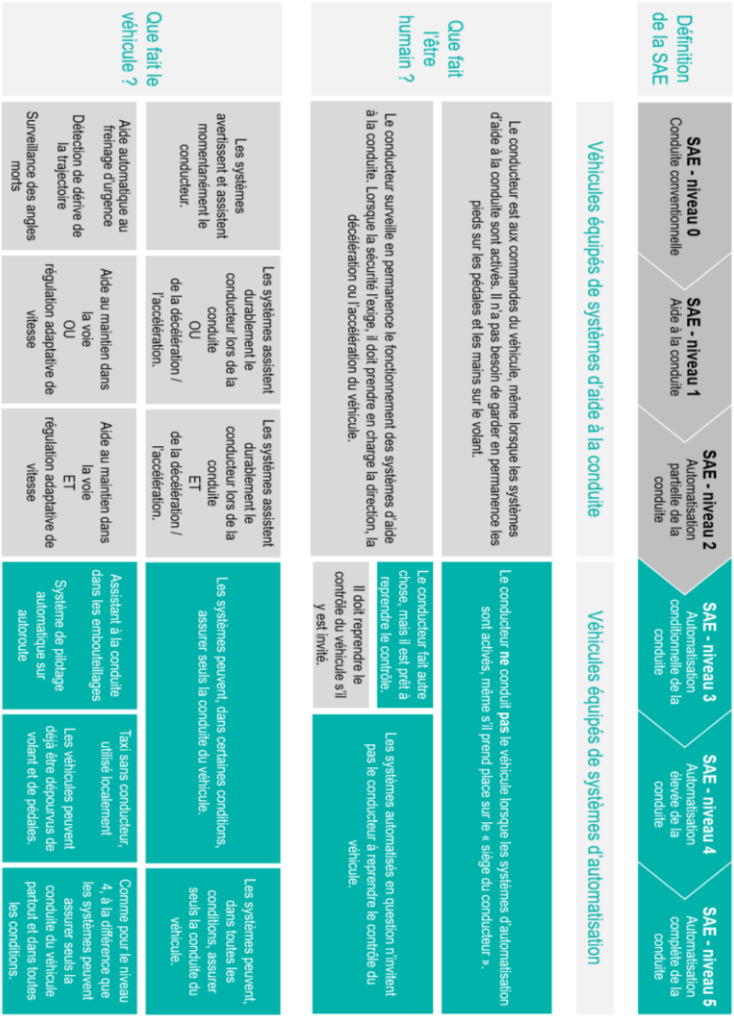
Depuis quelque temps, une nouvelle génération de systèmes se développe, à savoir les systèmes d'automatisation. Ceux-ci se distinguent des systèmes d'aide à la conduite très développés connus à ce jour surtout par le fait que non seulement ils prennent les commandes du véhicule, mais qu'ils surveillent également dans une large mesure l'environnement du véhicule et qu'ils sont destinés, dans des situations prédéfinies, à décharger le conducteur de ses obligations de vigilance et de maîtrise du véhicule visées dans le droit de la circulation routière. Ces systèmes n'avaient pas encore atteint jusqu'ici un niveau technique suffisant pour permettre de libérer le conducteur de ses obligations de maîtrise du véhicule. Le conducteur devait donc toujours assumer la responsabilité juridique du contrôle du véhicule.

En janvier 2021, le règlement ONU n° 157, un règlement technique international de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), est entré en vigueur sur l'homologation d'un premier système d'automatisation, à savoir un assistant à la conduite dans les embouteillages pouvant être utilisé jusqu'à 60 km/h au maximum sur les routes avec séparation

des sens de circulation et sans mobilité douce.[7] Des règlements concernant d'autres systèmes d'automatisation font l'objet de discussions au niveau international. On peut s'attendre à ce que des règlements concernant des systèmes de pilotage automatique sur autoroute et de parcage automatisé soient également élaborés. Finalement, cette évolution pourrait se traduire un jour par la mise en circulation de véhicules entièrement automatisés, qui ne nécessiteront plus de conducteur et n'auront ni volant ni pédales.

7 www.unece.org/transport > Vehicle Regulations > Agreements and Regulations > UN Regulations (1958 Agreement) > UN Regulations (Addenda to the 1958 Agreement) > Regulations 141–160 > 157 : Automated Lane Keeping Systems (ALKS)

Au plan international, on distingue les niveaux d'automatisation suivants :



Ill. 1 : Niveaux d'automatisation des véhicules d'après la norme SAE J3016[8]

8 Niveaux d'automatisation d'après SAE International, J3016, avril 2021. La norme peut être consultée sur Internet, à l'adresse www.sae.org > Standards > J3016_202104 : Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles.

Selon la norme en question, le système d'automatisation se substitue au conducteur à partir du niveau 3. Le niveau 3 présuppose la présence d'un conducteur. Ce dernier peut se consacrer à d'autres choses lorsque le système d'automatisation est activé (par ex. utiliser son smartphone), mais reste obligé de reprendre le contrôle du véhicule dès que le système l'y invite. Dans les véhicules du niveau 3 ou 4, le système d'automatisation ne peut être activé que lorsque certaines conditions sont satisfaites (par ex. uniquement sur l'autoroute ou par bonne visibilité). Dans la conception de SAE, lorsque les conditions requises pour un fonctionnement sûr du système d'automatisation ne sont plus remplies, les véhicules du niveau 4 doivent pouvoir basculer seuls dans un mode de sécurité, mais les exigences posées à ce dernier n'ont toutefois pas encore été fixées jusqu'à présent. En conséquence, pour les véhicules du niveau 4, la reprise du contrôle du véhicule par le conducteur n'est plus prévue. Les véhicules du niveau 4 peuvent être conçus différemment. D'une part, des véhicules automobiles conformes aux exigences actuelles peuvent être équipés d'un système d'automatisation du niveau 4, apte à reprendre intégralement les tâches de conduite sur une partie du trajet lorsque certaines conditions sont remplies (par ex. système perfectionné de pilotage automatique sur autoroute). D'autre part, les véhicules du niveau 4 peuvent être dépourvus de volant ou de pédales et fonctionner sans conducteur. Ces véhicules ne peuvent être employés que lorsque toutes les conditions d'activation du système d'automatisation sont remplies (par ex. les navettes sans conducteur actuellement exploitées à l'essai en Suisse[9]). Les véhicules du niveau 5 se distinguent des véhicules sans conducteur du niveau 4 par le fait que leur fonctionnement ne dépend pas de certaines conditions ; ils peuvent au contraire circuler sans conducteur partout et dans n'importe quelles conditions. Il pourrait s'écouler des décennies avant que des véhicules du niveau 5 atteignent le niveau technique requis et jouent un véritable rôle dans la circulation routière.[10]

Le cadre juridique actuel permet en principe déjà d'installer des systèmes d'automatisation dans des véhicules et de les utiliser durant le trajet à condition de respecter les prescriptions en vigueur, si aucun règlement technique ne prévoit le contraire. Cela présuppose la présence d'éléments de commande pour le conducteur (par ex. volant). Cependant, l'utilisation du système d'automatisation ne décharge pas le conducteur de ses obligations de vigilance et de maîtrise du véhicule. Même lorsque le système est activé, le conducteur demeure pleinement responsable du comportement du véhicule. Ce cadre juridique ne conviendra plus lorsque les constructeurs automobiles apporteront la preuve que les systèmes d'automatisation embarqués permettent une conduite sûre, fluide et efficace sans nécessité pour le conducteur de surveiller la conduite en permanence et de se tenir prêt à intervenir pour reprendre la main sur le système.

9 www.ofrou.admin.ch > Thèmes > Mobilité intelligente > Essais pilotes > Vue d'ensemble des projets pilotes en cours et achevés

10 www.ofrou.admin.ch > Thèmes > Mobilité intelligente > Études et rapports > FB 1684 2018/005 PP 5 : Trafic mixte, p. 83, ill. 30, p. 84, tab. 19 (en allemand, avec résumé en français)

Les exigences posées aux véhicules équipés d'un système d'automatisation et les incidences sur les devoirs du conducteur seront vraisemblablement déterminées et analysées ces prochaines années à l'échelon international.

En 2022, la Convention du 8 novembre 1968 sur la circulation routière[11] devrait être complétée par une disposition autorisant expressément les Parties contractantes à réglementer l'utilisation de véhicules équipés d'un système d'automatisation sur leur territoire et à permettre de décharger les conducteurs de leurs obligations de maîtrise du véhicule. Le Forum de la sécurité routière *(Global Forum for Road Traffic Safety)* de la CEE-ONU, également compétent pour le suivi et le développement de cette convention, est en train d'élaborer une résolution concernant les autres activités du conducteur qui sont autorisées lorsque le système d'automatisation est activé. Il a par ailleurs initié l'élaboration d'une nouvelle convention internationale régissant la conduite automatisée.

Les évolutions juridiques liées à la conduite automatisée sont donc nombreuses et très dynamiques au plan international. La Suisse participe également à toutes ces activités internationales et y fait valoir ses intérêts en faveur d'une circulation sûre et durable. Cette approche lui permet d'avoir connaissance en temps utile des objectifs et développements internationaux.

La réglementation proposée permettra à la Suisse de réagir promptement aux évolutions internationales et de rendre possible rapidement la conduite automatisée. Puisque les traités et règlements internationaux peuvent être modifiés nettement plus rapidement que la LCR, il convient de déléguer au Conseil fédéral une compétence d'édicter des dispositions. L'essentiel étant de lui conférer une marge de manœuvre suffisante pour qu'il puisse adapter le droit suisse aux futures évolutions des prescriptions au niveau international, encore impossibles à prévoir en détail. Il s'agit d'un élément important pour que les avantages de la transformation numérique puissent être exploités dans le domaine de la circulation.

Le présent projet de loi réglemente les véhicules des niveaux 3 et 4 ; l'admission à la circulation des véhicules du niveau 5 doit rester limitée à des essais pilotes.

1.1.3 Mise en œuvre d'interventions parlementaires

Motion 13.3572 Hess – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires

Actuellement, les détenteurs de véhicules peuvent faire modifier le poids total de leur véhicule automobile ou de leur remorque tout au plus une fois par an auprès de l'autorité d'exécution cantonale (art. 9, al. 3bis, LCR). Il peut en résulter qu'un transporteur doive payer la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) pour un véhicule de 40 tonnes même s'il ne transporte avec celui-ci que des chargements moins lourds, par exemple de 30 tonnes au maximum, sur une période prolongée. La motion 13.3572 Hess du 21 juin 2013 « Plus de flexibilité pour l'abaissement et l'augmentation du poids des véhicules utilitaires dans le souci d'accroître l'efficacité », qui a été

11 RS **0.741.10**

acceptée, demande que les détenteurs de véhicules puissent faire modifier le poids total plusieurs fois par an. Le présent projet de loi rendra possible cette évolution.

Motion 15.3574 Freysinger – Annulation du permis de conduire à l'essai

Le permis de conduire obtenu pour la première fois pour des motocycles ou des voitures automobiles est délivré à l'essai. Les titulaires d'un permis de conduire à l'essai doivent faire leurs preuves pendant une période probatoire de trois ans. La période probatoire est prolongée d'un an en cas de retrait du permis à son titulaire à la suite d'une infraction. Si le titulaire du permis commet, durant la période probatoire, une deuxième infraction entraînant le retrait du permis, ce dernier devient caduc. Les personnes concernées doivent alors suivre une nouvelle fois l'intégralité de la formation à la conduite. Elles peuvent le faire au plus tôt un an après l'infraction commise et uniquement si une expertise relevant de la médecine du trafic confirme leur aptitude à la conduite (art. 15*a*, al. 3 à 5, LCR).

Avec l'adoption de la motion 15.3574 Freysinger du 16 juin 2015 « Permis de conduire à l'essai. Pour des mesures proportionnées dans le cadre des infractions commises durant sa validité », le Parlement demande que le permis de conduire à l'essai ne devienne caduc que si une infraction moyennement grave au minimum risque d'entraîner un deuxième retrait de permis durant la période probatoire. Il estime disproportionné que le permis de conduire à l'essai soit annulé également lorsque son titulaire encourt un deuxième retrait de permis durant la période probatoire à cause d'une infraction légère (par ex. excès de vitesse de 16 km/h en localité). Il considère également que la réglementation en vigueur donne lieu à une inégalité de traitement dans la mesure où le système en cascade sanctionne de manière plus clémente celui qui commet d'abord une infraction légère et ensuite une infraction grave qu'une personne qui fait l'inverse.

En application de la motion, la période d'essai ne sera plus prolongée que si le permis de conduire est retiré à son titulaire durant la période probatoire à la suite d'une infraction moyennement grave ou grave. À l'avenir, le permis de conduire à l'essai ne deviendra caduc que si son titulaire commet une nouvelle infraction moyennement grave ou grave durant la période probatoire.

Motion 17.3632 de la CTT-E – Adaptation du programme Via sicura

Le Parlement a adopté le programme de sécurité routière Via sicura en 2012.[12] Ce dernier comprend vingt mesures inscrites dans la loi et mises en vigueur de manière échelonnée par le Conseil fédéral depuis 2012.[13] Plusieurs interventions

12 FF **2012** 5501

13 Le Conseil fédéral n'a pas encore mis en vigueur les mesures concernant l'obligation de suivre des cours d'éducation routière, l'utilisation d'enregistreurs de données et l'utilisation d'éthylomètres anti-démarrage (art. 16*e* et 17*a* LCR dans sa teneur du 15 juin 2012, RO **2012** 6291).

parlementaires ayant depuis réclamé des adaptations du programme Via sicura[14], le Conseil des États a chargé le Conseil fédéral de procéder à une évaluation de Via sicura.[15] Le Conseil fédéral a alors évalué l'efficacité des mesures du programme Via sicura et proposé, dans son rapport d'évaluation du 28 juin 2017[16], d'en adapter certaines afin de rendre le programme de sécurité routière encore plus efficace et plus proportionné. Sur la base de ce rapport, le Parlement a chargé le Conseil fédéral début 2018[17] de lui présenter un projet de loi prévoyant d'une part des adaptations ponctuelles des mesures du programme Via sicura, notamment de celles à l'encontre des chauffards ou concernant le recours des assureurs RC des véhicules automobiles, et d'autre part la renonciation à la mise en œuvre des mesures relatives à l'utilisation d'enregistreurs de données et d'éthylomètres anti-démarrage :

- Les mesures à l'encontre des chauffards sont entrées en vigueur le 1er janvier 2013. Elles ont été intégrées dans le projet Via sicura dans le cadre des débats parlementaires, à titre de contre-projet indirect à l'initiative populaire « Protection contre les chauffards »[18], retirée par la suite. D'une part, elles définissent les délits de chauffard (excès de vitesse automatiquement constitutifs d'un délit de chauffard et violations graves des règles de la circulation telles que les courses automobiles et les dépassements téméraires). D'autre part, elles fixent, pour ces délits, à un minimum de deux ans la durée du retrait du permis de conduire et à une période comprise entre un à quatre ans la peine privative de liberté encourue. Depuis lors, plusieurs interventions parlementaires ont demandé une augmentation de la marge d'appréciation des juges pour une meilleure prise en considération des circonstances en cas d'excès de vitesse, la suppression de la peine privative de liberté minimale et la réduction de la durée minimale du retrait du permis de conduire. Dans son rapport d'évaluation, le Conseil fédéral a proposé de conférer aux autorités d'exécution et aux tribunaux une plus grande marge d'appréciation afin qu'ils puissent tenir compte des circonstances du cas d'espèce et éviter des cas de rigueur inutiles. Il a

14 Initiative parlementaire 14.438, Buttet, Cessons de mettre les policiers en prison ! ; motion 14.3792, Zanetti, Interventions des services d'urgence. Optimiser la législation sur la circulation routière ; motion 14.3800, Chopard-Acklin, Interventions des services d'urgence. Optimiser la législation sur la circulation routière ; motion 14.3876, Guhl, Interventions de sauvetage. Même limite d'alcoolémie pour les sapeurs-pompiers de milice et le personnel qui n'est pas de service que pour les autres automobilistes ; motion 14.4229, Wobmann, Avertisseurs de radars. Suppression de l'interdiction ; motion 15.3125, Gschwind, Via sicura. Rétablir la proportionnalité des sanctions pénales et administratives ; initiative parlementaire 15.413, Regazzi, Via Sicura. Supprimer rapidement les excès et les effets secondaires indésirables associés au délit de chauffard ; initiative parlementaire 15.500, Addor, Via sicura. Non à une triple peine ! ; initiative parlementaire 17.413, Rieder, Via sicura. Retour au bon sens !

15 Postulat 16.3267 de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E), Évaluation du programme Via sicura

16 Rapport du Conseil fédéral du 28 juin 2017 relatif à l'évaluation du programme Via sicura, consultable sous : www.parlament.ch > 16.3267 > Rapport en réponse à l'intervention parlementaire

17 Motion 17.3632, CTT-E, Via sicura. Adaptations

18 FF **2012** 5057

également proposé l'abandon de la peine privative de liberté d'un an au moins et l'abaissement de la durée minimale du retrait de permis de 24 à 6 mois.[19] Les modifications prévues aux art. 16*c*, al. 2, let. a[bis] et 90, al. 3 et 4, P-LCR reprennent dans une très large mesure ces propositions.

- Le recours obligatoire des assureurs RC des véhicules automobiles contre les personnes responsables d'accidents en cas de dommages causés dans l'incapacité de conduire ou à la suite d'un délit de chauffard est une autre mesure Via sicura, entrée en vigueur le 1[er] janvier 2015. En introduisant l'obligation de recours, le Conseil fédéral voulait empêcher de manière générale que les assureurs renoncent, en échange d'une augmentation de la prime d'assurance, à introduire un recours en cas de dommages imputables à une négligence grave. Les assureurs peuvent toutefois toujours user de cette possibilité pour de nombreux dommages découlant d'une négligence grave, étant donné que le Parlement a restreint l'obligation de recours à certaines infractions. On peut se demander si cette réglementation est opportune, à la lumière du fait que les accidents résultent de plus en plus d'autres infractions routières (telles que l'inattention ou la distraction du conducteur) et de moins en moins de la consommation d'alcool ou de graves excès de vitesse. De plus, elle ne présente pas véritablement d'utilité pour la sécurité routière. Le Conseil fédéral a donc proposé dans son rapport d'évaluation d'abandonner l'obligation systématique de recours.[20] Dans le cadre des débats concernant Via sicura, le Parlement avait aussi expressément refusé d'étendre ladite obligation à l'ensemble des dommages résultant d'une négligence grave. Cette approche permettrait également d'éviter l'inégalité de traitement suivante : l'assureur en responsabilité civile pour véhicules automobiles doit tenir compte par exemple de la situation financière du chauffard (art. 65, al. 3, LCR) dans le cadre du recours obligatoire, mais pas en cas de recours volontaire contre une personne qui a causé un dommage en raison d'un dépassement téméraire ou d'un excès de vitesse commis par négligence grave (art. 14, al. 2, de la loi du 2 avril 1908 sur le contrat d'assurance[21] [LCA]). La modification prévue à l'art. 65, al. 3, P-LCR tient compte de cet aspect.
- Les mesures Via sicura prévoyaient également l'utilisation d'enregistreurs de données (boîtes noires) et d'éthylomètres anti-démarrage (art. 17*a* LCR[22]) : afin de protéger la collectivité, les personnes ayant contrevenu gravement ou à plusieurs reprises aux règles en matière de vitesse devaient être systématiquement contrôlées par les autorités pendant le délai de récidive (cinq ans) une fois la période du retrait de permis écoulée. À cet effet, les personnes visées ne devaient pouvoir conduire que des véhicules munis d'un enregistreur de données, dont les données peuvent être exploitées par les autorités. Si certains dépassements de vitesse avaient été

19 Rapport du Conseil fédéral du 28 juin 2017 sur l'évaluation du programme Via sicura, p. 18, ch. 4.2.1.
20 Rapport du Conseil fédéral du 28 juin 2017 sur l'évaluation du programme Via sicura, p. 19, ch. 4.2.2.
21 RS **221.229.1**
22 RO **2012** 6291

constatés (par ex. au-delà du tarif des amendes d'ordre), le permis de conduire aurait de nouveau été retiré.

La mesure des éthylomètres anti-démarrage avait été intégrée à la loi compte tenu des résultats de la consultation. Elle était destinée au groupe à risque clairement défini des conducteurs en état d'ébriété récidivistes, c'est-à-dire des personnes dont le permis de conduire a été retiré pour une période indéterminée en raison de conduite répétée en état d'ébriété (retrait de sécurité). Ces personnes devaient récupérer leur permis de conduire sous réserve de l'obligation, mentionnée dans leur permis, de ne conduire que des véhicules munis d'un éthylomètre anti-démarrage. Les conducteurs ne pourraient enclencher le moteur d'un véhicule muni d'un éthylomètre anti-démarrage qu'après s'être soumis à un contrôle de l'air expiré au moyen d'un appareil de mesure relié à l'allumage du moteur et avoir obtenu un résultat négatif à ce test. La conduite ne serait autorisée que si la valeur obtenue était de zéro pour mille. Les coûts de l'installation, de la maintenance et de l'ajustage des dispositifs devaient être pris en charge par le conducteur concerné (l'appareil et son installation coûtent environ 3000 francs).

Dans son rapport d'évaluation, le Conseil fédéral a soumis à la discussion l'abandon des deux mesures relatives à l'utilisation d'enregistreurs de données (boîtes noires) et d'éthylomètres anti-démarrage, qui ne sont pas encore entrées en vigueur. Les travaux préliminaires montrent toutefois que les coûts de ces deux mesures seraient excessifs par rapport à leur utilité. Les coûts élevés de développement et d'exploitation sont à mettre en perspective avec le groupe très restreint des personnes potentiellement concernées. C'est pourquoi les deux mesures en question doivent être abrogées.

1.1.4 Autres adaptations nécessaires

Exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit

Le texte en vigueur de l'art. 2, al. 2, 2e phrase, LCR prévoit que le Conseil fédéral règle les modalités relatives à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit. La disposition actuelle ne mentionne pas explicitement une quelconque compétence du Conseil fédéral concernant la réglementation des exceptions. Les dérogations à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit régies par l'OCR dépassent toutefois le cadre de la réglementation de modalités (art. 91*a* OCR). Il convient donc d'adapter la base légale.

Aménagement des passages pour piétons

En 2012[23], en réaction à une série d'accidents impliquant des piétons, le Parlement a imposé au Conseil fédéral d'édicter, en collaboration avec les cantons, des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons (art. 6*a,* al. 2, LCR). Aucune consultation sur le sujet n'a été effectuée. Après l'entrée en vigueur de la disposition le 1er janvier 2013 et lors de la préparation

23 RO **2012** 6291

de l'ordonnance sur les passages pour piétons, les cantons se sont clairement opposés à toute ingérence de la Confédération dans la souveraineté cantonale sur les routes. En conséquence, le Conseil fédéral renonce à une réglementation. À la place, la norme existante de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) a fait l'objet d'une révision.[24] Celle-ci explique en détail la manière dont les passages pour piétons doivent être aménagés pour garantir la meilleure sécurité possible. Il convient donc d'abroger l'obligation du Conseil fédéral d'édicter des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons.

Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

Depuis le 1er avril 2016, l'interdiction d'effectuer des courses sur circuit ayant un caractère public ne s'applique plus aux courses de Formule E. Le Conseil fédéral a entériné cette exception par voie d'ordonnance et limité sa validité à cinq ans (art. 94, al. 3, let. e, OCR ; la validité a été prolongée jusqu'au 31 mars 2026 par l'arrêté du Conseil fédéral du 20 mai 2020[25]). En parallèle, il a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de transposer cette dérogation dans la LCR. Cette exigence est satisfaite dans le présent projet de loi (art. 52 P-LCR).

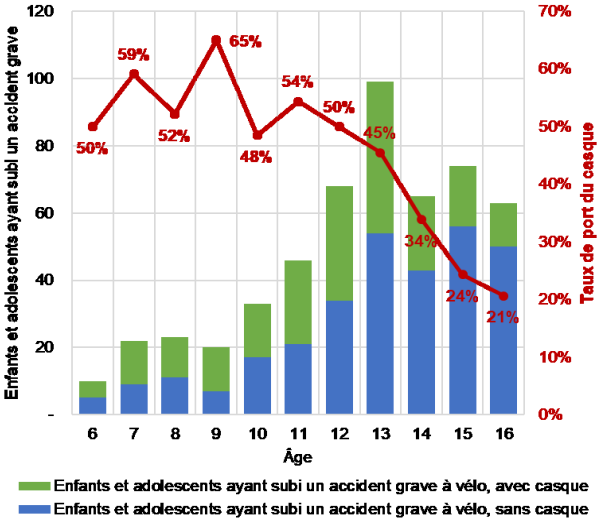
Obligation de porter un casque à vélo pour les enfants et les adolescents jusqu'à 16 ans

Il convient de renforcer l'attrait et la sécurité des déplacements à vélo et de promouvoir l'utilisation de ce moyen de transport durable, dans une plus grande mesure encore auprès des enfants et des adolescents. L'infrastructure joue un rôle important à cet égard. Après que le peuple suisse s'est prononcé en 2018 en faveur d'une valorisation des voies cyclables, le Conseil fédéral a pu adopter le message concernant la nouvelle loi sur les voies cyclables le 19 mai 2021[26]. En outre, depuis début 2021, les enfants jusqu'à l'âge de 12 ans peuvent circuler à vélo sur les chemins pour piétons et les trottoirs en l'absence de voie cyclable ou de bande cyclable s'ils observent le droit de priorité des piétons.

Il s'avère cependant que les enfants et adolescents de 12 à 16 ans sont particulièrement touchés par les accidents à vélo. De 2012 à 2019, 592 enfants et adolescents ont subi un accident grave à vélo ; 70 % d'entre eux avaient entre 12 et 16 ans (417 enfants et adolescents).

24 SN 640 241 « Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers »
25 www.admin.ch > Documentation > Communiqués > Communiqué du Conseil fédéral du 20.05.2020 > Le Conseil fédéral adopte de nouvelles règles de la circulation routière et prescriptions en matière de signalisation
26 FF **2021** 1260

Si le port du casque est relativement répandu parmi les victimes d'accidents graves âgées de 6 à 12 ans (48 à 65 %), cette proportion diminue continuellement à partir de 12 ans. Chez les 16 ans, seuls 21 % des accidentés portaient encore un casque.



Ill. 2 : Total des enfants et adolescents de 6 à 16 ans ayant subi un accident grave à vélo pour les années 2012 à 2018, en chiffres absolus (avec casque et sans casque, taux de port du casque)[27]

Étant donné le nombre élevé de victimes et le faible taux de port du casque à partir de 12 ans, l'obligation de porter le casque jusqu'à 16 ans révolus semble judicieuse.

Il ressort d'une évaluation de l'efficacité de la mesure que l'obligation de porter le casque permettrait d'éviter 11 à 12 blessures à la tête par an chez les enfants et adolescents de 0 à 16 ans victimes d'accidents graves. L'efficacité d'une telle obligation est dès lors avérée.

Un casque à vélo n'étant ni onéreux ni fastidieux à porter, il n'y a pas lieu d'escompter que les enfants et adolescents utilisent moins le vélo uniquement parce qu'ils doivent porter un casque. L'obligation de porter le casque jusqu'à 16 ans pourrait également tendanciellement augmenter le taux de port du casque chez les adolescents plus âgés. La mesure paraît donc appropriée et proportionnée.

27 Source : OFROU, données issues du système d'information relatif aux accidents de la route.

Le Parlement avait déjà débattu de l'obligation de porter un casque pour les enfants dans le cadre de la dernière révision de la LCR, mais l'avait rejetée. C'est pourquoi on a renoncé à soumettre la mesure à la discussion dans le cadre de la consultation. En lieu et place, le questionnaire demandait aux participants s'ils seraient favorables à un port du casque obligatoire jusqu'à 16 ans. Sur la base des avis obtenus (cf. ch. 2.2 et 2.3), la mesure a été intégrée au projet (art. 57, al. 5, let. c, P-LCR).

Sanctions pénales en cas d'infraction à bord de véhicules de puissance ou de vitesse minimes

Les sanctions appliquées en cas d'infraction commise avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimes sont actuellement très sévères. Depuis 2012, quiconque conduit par exemple un cyclomoteur sans être titulaire du permis de conduire est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire (art. 95, al. 1, let. a, LCR). Auparavant, le contrevenant n'encourait qu'une amende. Ce durcissement est intervenu dans le cadre de la mise en œuvre de l'initiative parlementaire 08.421 Heer du 20 mars 2008 « Modifier la loi fédérale sur la circulation routière ». Telle n'était pourtant pas l'intention de l'initiative parlementaire, dont le but était de sanctionner la conduite d'un véhicule automobile sans le permis de conduire requis aussi sévèrement que la conduite malgré un retrait de permis. Lors de la rédaction de la modification de loi, le législateur n'a pas prêté attention au fait qu'en vertu de la nouvelle disposition, la conduite d'un cyclomoteur sans permis de conduire serait elle aussi sanctionnée par une peine privative de liberté de trois ans au plus ou par une peine pécuniaire. Par ailleurs, les sanctions appliquées en cas d'infraction commise avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimes et celles commises avec des véhicules sans moteur sont réglementées différemment alors que ces véhicules sont sur certains points très semblables. Ainsi, celui qui soustrait un vélo électrique lent dans le but d'en faire usage encourt une peine privative de liberté de trois ans au plus ou une peine pécuniaire alors que la personne qui dérobe un cycle pour en faire usage n'encourt qu'une amende (art. 94, al. 1, let. a, et 4 LCR).

Avec la présente modification (art. 99*a* P-LCR), les infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimes seront désormais considérées en principe comme des contraventions, comme le sont déjà aujourd'hui celles commises avec des véhicules sans moteur (par ex. cycles), et pourront par conséquent être sanctionnées d'une amende de 10 000 francs au plus (art. 103 en relation avec l'art. 106 du code pénal[28] [CP]).

Atténuation de la peine en cas d'infraction commise durant des courses officielles urgentes ou nécessaires pour des raisons tactiques de la police, du service du feu, du service de santé ou de la douane

Les conditions de la répression des infractions commises par des conducteurs des services d'urgence ont fait l'objet de diverses interventions parlementaires

28 RS **311.0**

adoptées[29], après que certains policiers ont été condamnés à une peine d'emprisonnement avec sursis. Dans son rapport du 31 mars 2021 en réponse au postulat 19.4113 Aebischer « Adaptation des amendes pour les conducteurs de véhicules prioritaires effectuant des interventions d'urgence »[30], sur la base d'un avis de droit, le Conseil fédéral est parvenu à la conclusion que les demandes fondées des services d'urgence seront satisfaites dans une mesure suffisante grâce aux modifications proposées ici des mesures à l'encontre des chauffards (suppression de la peine privative de liberté minimale, réduction de la durée minimale du retrait du permis de conduire, abrogation de l'automatisme selon lequel le délit de chauffard est retenu *ex lege* après que l'un des excès de vitesse visés dans la loi a été commis) et à la modification d'ordonnance soumise à la discussion en vue de la mise en œuvre de la motion 17.3520 Graf-Litscher « Non à une double sanction des conducteurs professionnels ! ». Il estime toutefois qu'il est justifié de remplacer la possibilité d'atténuer la peine pour les infractions commises durant des courses de service urgentes ou nécessaires pour des raisons tactiques de la police, du service du feu, du service de santé ou de la douane (art. 100, ch. 4, 3e phrase, LCR) en une obligation d'atténuer la peine, et de restreindre ainsi le pouvoir d'appréciation des juges avant même que les effets des adaptations juridiques susmentionnées aient été évalués.

Habilitation de l'Office fédéral des routes (OFROU) à accorder des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance dans des cas particuliers

Diverses ordonnances du Conseil fédéral octroient aujourd'hui à l'OFROU la compétence d'accorder des dérogations à certaines dispositions dans des cas particuliers. Dans son arrêt du 13 novembre 2014[31], le Tribunal fédéral a toutefois estimé, à partir de l'exemple de l'art. 150, al. 6, de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière[32] (OAC), que l'OFROU était certes habilité à édicter des instructions et à accorder des dérogations à certaines dispositions dans des cas particuliers, mais que selon une interprétation historique et téléologique de l'ordonnance, il n'existait pas de base légale lui conférant des pouvoirs plus étendus. De manière générale, l'art. 106, al. 1, LCR permettrait seulement au Conseil fédéral d'octroyer à l'OFROU la compétence d'édicter des dispositions générales et abstraites. Il ne saurait toutefois autoriser l'OFROU à rendre des décisions individuelles et concrètes ou générales et concrètes. La présente révision créera une base légale claire permettant au Conseil fédéral d'autoriser l'OFROU, dans ses

29 Motion 19.4067, Feller, et motion 19.4068, Rochat, Adapter Via sicura pour que les services d'urgence puissent accomplir leur travail dans les conditions requises par leur mission, y compris lorsque la vitesse est limitée à 30 kilomètres à l'heure ; postulat 19.4113, Aebischer, Adaptation des amendes pour les conducteurs de véhicules prioritaires effectuant des interventions d'urgence ; intervention parlementaire 19.416, Lüscher, Pour une meilleure appréciation des circonstances prises en compte par les conducteurs de véhicules du service du feu, du service de santé, de la police ou de la douane lors de courses d'urgence.

30 Rapport du Conseil fédéral du 31 mars 2021 en réponse au postulat 19.4113 Aebischer, consultable sous : www.parlament.ch > 19.4113 > Rapport en réponse à l'intervention parlementaire

31 Arrêt du Tribunal fédéral 1C_45/2014 du 13 novembre 2014

32 RS **741.51**

ordonnances, à établir dans des cas particuliers des autorisations exceptionnelles en dérogation à certaines dispositions du droit de la circulation routière (art. 106, al. 2bis, P-LCR).

Habilitation du Conseil fédéral à conclure des traités avec des États étrangers

Divers traités internationaux concernent la circulation routière. Les plus importants sont les suivants :

- la Convention du 8 novembre 1968 sur la circulation routière[33], la Convention du 8 novembre 1968 sur la signalisation routière[34] et les accords européens du 1er mai 1971 complétant celles-ci[35] ;
- l'Accord du 20 mars 1958 des Nations Unies 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 des véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements[36] ;
- l'Accord européen du 30 septembre 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route[37] (ADR) ;
- l'Accord européen du 1er juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route[38] (AETR) ;
- l'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération Suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route[39,] (Accord sur les transports terrestres [ATT]) dans le cadre duquel la Suisse a repris différents actes de l'UE traitant de la sécurité routière. Les réglementations en question concernent par exemple l'introduction du tachygraphe numérique pour les poids lourds affectés au transport de personnes et de marchandises, les contrôles du trafic lourd et le transport des marchandises dangereuses par le rail et la route.

En raison de la proportion relativement élevée de véhicules et de conducteurs étrangers sur les routes helvétiques, la Suisse s'intéresse à une harmonisation des prescriptions au niveau international. Dans les domaines incontestés et ceux dans lesquels des traités internationaux harmonisent déjà la circulation routière, le Conseil fédéral devra disposer d'une certaine marge de manœuvre. Il devra aussi pouvoir conclure des accords avec des États qui ne font pas partie de l'UE, tels que le Liechtenstein ou le Royaume-Uni, afin de maintenir l'harmonisation actuelle avec ces États.

L'art. 106*a* LCR concerne la délégation de la compétence de conclure des traités internationaux. La compétence du Conseil fédéral de conclure des traités internationaux est régie à l'art. 7*a* de la loi du 21 mars 1997 sur l'organisation

33 RS **0.741.10**
34 RS **0.741.20**
35 RS **0.741.101** et **0.741.201**
36 RS **0.741.411**
37 RS **0.741.621**
38 RS **0.822.725.22**
39 RS **0.740.72**

du gouvernement et de l'administration[40] (LOGA). Pour pouvoir conclure seul des traités internationaux, le Conseil fédéral doit y être autorisé explicitement par une loi ou un traité international approuvé par l'Assemblée fédérale. Les bases légales (LOGA) ont changé ces dernières années et la réglementation permettant au Conseil fédéral de conclure des traités internationaux de portée mineure a été formulée de manière toujours plus restrictive par le législateur. Aujourd'hui, le Conseil fédéral ne peut pas toujours conclure sur cette base les mêmes accords qu'auparavant. Aussi est-il nécessaire de prévoir dans la loi une autorisation explicite en ce sens afin qu'il puisse de nouveau procéder à d'éventuelles adaptations.

L'art. 48*a* LOGA prévoit la possibilité, pour le Conseil fédéral, de déléguer les compétences qu'il a dans le domaine de la conclusion de traités internationaux. Selon le libellé, il peut ainsi déléguer ses compétences en la matière à un département. Aucune restriction n'est prévue explicitement à cet égard. Au contraire, la disposition limite la délégation de compétences à un groupement ou à un office. Par conséquent, pour que l'OFROU puisse avoir dans ce domaine une compétence allant au-delà de la possibilité très limitée de conclure des « traités de portée mineure », celle-ci devrait être explicitement prévue dans la loi. Le Conseil fédéral peut en revanche décider lui-même d'une délégation de compétences au département. La délégation de compétences au DETEC prévue par le législateur dans le droit actuel (art. 106, al. 2, LCR) n'est donc plus nécessaire.

Lors du dernier amendement à la Convention sur la circulation routière et à l'ATT, ainsi que lors de la signature par le Conseil fédéral de l'Accord du 18 juin 2015 sur la circulation routière entre la Confédération suisse et la Principauté de Liechtenstein[41], il a fallu s'appuyer sur la LOGA en plus de la LCR pour justifier la compétence octroyée au Conseil fédéral. Compte tenu de la formulation plus restrictive et de la modification de la loi, une nouvelle réglementation des compétences est nécessaire dans la LCR afin que le Conseil fédéral puisse conserver celles dont il disposait jusqu'ici.

Le 8 octobre 1999, l'Assemblée fédérale a approuvé l'AETR. En parallèle, avec l'adoption de la loi fédérale du 8 octobre 1999 autorisant le Conseil fédéral à accepter des amendements à l'Accord du 1er juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) ainsi qu'à son annexe[42], elle a autorisé le Conseil fédéral à approuver des amendements audit accord. Le Parlement a renouvelé cette loi spéciale le 18 mars 2016[43]. Au vu de la simplification du droit fédéral, il ne semble cependant plus opportun de maintenir une loi spécifique pour la délégation de cette compétence.

40 RS **172.010**
41 RS **0.741.531.951.4**
42 RO **2001** 136
43 RO **2016** 3237

Les poids maximaux autorisés et les longueurs maximales prévus par l'ATT pour le trafic transfrontalier correspondent aux valeurs fixées aujourd'hui dans la LCR. Le fait que les exceptions motivées par le droit de l'environnement s'appliquent aussi au trafic transfrontalier sert les intérêts de la Suisse et les objectifs poursuivis avec l'ATT (politique coordonnée des transports, prise en considération des exigences de la protection de l'environnement). Aussi convient-il d'octroyer au Conseil fédéral la compétence d'approuver la modification de l'annexe déterminante de l'ATT, pour autant que les dérogations aux poids et longueurs maximaux autorisés accordées au profit de l'environnement soient limitées au surplus de poids ou à la longueur supplémentaire requis.

Modification de la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre[44] *(LAO) – extension de la responsabilité du détenteur aux personnes morales*

Dans le cadre du programme Via sicura, le Parlement a décidé, pour des raisons d'économie de procédure, que les amendes d'ordre pourraient être facturées au détenteur du véhicule, pour autant que le conducteur ne soit pas connu de la police ou que son identité ne lui soit pas révélée. Dans son message du 20 octobre 2010 concernant Via sicura[45], le Conseil fédéral a expressément spécifié que les personnes morales devaient elles aussi être tenues pour responsables en tant que détentrices du véhicule en cas d'infraction mineure. Cet élément n'a toutefois pas été mentionné expressément dans la loi.

Dans son arrêt du 20 juin 2018[46], le Tribunal fédéral a certes reconnu qu'avec l'art. 6 de la LAO du 24 juin 1970[47] (aLAO) ou l'art. 7 de la LAO, le Conseil fédéral voulait également responsabiliser les personnes morales en qualité de détentrices de véhicules. Il a toutefois aussi relevé qu'au vu des dispositions générales du CP, les personnes morales pouvaient en principe être tenues responsables seulement de crimes et de délits. Dans le domaine des infractions, leur responsabilité ne peut être engagée qu'en vertu d'une base légale expresse, selon la jurisprudence du Tribunal fédéral. Or, la LAO en vigueur ne prévoit pas une telle responsabilité des entreprises pour les amendes infligées en cas de contravention.

1.2 Solutions étudiées et solution retenue

Il n'existe pas d'autres options pour les mandats confiés par le Parlement. En ce qui concerne les autres propositions :

Promotion de technologies respectueuses de l'environnement : actuellement, le Conseil fédéral ne pourrait compenser la diminution des capacités de chargement résultant de technologies et d'équipements nouveaux et respectueux de l'environnement que pour les véhicules dont les poids et longueurs

44 RS **314.1**
45 FF **2010** 7703, ch. 1.3.2.26
46 Arrêt du Tribunal fédéral 6B_252/2017 du 20 juin 2018
47 RO **1972** 734

maximaux autorisés sont inférieurs aux valeurs mentionnées dans la loi (par ex. pour les camions à deux essieux). Si le but est de favoriser de nouvelles technologies et de nouveaux équipements respectueux de l'environnement également pour les véhicules et ensembles de véhicules dont le poids maximal autorisé est de 40 tonnes (44 t en transport combiné) ou la longueur maximale est de 18,75 mètres, il n'y a pas d'autre solution qu'une modification de la loi.

Véhicules équipés d'un système d'automatisation : pour que les véhicules équipés d'un système d'automatisation puissent être utilisés en Suisse conformément à leur destination (c'est-à-dire en déchargeant dans une large mesure les conducteurs de leurs obligations, voire en les remplaçant purement et simplement), une modification de la loi est nécessaire. Sans réglementation, les avantages de la transformation numérique ne pourraient être exploités que dans une mesure restreinte, la capacité d'innovation de l'économie serait entravée et le développement des prestations de mobilité serait freiné. La solution proposée est d'octroyer au Conseil fédéral une compétence d'édicter des dispositions en la matière, assortie de certaines conditions. On a renoncé à une réglementation matérielle complète dans la loi, car des divergences avec les évolutions du droit au niveau international pourraient difficilement être évitées. L'ensemble des exigences matérielles de base seront fixées au niveau de la loi dans le cadre d'une révision ultérieure, lorsque le cadre juridique sera consolidé au niveau international et que les véhicules équipés d'un système d'automatisation seront plus répandus.

Autres adaptations nécessaires - courses sur circuit : du point de vue de la sécurité routière, il serait possible d'abroger l'interdiction des courses sur circuit plutôt que d'accorder au Conseil fédéral la compétence de prévoir des exceptions à l'interdiction, en particulier pour les courses de Formule E. Cette approche plus radicale n'a pas été retenue, après que le Parlement a refusé deux initiatives parlementaires en ce sens.[48] Sur la base des expériences faites dans le cadre de l'organisation de deux courses du championnat de Formule E en Suisse et des incertitudes quant à la réalisation d'autres courses, on a également examiné la possibilité de renoncer à un projet de loi et, partant, d'abroger l'exception aujourd'hui prévue au niveau de l'ordonnance et limitée dans le temps. Cette option a elle aussi été abandonnée, suite à l'adoption de l'intervention parlementaire réclamant l'autorisation des courses de Formule E.[49.]

48 Initiative parlementaire 03.411, Giezendanner, Lever l'interdiction des courses de formule 1 ; initiative parlementaire 10.496, Wobmann, Levée de l'interdiction des courses sur circuit en Suisse.

49 Motion 14.3761, Derder, Autoriser les courses de voitures électriques en Suisse

1.3 Relation avec le programme de la législature et avec le plan financier, ainsi qu'avec les stratégies du Conseil fédéral

Le projet est annoncé dans le message du 29 janvier 2020 sur le programme de la législature 2019 à 2023[50].

Le projet ne figure pas dans le budget avec plan intégré des tâches et des finances. Il n'est pas associé à des charges supplémentaires notables.

Le projet soutient les objectifs poursuivis avec la Stratégie pour le développement durable 2030[51], la Stratégie Suisse numérique[52] et la stratégie nationale de protection de la Suisse contre les cyberrisques[53].

1.4 Classement d'interventions parlementaires

Avec le présent projet de loi, le Conseil fédéral propose de classer les interventions parlementaires suivantes :

- 2014 M 13.3572 « Plus de flexibilité pour l'abaissement et l'augmentation du poids des véhicules utilitaires dans le souci d'accroître l'efficacité » (N 27.9.2013, Hess ; E 20.3.2014)

  La motion charge le Conseil fédéral de prendre des mesures pour que le poids total d'un véhicule automobile ou d'une remorque puisse être modifié de manière plus flexible. La révision de loi dont il est question ici remplit ce mandat (cf. ch. 4.1.3).

- 2016 M 15.3574 « Permis de conduire à l'essai. Pour des mesures proportionnées dans le cadre des infractions commises durant sa validité » (N 25.9.2015, Freysinger ; E 14.6.2016)

  La motion charge le Conseil fédéral de présenter un projet de loi prévoyant que le permis de conduire à l'essai ne soit caduc que si le titulaire encourt un deuxième retrait de permis en raison d'une infraction moyennement grave ou grave durant la période probatoire. La révision de loi dont il est question ici remplit ce mandat (cf. ch. 4.1.3).

- 2017 M 17.3049 « Numérisation. La voie est libre pour les véhicules automatisés et autonomes » (N 16.6.2017, Groupe libéral-radical ; E 11.12.2017)

  La motion charge le Conseil fédéral de créer les bases légales permettant de régler l'immatriculation et la circulation de véhicules automatisés et autonomes par voie d'ordonnance, de sorte que le législateur puisse

50 FF **2020** 1709, p. 1824
51 www.dfae.admin.ch > Agenda 2030
52 www.ofcom.admin.ch > Numérisation et internet > Numérisation > Suisse numérique
53 www.bk.admin.ch > Transformation numérique et gouvernance de l'informatique > Directives informatiques > Stratégies et stratégies partielles > SN002 – Stratégie nationale de protection de la Suisse contre les cyberrisques (SNPC)

procéder rapidement aux adaptations réglementaires nécessaires en fonction des développements techniques, au même rythme qu'au niveau international. La révision de loi dont il est question ici remplit ce mandat (cf. ch. 4.1.2).

- 2017 M 17.3191 « Véhicules autonomes. Définir le cadre législatif au plus vite » (N 16.6.2017, Regazzi ; E 11.12.2017)

  La motion charge le Conseil fédéral de définir le cadre législatif pour les véhicules autonomes en Suisse, afin de régler notamment les aspects techniques et juridiques régissant leur utilisation. La révision de loi dont il est question ici remplit ce mandat (cf. ch. 4.1.2).

- 2018 M 17.3632 « Via sicura. Adaptations » (E 11.12.2017, CTT-E ; N 27.2.2018)

  La motion charge le Conseil fédéral de présenter un projet de loi modifiant les mesures Via sicura comme suit : les tribunaux doivent disposer d'une plus grande marge d'appréciation pour l'application du délit de chauffard. La peine privative de liberté d'un an au minimum doit être abrogée et la durée minimale du retrait du permis de conduire doit être réduite. De plus, l'obligation de recours qui incombe aux assureurs RC des véhicules automobiles doit redevenir un droit de recours. Enfin, les mesures relatives à l'utilisation d'enregistreurs de données et d'éthylomètres antidémarrage doivent être abandonnées. Ce mandat est rempli par la révision de loi dont il est question ici (cf. ch. 4.1.3).

- 2018 M 17.4039 « Véhicules autonomes. Suppression des obstacles juridiques » (N 16.3.2018, Groupe vert'libéral ; E 27.9.18)

  La motion charge le Conseil fédéral de supprimer les obstacles juridiques à l'introduction de véhicules autonomes dès que la sécurité de cette technologie sera attestée. La LCR devra notamment autoriser les conducteurs à lâcher le volant, prévoir une possibilité de recours pour les assureurs afin que le constructeur réponde d'éventuelles erreurs commises par le véhicule autonome, et permettre aux véhicules d'enregistrer et de sauvegarder des informations sur leur environnement à l'aide de capteurs et de caméras. Ce mandat est rempli par la révision de loi dont il est question ici (cf. ch. 4.1.2).

2 Procédure préliminaire, consultation comprise

2.1 Projet destiné à la consultation

Dès la rédaction du projet destiné à la consultation, diverses propositions de réglementation ont été élaborées avec les autorités cantonales et les organisations concernées. Dans ce cadre, une attention particulière a été accordée à la conduite automatisée et aux prestataires de services de mobilité.

Les propositions de réglementation concernant les véhicules équipés d'un système d'automatisation ont été élaborées de concert avec un groupe d'experts juristes. Une table ronde réunissant les autorités des cantons et des villes, des associations économiques et des fédérations de transport a en outre été organisée sur cette thématique, et le projet y a trouvé un accueil favorable.

Enfin, l'opportunité d'une mise en œuvre des interventions 16.3066, Nantermod, « Taxis, VTC et Uber. Pour une concurrence plus loyale » (motion) et 16.3068, Derder, « Adapter la loi sur la circulation routière aux nouvelles offres » (motion), adoptées par le Parlement, dans le sens de la première intervention citée (16.3066) a été examinée. La motion 16.3066 demande que le transport régulier et professionnel de personnes dans des voitures de tourisme soit soumis non pas aux règles de l'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 lourdes[54], mais aux règles ordinaires de la loi fédérale sur la circulation routière et de la législation sur le travail. Présentées aux milieux intéressés lors d'une rencontre, les adaptations nécessaires, en particulier au niveau de la loi, ont été majoritairement rejetées. Elles n'ont donc pas été retenues et ne sont pas traitées dans le présent projet. L'OFROU a par contre chargé l'Université des sciences appliquées de Zurich d'élaborer un rapport expliquant comment le droit actuel pourrait être adapté aux nouvelles offres dans le domaine des transports comme demandé par la seconde motion adoptée (16.3068). Le Conseil fédéral décidera ultérieurement des mesures à prendre sur la base de ce rapport.

2.2 Résumé des résultats de la procédure de consultation

Au total, 175 avis de cantons, de partis, d'associations et d'autres milieux intéressés ont été reçus dans le cadre de la procédure de consultation.

La grande majorité des propositions soumises aux participants a rencontré une vaste approbation, notamment auprès des cantons. Les propositions ci-après n'ont reçu qu'un soutien limité, voire se sont heurtées à un refus :

- Promotion de technologies respectueuses de l'environnement : nombre de cantons ont souligné dans leurs avis que les prescriptions techniques applicables aux véhicules devaient être conformes à celles de l'UE. Divers participants ont demandé à ce que le poids total ne puisse pas dépasser un seuil de 44 tonnes eu égard à l'infrastructure actuelle. Certains ont également fait valoir que la mesure ne devait pas affecter négativement le transfert des transports de la route au rail.
- Véhicules équipés d'un système d'automatisation : en lien avec l'enregistreur de mode de conduite et la protection des données, de nombreuses autorités et organisations ont exigé que la loi définisse les données enregistrées par l'appareil et les personnes autorisées à y accéder.

54 RS **822.222**

Certains participants ont également opposé qu'il était impossible d'évaluer la portée des dispositions en l'absence de règles concrètes et qu'il fallait d'abord clarifier les questions relatives à la responsabilité civile et pénale qui sont encore en suspens. De nombreux cantons ont exigé que les essais soient autorisés et évalués selon des critères uniformes, et sont d'avis que l'OFROU ne doit pas pouvoir déléguer aux cantons les demandes relatives à des essais à caractère régional.

- Motion 17.3632 de la CTT-E – « Via sicura. Adaptations » : si l'abrogation de la peine privative de liberté minimale d'un an en cas de délit de chauffard a été accueillie favorablement par la majorité des participants, elle a parfois aussi été remise en question (huit cantons proposent une peine privative de liberté minimale de 6 mois). Par contre, la grande majorité des participants ont refusé la proposition de réduire de 24 mois à 6 mois la durée minimale du retrait du permis de conduire en cas de délit de chauffard. Seize cantons ont proposé de réduire cette durée minimale à 12 mois. Les propositions visant la suppression des enregistreurs de données et des éthylomètres anti-démarrage, bien qu'accueillies favorablement par une grande partie des cantons, ont été rejetées par trois partis représentés à l'Assemblée fédérale (PVL, PES et PSS) et par les milieux de l'environnement, de l'énergie et de la mobilité douce.
- Exception à l'interdiction des courses sur circuit : la proposition mise en consultation a été largement soutenue par les cantons. Cependant, 60 % seulement des participants à la consultation sont favorables à l'exception. Les organisations de défense de l'environnement en particulier ont fermement rejeté la proposition. Seul le PLR s'est exprimé en faveur de la proposition, tandis que trois partis l'ont refusée. Parmi ces derniers, deux partis (PVL, PSS) ont appelé à renoncer à la dérogation ; le troisième (UDC) a réclamé l'abrogation pure et simple de l'interdiction des courses sur circuit.

Les modifications ci-après ont par ailleurs été demandées :

- Obligation de suivre des cours d'éducation routière : en 2012, avec le projet Via sicura, le Parlement a adopté une obligation de suivre des cours d'éducation routière pour les personnes dont le permis de conduire a été retiré pour cause de conduite en état d'ébriété ou sous l'effet de stupéfiants, ou pour 6 mois au moins en raison d'autres motifs (art. 16*e* LCR dans sa teneur du 15 juin 2021[55]). Le Conseil fédéral n'a pas encore mis cette disposition en vigueur. Quatorze cantons et une organisation intercantonale ont demandé l'abrogation de cette obligation (mauvais rapport coûts-utilité, difficultés de mise en œuvre, charges pour les personnes concernées). Diverses organisations se sont exprimées en faveur du maintien de la disposition (grande utilité, réflexion sur son propre comportement plutôt que séance d'information, possibilité de mise en œuvre centralisée et économe).

55 RO **2012** 6297

- Zones 30 : diverses organisations ont demandé une simplification de l'introduction des zones 30 ou de la généralisation de la limitation à 30 km/h en localité.
- Lutte contre le bruit : diverses autorités ont demandé que des mesures et des réglementations soient inscrites dans la loi pour lutter contre le bruit généré par les systèmes d'échappement manipulés.
- Système d'information relatif à l'admission à la circulation : quinze cantons et plusieurs organisations intercantonales ont demandé que les autorités d'immatriculation puissent transférer directement aux services de police concernés les données nécessaires à l'identification du détenteur du véhicule dans le cadre d'une procédure relative aux amendes d'ordre et qu'ils puissent délivrer des extraits globaux à cette fin.
- Prestataires de services de mobilité : deux partis et diverses organisations ont demandé que la question des prestataires de services de mobilité soit prise en considération dans le projet de loi et ont appelé à la suppression de la distinction entre le transport de personnes à titre professionnel et celui à titre non professionnel.
- Le questionnaire relatif aux modifications d'ordonnances mises en consultation avec l'avant-projet de LCR comportait une question sur l'introduction d'une obligation de porter un casque à vélo pour les enfants jusqu'à 16 ans. Quinze cantons se sont exprimés pour cette obligation, tandis que onze l'ont rejetée. Parmi les partis, trois (PLR, PVL, PSS) l'ont refusée et aucun ne l'a acceptée. Au total, 73 des participants à la consultation y étaient défavorables ; 60 % des avis négatifs provenaient des secteurs de la mobilité douce, de l'environnement et de l'énergie. La mesure a été accueillie favorablement par les organisations actives dans le domaine de la sécurité routière.

  Le Conseil fédéral se prononcera en décembre 2021 sur les modifications des huit ordonnances du Conseil fédéral soumises à la discussion dans le cadre de la même procédure de consultation que la présente révision de la LCR.

2.3 Examen des résultats de la procédure de consultation

Eu égard aux résultats de la procédure de consultation, l'avant-projet peut demeurer dans une large mesure tel que proposé. Des adaptations s'avèrent toutefois nécessaires sur les points suivants :

- Véhicules équipés d'un système d'automatisation : il convient de définir dans la loi les données qui doivent être sauvegardées dans l'enregistreur de mode de conduite et les personnes autorisées à accéder à celles-ci. Le Message explique comment la compétence du Conseil fédéral d'édicter des dispositions sera exercée et mise en œuvre. Concernant les essais, il doit être expressément mentionné que l'OFROU définit les conditions de la

réalisation des essais, que ces derniers et leurs résultats doivent être documentés, et que l'OFROU publie, à l'issue des essais, les rapports correspondants.

- Motion 17.3632 de la CTT-E – « Via sicura. Adaptations » : la durée minimale du retrait du permis de conduire en cas de délit de chauffard est réduite non à 6 mois, mais à 12. Pour le reste, il faut s'en tenir aux propositions de modification découlant du rapport d'évaluation du Conseil fédéral et de la motion adoptée.

Les autres modifications demandées ne sont pas retenues, pour les raisons suivantes :

- Promotion de technologies respectueuses de l'environnement : la mesure doit être maintenue selon la proposition, sans restriction. Il doit être possible de promouvoir des technologies respectueuses de l'environnement en Suisse même s'il n'existe pas de possibilité en ce sens dans l'UE et que la circulation des véhicules concernés n'est pas garantie à l'étranger (par ex. longueur supplémentaire due au moteur à hydrogène). Les ouvrages qui ne conviennent pas aux véhicules dont le poids total dépasse la limite maximale autorisée de 44 tonnes peuvent être signalés à l'aide d'un panneau ad hoc. Du point de vue du transfert de la route au rail, le fait qu'en raison du dépassement de la longueur maximale de 18,75 mètres, la compatibilité avec l'autoroute ferroviaire ne soit pas garantie pour les trains routiers conventionnels, alors qu'elle l'est pour les tracteurs à sellette, a un effet négatif.
- Exception à l'interdiction des courses sur circuit : le projet mis en consultation doit être maintenu. Il constitue la base légale nécessaire à une exception temporaire déjà introduite par le Conseil fédéral pour les courses de Formule E.
- Obligation de suivre des cours d'éducation routière : comme pour les enregistreurs de données et les éthylomètres anti-démarrage, il s'agit d'une mesure qui a été adoptée dans le cadre de Via sicura, mais que le Conseil fédéral n'a pas encore mis en œuvre. Les sanctions prévues dans la loi actuelle en cas d'infraction aux règles de la circulation ne suffisent souvent pas à induire les conducteurs fautifs à adopter un comportement correct. Des études réalisées à l'étranger ont démontré que des cours ciblés d'éducation routière permettent d'influencer positivement les conducteurs fautifs et, partant, de diminuer le nombre de récidives. Le Conseil fédéral demeure convaincu de la faisabilité et de l'efficacité de la mesure (ce qui n'est pas le cas pour les enregistreurs de données et les éthylomètres anti-démarrage). Il estime donc qu'elle ne doit pas être abrogée. Les travaux destinés à la mise en œuvre de la mesure se poursuivront après les délibérations parlementaires relatives à la révision de la LCR.
- Zones 30 : dans le cadre d'interventions parlementaires, le Conseil fédéral a déjà indiqué qu'il était disposé à soumettre à la discussion un assouplissement des conditions régissant l'introduction de zones 30 sur les routes d'intérêt local. Cette demande peut être satisfaite par voie

d'ordonnance. La consultation à cet égard aura lieu au cours du premier semestre de l'année 2022.

- Système d'information relatif à l'admission à la circulation : il n'y a pas lieu de modifier la LCR. Les extraits globaux tels que ceux requis dans la procédure relative aux amendes d'ordre sont payants et doivent être demandés via une interface de l'OFROU. La modification demandée s'explique probablement par le montant de l'émolument, critiqué par les cantons. L'OFROU demandera au Conseil fédéral d'adapter l'ordonnance du 7 novembre 2007 sur les émoluments de l'OFROU[56], probablement à l'automne 2021. Ainsi, à compter de 2022, les autorités d'exécution pourront obtenir des informations sur les détenteurs de véhicules dans la procédure relative aux amendes d'ordre à des conditions nettement plus avantageuses, via l'interface de l'OFROU. Le but poursuivi par la proposition de modification sera donc atteint sans les modifications de la LCR demandées.
- Prestataires de services de mobilité : le sujet sera traité dans le cadre d'un projet de révision séparé (cf. ch. 2.1).
- Obligation de porter un casque à vélo pour les enfants jusqu'à 16 ans : l'acceptation de cette règle semble en augmentation, en particulier au sein des cantons. Eu égard au grand nombre d'accidents graves parmi les enfants de 12 à 16 ans, au faible taux de port du casque à partir de 12 ans et à l'efficacité de la mesure, l'instauration d'une obligation de porter un casque à vélo jusqu'à 16 ans doit faire partie de la révision de la LCR.

3 Comparaison avec le droit étranger, notamment européen

La compatibilité du projet de loi avec le droit de l'UE est garantie.

- Promotion de technologies respectueuses de l'environnement : le projet de loi permet d'octroyer au Conseil fédéral la compétence d'harmoniser le droit suisse avec le droit de l'UE (cf. ch. 1.1.1) et de garantir que les véhicules équipés de certaines technologies respectueuses de l'environnement homologuées dans l'UE pourront également circuler en Suisse. Le Conseil fédéral peut également édicter des dispositions allant au-delà de celles prévues par le droit européen. Le trafic transfrontalier ne sera pas garanti si la Suisse adopte des règles allant au-delà de celles de l'UE (dérogations à la longueur maximale aussi pour les technologies de propulsion alternative).
- Véhicules équipés d'un système d'automatisation : divers pays ont déjà arrêté des réglementations pour la réalisation d'essais avec ce type de véhicules, notamment l'Autriche, la Grande-Bretagne, la France, le Japon et la Belgique. De plus, en Allemagne et dans certains États des États-Unis,

56 RS **172.047.40**

il existe déjà des réglementations pour l'utilisation régulière de véhicules équipés d'un système d'automatisation. D'autres pays (tels que la France) sont en train d'adapter leur droit à ces véhicules et aux véhicules sans conducteur. Le Bundestag allemand a déjà adopté une réglementation en ce sens le 20 mai 2021. Avec le projet actuel, la Suisse rejoint les rangs des pays qui veulent réglementer rapidement la conduite automatisée en y incluant d'ores et déjà les véhicules sans conducteur.

- Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit : pratiquement aucun autre pays n'interdit les courses sur circuit. L'élargissement de la compétence du Conseil fédéral d'édicter des dispositions pour les exceptions en question permet un léger rapprochement du droit suisse avec la réglementation d'autres pays.

4 Présentation du projet

4.1 Réglementation proposée

4.1.1 Promotion de technologies respectueuses de l'environnement

Le poids maximal autorisé de 40 ou 44 tonnes pour les véhicules ou ensembles de véhicules et la longueur maximale de 18,75 mètres pour les ensembles de véhicules sont réglés dans la loi fédérale sur la circulation routière. Il est proposé d'y intégrer une disposition qui octroie au Conseil fédéral la compétence de relever par voie d'ordonnance ces valeurs définies dans la loi, ce qui permettra de contribuer à la promotion de systèmes de propulsion alternative et à la réduction des émissions de CO_2 générées par la circulation routière.

Le projet ne prévoit pas de définir plus précisément les caractéristiques en matière de construction et d'équipement pour lesquelles des dérogations aux maxima fixés seront possibles. Les dépassements admis sont limités par la condition qu'ils ne devront pas excéder ceux impliqués par ces caractéristiques et que la capacité de chargement des véhicules ne devra pas être accrue. Le Conseil fédéral aura ainsi la possibilité d'aller au-delà des dépassements prévus dans l'UE et d'autoriser un dépassement de la longueur maximale non seulement pour les cabines aérodynamiques, comme c'est le cas dans l'UE, mais également pour des technologies de propulsion alternative. Les désavantages des systèmes de propulsion alternative pourront donc aussi être compensés au niveau de la dimension du véhicule et pas uniquement au niveau du poids, comme c'est le cas dans l'UE. Cette approche permet de satisfaire une demande de l'économie suisse. Plusieurs grands distributeurs sont intéressés à utiliser, pour le trafic interne, des véhicules lourds affectés au transport de marchandises équipés d'un moteur à hydrogène. Ces véhicules ne pourront toutefois pas être utilisés pour le trafic transfrontalier s'ils excèdent les longueurs autorisées dans l'UE.

La modification en question offrira au Conseil fédéral une base légale en bonne et due forme pour la dérogation aux poids maximaux et à la longueur maximale

admis par la loi. Il pourra ainsi abroger la limitation dans le temps des dispositions édictées jusqu'ici provisoirement par voie d'ordonnance.

4.1.2 Véhicules équipés d'un système d'automatisation

La conduite automatisée connaît un développement rapide et dynamique. Il est difficile d'en prévoir l'évolution, en raison de plusieurs incertitudes. La nouvelle réglementation proposée vise à couvrir les besoins liés aux véhicules équipés d'un système d'automatisation jusqu'au début des années 2030 au moins. D'ici-là, la prochaine révision de la LCR devrait de toute façon être lancée.

L'objectif premier est d'offrir la possibilité de régler par voie d'ordonnance l'utilisation de véhicules équipés d'un système d'automatisation afin de pouvoir réagir rapidement aux développements survenant à l'échelon international. Il n'est pas encore possible pour le moment d'établir au niveau de la loi une réglementation matérielle exhaustive permettant de décharger le conducteur de ses obligations de vigilance et de maîtrise du véhicule lors de l'utilisation de systèmes d'automatisation ou d'admettre à la circulation des véhicules sans conducteur sur certains tronçons, en raison de l'imprévisibilité et de la rapidité des évolutions technologiques et juridiques à l'international. Une législation trop restrictive pourrait freiner l'innovation et être contraire à de futures adaptations découlant du droit international. Au contraire, en cas de réglementation trop souple, il serait impossible d'exclure certains risques affectant négativement la sécurité routière et la fluidité du trafic. Eu égard à la transformation technologique rapide et aux évolutions internationales déterminantes dans ce domaine, les règles concrètes doivent pouvoir être édictées rapidement, c'est-à-dire par voie d'ordonnance. Étant donné le caractère en partie imprévisible de ces évolutions, les compétences déléguées au Conseil fédéral doivent être suffisamment larges pour qu'il soit possible de transposer promptement dans le droit suisse les changements intervenus à l'échelon international et de réagir de façon appropriée aux nouveaux développements.

C'est pourquoi il est prévu d'accorder au Conseil fédéral la compétence d'édicter certaines dispositions concernant les véhicules équipés d'un système d'automatisation. Cette compétence concernera, d'une part, les véhicules qui nécessitent toujours la présence d'un conducteur actif (véhicules des niveaux 3 et 4 selon la norme SAE J3016). Le Conseil fédéral pourra notamment définir les circonstances et la mesure dans lesquelles le conducteur pourra être déchargé de ses obligations lorsqu'il a activé le système d'automatisation. D'autre part, cette compétence s'appliquera aux véhicules ne nécessitant certes plus de conducteur, mais pouvant circuler seulement sur des tronçons prédéfinis (également les véhicules du niveau 4). La compétence du Conseil fédéral d'édicter des dispositions ne s'étendra donc pas aux véhicules automatisés qui ne nécessitent plus de conducteur et peuvent circuler partout et dans n'importe quelles conditions (véhicules du niveau 5). Il y a lieu de penser que les véhicules de ce type pourront être immatriculés tout au plus à titre expérimental d'ici le début des années 2030, et non de manière ordinaire compte tenu de leur niveau

de développement. Le cas échéant, ils feront l'objet de la prochaine révision de la LCR.

La compétence du Conseil fédéral d'édicter des dispositions couvrira les cas d'application de la conduite automatisée ci-après :

- décharge du conducteur de ses obligations de vigilance et de maîtrise du véhicule lors de l'utilisation de systèmes d'automatisation (par ex. assistant à la conduite dans les embouteillages sur l'autoroute) ;
- parcage automatisé sans conducteur sur des cases de stationnement délimitées (*automated valet parking*) ;
- admission à la circulation de véhicules sans conducteur sur des tronçons prédéfinis (par ex. les navettes) ;
- admission à la circulation de véhicules sans conducteur aux dimensions réduites et de vitesse minime (par ex. robots de livraison), indépendamment du tronçon.

La délégation de compétences au Conseil fédéral est soumise à différentes conditions :

- Les véhicules équipés d'un système d'automatisation ne doivent pas compromettre la sécurité routière et ils doivent pouvoir respecter les règles de la circulation. Ainsi, ils doivent pouvoir reconnaître clairement l'espace routier et les divers objets ; ils doivent également disposer de redondances afin que le système continue de fonctionner parfaitement en cas de défaillance de certains composants (par ex. capteurs) et qu'un tel cas de figure n'engendre pas de situations dangereuses. En particulier, cette nouvelle technologie ne doit pas augmenter les risques encourus par les usagers de la route vulnérables tels que les piétons et les cyclistes.
- Les véhicules sans conducteur doivent être placés sous la surveillance d'un opérateur. Ce dernier peut être situé hors du champ visuel dans lequel se trouve le véhicule, par exemple dans une centrale d'exploitation. À cette fin, il doit disposer d'une liaison de communication avec le véhicule. La fonction de l'opérateur englobe diverses tâches, qui peuvent être exercées par une ou plusieurs personnes physiques. Il est aussi possible qu'un opérateur surveille plusieurs véhicules ou exerce d'autres activités en parallèle, par exemple de nature opérationnelle, pourvu que cela ne l'empêche pas d'assumer correctement sa mission de surveillance. La fonction de l'opérateur peut comprendre les tâches suivantes : assurer au besoin la conduite du véhicule à distance, envoyer des informations au véhicule (par ex. indiquer un itinéraire de contournement si une route est bloquée), faire entrer le véhicule dans la circulation, programmer des destinations et des heures de circulation, fournir si nécessaire des informations aux passagers, pouvoir servir d'interlocuteur ou recourir à une caméra pour vérifier si un objet faisant obstacle est un sac plastique qui peut être écrasé ou non et donner l'ordre correspondant au véhicule. Le Conseil fédéral règlera les droits et les devoirs de l'opérateur par voie d'ordonnance.

- Il est crucial pour la sécurité routière que les données traitées par le système d'automatisation soient fiables et exactes. Cette exigence concerne aussi bien les données relevées par les capteurs du véhicule que les éventuelles données envoyées à ce dernier par des sources externes (telles que l'infrastructure routière ou un service informatique en nuage). Son respect présuppose des sources externes dignes de confiance et une transmission des données protégée et sécurisée. Il convient donc de préciser que le Conseil fédéral devra édicter des règles afin de veiller à ce que les systèmes d'automatisation traitent seulement les données dont la fiabilité et l'exactitude sont garanties dans une mesure suffisante.
- Afin de pouvoir d'une part évaluer et surveiller le bon fonctionnement des systèmes ainsi que leurs effets sur la sécurité routière et la fluidité du trafic, et d'autre part apprécier la responsabilité civile et pénale du constructeur et du conducteur (cf. observations sur les responsabilités ci-après sous le présent chiffre), il est indispensable de pouvoir analyser a posteriori certaines opérations. Pour cette raison, il est prescrit que les véhicules équipés d'un système d'automatisation doivent être munis d'un enregistreur de mode de conduite. La loi doit définir les données qui seront mémorisées dans cet appareil et quelles personnes ou autorités sont autorisées à accéder à ces données, à quelles fins. Les données qui doivent être mémorisées par l'enregistreur de mode de conduite ont trait aux défaillances techniques, au déclenchement de manœuvres spéciales par le système d'automatisation (par ex. manœuvre d'urgence) et aux interactions entre le conducteur et le système d'automatisation. Les données collectées ne doivent pas permettre d'établir un profil de la personnalité. L'enregistreur de mode de conduite ne sauvegarde pas non plus les données recueillies par les caméras ou d'autres capteurs du véhicule pour la reconnaissance et la surveillance de son environnement. Il convient de faire une distinction entre l'enregistreur de mode de conduite et d'autres dispositifs qui enregistrent certains types de données, comme les enregistreurs de données dont l'introduction a été abandonnée dans le cadre la présente révision (cf. ch. 4.1.3, motion 17.3632 CTT-E), les enregistreurs de données d'accident, qui sauvegardent les données en rapport avec les événements (enregistrement des événements survenant peu avant, pendant et peu après un accident) et qui sont déjà prescrits pour les véhicules d'urgence, ou les tachygraphes destinés à enregistrer la durée du travail et du repos des chauffeurs professionnels.
- Le système d'automatisation et l'enregistreur de mode de conduite doivent être protégés contre tout accès non autorisé, dans le but d'empêcher des manipulations des données renfermées dans le véhicule et d'assurer le fonctionnement du système et de l'enregistreur de données mentionnés contre toute atteinte. Les mesures de protection à cette fin doivent être conformes à l'état de la technique, qui découle entre autres du règlement ONU n° 155 « Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la cybersécurité et de leurs systèmes de

gestion de la cybersécurité »[57], lequel devra être respecté dans l'UE pour les nouvelles réceptions par type à partir de la mi-2022.

En outre, les essais avec des véhicules équipés d'un système d'automatisation doivent être réglementés. Jusqu'à présent, l'autorisation d'essais avec des véhicules équipés d'un système d'automatisation était fondée sur l'art. 106, al. 5, LCR, destiné à l'édiction de règles générales et abstraites. L'art. 25*h* P-LCR permettra de transférer à l'OFROU la compétence d'autoriser des essais avec des véhicules équipés d'un système d'automatisation et simplifiera la procédure pour l'autorisation d'essais de durée limitée. Cette compétence s'appliquera également aux essais avec des véhicules du niveau 5, qui maîtrisent toutes les situations de manière autonome et ne nécessitent plus de conducteur, quel que soit le tronçon. L'OFROU pourra soit examiner lui-même les demandes de réalisation d'essais de durée limitée, soit déléguer cette tâche aux cantons si les essais ne dépassent pas le cadre régional. Pour la Confédération, les essais doivent permettre principalement de tirer des enseignements généraux sur l'état de la technique, le comportement sur la route, l'acceptation des nouvelles technologies ainsi que l'utilisation des véhicules équipés d'un système d'automatisation et, indirectement, la nécessité d'adapter le droit. Ces essais doivent être documentés par l'organisme qui les effectue, et l'OFROU doit publier les rapports correspondants à l'issue des essais en garantissant la protection des données des participants. Afin que l'OFROU puisse surveiller les conditions des essais et déterminer les actions nécessaires sur cette base, il doit pouvoir avoir accès à l'ensemble des données relatives à l'essai. De la sorte, la Confédération pourra également obtenir des renseignements en vue de futurs travaux législatifs. L'OFROU pourra déléguer aux cantons la compétence en matière d'autorisation dans les cas où l'essai ne dépasse pas le cadre régional et où des besoins spécifiques priment (par ex. étude de modèles commerciaux particuliers, intégration de véhicules équipés d'un système d'automatisation dans la circulation locale, approfondissement de connaissances acquises dans le cadre d'essais similaires) ; il fixera le cadre nécessaire à cet effet. Cette approche permet de répondre au besoin des villes, des communes et des entreprises de transport de déployer des véhicules de ce type à titre expérimental dans la circulation locale et d'approfondir les connaissances déjà acquises. Il convient de souligner qu'en fonction de la situation, des autorisations supplémentaires ne relevant pas du droit de la circulation routière peuvent être nécessaires (par ex. une concession d'essai de radiocommunication de l'Office fédéral de la communication au sens de l'art. 31 de l'ordonnance du 18 novembre 2020 sur l'utilisation du spectre des fréquences de radiocommunication[58]).

Par ailleurs, l'OFROU bénéficiera d'une compétence d'encouragement. Il pourra accorder un soutien financier aux projets liés à la mise au point de

57 www.unece.org/transport > Vehicle Regulations > Agreements and Regulations > UN Regulations (1958 Agreement) > UN Regulations (Addenda to the 1958 Agreement) > Regulations 141–160

58 RS **784.102.1**

nouvelles technologies afin de permettre à la Confédération d'acquérir des connaissances supplémentaires et de piloter le développement de façon ciblée. Avec ce soutien, l'office entend entre autres acquérir des connaissances en conditions réelles. Étant donné qu'en l'état actuel des connaissances, les exigences techniques ne peuvent pas encore être formulées de manière exhaustive, un libellé conforme à la loi sur les subventions (LSu), mais aussi ouvert que possible a été choisi, de manière à permettre également le financement de besoins futurs encore inconnus. La disposition en question permettrait à l'OFROU de disposer de possibilités similaires à celles dont bénéficient déjà les transports publics en matière de soutien aux nouvelles technologies (cf. art. 31, al. 2, de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs[59] [LTV]).

La solution proposée satisfait plusieurs demandes :

- Base légale formelle : les nouvelles dispositions mentionnées permettent de créer une base légale formelle en vue de réglementer la conduite automatisée. Jusqu'à présent, il n'était possible de le faire que dans le cadre de mesures provisoires, qui exigent d'édicter sans délai des dispositions légales. La réglementation formelle dans la loi précise que des dérogations importantes aux dispositions de la LCR sont admissibles, telles que la relativisation ou l'abrogation des obligations de vigilance et de maîtrise du véhicule, voire l'absence de conducteur.
- Adaptation dans les temps de la réglementation : le cadre du droit national de la circulation routière est défini en grande partie par des traités internationaux. Les réglementations internationales devront impérativement évoluer pour qu'il soit possible de décharger les conducteurs de leurs obligations au niveau juridique. La délégation de compétences au Conseil fédéral garantit que le droit national pourra être adapté dans les temps et conformément aux évolutions au niveau international, en particulier pendant la phase initiale de la nouvelle technologie. Elle permettra aussi au Conseil fédéral de réagir relativement rapidement aux progrès techniques et de faire évoluer le droit national dans une mesure limitée avant même d'éventuelles adaptations au niveau international (par ex. pour les véhicules sans conducteur du niveau 4).
- Octroi de la marge de manœuvre nécessaire : en raison de l'évolution rapide et encore incertaine dans le domaine des véhicules automatisés, le Conseil fédéral se voit accorder une vaste compétence. Cette approche garantit la flexibilité nécessaire en vue d'une réglementation ultérieure.
- Collecte des informations nécessaires : les véhicules équipés d'un système d'automatisation constituent un progrès technique qui se traduit par des transformations profondes dans le domaine de l'utilisation des véhicules. Afin que l'OFROU puisse élaborer des règles matérielles ad hoc, il doit acquérir des connaissances en conditions réelles. Telle est notamment la finalité des compétences en matière d'autorisation d'essais et d'octroi de

59 RS **745.1**

soutiens financiers qui sont demandées. De surcroît, dans le cadre de la délégation de compétence proposée, le Conseil fédéral aura aussi la possibilité d'introduire, pour une durée limitée et à titre expérimental, des règles sur lesquelles planent certains doutes et de les évaluer. Sur cette base, il sera possible de déterminer si les systèmes d'automatisation font réellement leurs preuves et si la réglementation établie à titre expérimental doit être maintenue ou éventuellement améliorée.

La révision ne règle pas certains autres objets liés aux véhicules équipés d'un système d'automatisation, car aucune intervention n'est encore requise en la matière, notamment pour ce qui est de la responsabilité pénale et civile. La réglementation proposée ici a toutefois des conséquences au moins indirectes sur les éléments suivants :

- Responsabilité pénale :

  1. Conducteur : jusqu'à présent, le conducteur assumait l'entière responsabilité en cas d'infraction au code de la route et, partant, les conséquences pénales en résultant. À partir du moment où un système automatisé homologué décharge le conducteur de ses obligations de vigilance et de maîtrise du véhicule, sa responsabilité n'est plus engagée. Ce principe ne s'applique toutefois que si ledit système est utilisé conformément à sa destination et en l'absence de circonstances pouvant justifier qu'il soit reproché au conducteur de n'avoir pas remarqué que le système d'automatisation n'était pas dans un état réglementaire ou de n'avoir pas repris lui-même les commandes du véhicule en raison d'un événement extérieur afin de faire face à un danger ou de garantir la sécurité routière. Si un système d'automatisation n'est pas utilisé conformément à sa destination, autrement dit s'il est employé dans une situation pour laquelle il n'a pas été conçu, ou si le conducteur ne réagit pas, ou du moins pas de manière appropriée, à une invitation du système à reprendre le contrôle du véhicule, il faillit à ses obligations. Ce manquement peut justifier une responsabilité pénale du conducteur.
  2. Constructeur : dès lors que les tâches de conduite sont contrôlées par le système d'automatisation, la responsabilité du constructeur entre en ligne de compte dans la mesure où les conducteurs sont pénalement déchargés de leur responsabilité. Lorsqu'un accident est causé par un véhicule tandis que sa fonction de conduite dynamique est assurée par un système d'automatisation, se pose la question de savoir si l'accident est imputable à un défaut du produit que le constructeur avait décelé ou aurait dû déceler en prenant toutes les précautions nécessaires. Si tel est le cas et que la violation du devoir de diligence peut être attribuée individuellement au constructeur, la responsabilité des personnes concernées peut être engagée. S'il n'est pas possible d'en imputer la responsabilité à des individus, une responsabilité subsidiaire du constructeur peut éventuellement aussi entrer en ligne de compte (art. 102, al. 1, CP). En outre, d'après la jurisprudence, le constructeur est tenu, en raison des devoirs de surveillance prescrits

par la loi, de prendre des mesures dès qu'un risque potentiel est identifié sur un véhicule. Dans ce cas, le droit pénal se fonde essentiellement sur le droit civil relatif à la responsabilité du fait des produits pour définir les devoirs de diligence (instruction, documentation et mise en garde obligatoires par ex.). Si le constructeur ne prend pas les mesures requises pour réduire les risques, il s'expose à une peine pour négligence.

3. Détenteur du véhicule : la punissabilité du détenteur entre en ligne de compte s'il est possible de lui imputer une violation du devoir de diligence et que celle-ci a causé un accident. Cela peut notamment être le cas s'il a failli à son devoir d'entretenir le véhicule régulièrement ou s'il avait connaissance de vices cachés de ce dernier.

4. Opérateur : pour les véhicules sans conducteur circulant sur certains tronçons, le projet prévoit que des devoirs en matière de circulation routière soient imposés à une personne. Si un opérateur manque à ces devoirs, il pourra être sanctionné et amendé. Les devoirs de l'opérateur et les faits constitutifs d'une infraction seront définis par voie d'ordonnance.

Cependant, il est aussi possible d'imaginer des situations dans lesquelles personne ne peut en définitive être tenu pénalement responsable d'un dommage corporel occasionné par l'utilisation d'un véhicule équipé d'un système d'automatisation. Malgré l'existence de cas exceptionnels de ce type, les principes actuels du droit pénal semblent toujours appropriés, en particulier dans la mesure où la punissabilité doit être liée à un manquement au devoir de vigilance.

- Responsabilité civile :

1. Responsabilité / Obligation d'assurance du détenteur du véhicule : la responsabilité objective aggravée du détenteur (art. 58 LCR), l'assurance-responsabilité civile obligatoire et la créance directe du lésé vis-à-vis de l'assureur garantissent l'indemnisation des victimes de la route même lorsque des véhicules équipés d'un système d'automatisation sont utilisés ; elles demeurent adéquates. La justification de la responsabilité objective aggravée, à savoir la création d'un risque par suite de l'emploi d'un véhicule automobile, s'applique également à l'utilisation d'un système d'automatisation. Le risque inhérent à l'utilisation peut se matérialiser aussi bien lorsque le pilotage est assuré par un conducteur humain que lorsqu'il relève d'un système d'automatisation. Il est donc pertinent que le détenteur du véhicule continue de répondre du risque inhérent à l'utilisation d'un véhicule automobile, du moins provisoirement.

2. Responsabilité du conducteur du véhicule : la responsabilité du conducteur du véhicule pour les dommages causés se fonde sur l'art. 41 du code des obligations[60] (CO) et suppose une faute (violation

60 RS **220**

du devoir de diligence). Dans la mesure où le système d'automatisation assure temporairement certaines tâches de conduite en toute autonomie, le conducteur du véhicule peut être déchargé des obligations relevant du droit de la circulation routière relatives à ces tâches. Pour autant, ce principe n'exclut pas toute responsabilité. En effet, les conducteurs doivent observer des devoirs de diligence précis lorsqu'ils utilisent un véhicule équipé d'un système d'automatisation. Ils doivent ainsi utiliser le système conformément à sa destination, suivre l'invitation du système à reprendre le contrôle et se familiariser avec le système avant de l'utiliser. Cependant, l'automatisation grandissante et l'augmentation du degré de pilotage du véhicule par les systèmes d'automatisation vont de plus en plus reléguer la responsabilité du conducteur au second plan. Celle du constructeur, en revanche, devrait s'accroître.

3. Responsabilité du constructeur : conformément à la loi fédérale du 18 juin 1993 sur la responsabilité du fait des produits[61] (LRFP), le producteur répond du dommage causé par un produit défectueux (art. 1, al. 1). Un produit est réputé défectueux lorsqu'il n'offre pas la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre compte tenu de toutes les circonstances, notamment de son utilisation raisonnablement prévisible (art. 4 LRFP). De ce fait, le constructeur est soumis à des devoirs de diligence lorsqu'il met un produit sur le marché, par exemple en matière d'instruction, de documentation et de mise en garde, en fonction du risque potentiel spécifique du produit. Le constructeur n'est pas responsable si le défaut n'existait pas au moment où le produit a été mis en circulation ou si l'état des connaissances scientifiques et techniques ne permettait alors pas encore de le déceler (art. 5, al. 1, let. b et e, LRFP). Ainsi, la responsabilité pour les risques dits de développement est en principe exclue. Toutefois, des obligations consécutives à la mise sur le marché incombent au constructeur, en particulier l'obligation d'observer son produit. Selon la doctrine, ce devoir d'observation découlait déjà du principe de l'interdiction de créer un danger pour autrui et figure explicitement depuis 2010 à l'art. 8 de la loi fédérale du 12 juin 2009 sur la sécurité des produits[62]. S'il n'y a pas non plus ici de responsabilité inhérente aux risques de développement, la découverte de risques concrets peut cependant déclencher aussitôt une obligation de mise en garde ou de rappel. Selon la doctrine largement majoritaire, le non-respect de ces obligations peut justifier une demande d'indemnisation en cas de dommages. Pour ce qui est des véhicules équipés d'un système d'automatisation, les exigences relatives au devoir d'observation du constructeur sont accrues par nature, car il s'agit d'une nouvelle technologie qui est en cours de développement et présente certaines incertitudes ainsi que des risques. Dans ce

61 RS **221.112.944**
62 RS **930.11**

contexte, il est impératif de réagir très rapidement si des dysfonctionnements sont possibles et si de nouveaux risques sont découverts (surtout en matière de logiciels et de cybersécurité).

Il s'avère toutefois que la législation actuelle en matière de responsabilité du fait des produits est axée essentiellement sur les produits traditionnels. Elle ne couvre pas de manière optimale les particularités associées à la robotique et à l'intelligence artificielle. Dans ces domaines, le droit actuel de la responsabilité du fait des produits trouve ses limites. C'est pourquoi l'UE est en train d'examiner la manière dont il convient de mettre à jour la directive correspondante. Dès que cette mise à jour se dessinera de manière suffisamment précise, les bases légales suisses devront elles aussi être analysées.

Par ailleurs, la responsabilité du constructeur découle aussi de l'art. 55 CO : en tant qu'employeur, le constructeur répond du dommage causé par ses travailleurs ou ses autres auxiliaires dans l'accomplissement de leur travail. Cette responsabilité vaut même si ces auxiliaires n'ont pas violé leur devoir de diligence. L'employeur peut s'en décharger en prouvant qu'il a pris tous les soins commandés par les circonstances pour empêcher le dommage en question ou que ce dernier serait survenu même s'il avait fait preuve de cette diligence.

4. Si les personnes lésées pourraient certes faire valoir un éventuel droit contre le producteur, dans la pratique, en vertu du droit d'intenter une action directe, elles se tournent régulièrement vers l'assureur du détenteur du véhicule, lequel peut ensuite s'adresser au constructeur. Cette approche était jusqu'ici problématique, car le recours de l'assureur était limité, dans le sens où ce dernier pouvait en principe seulement faire valoir un droit des lésés à réparation pour un acte illicite fautif. Le Tribunal fédéral a désormais modifié sa pratique de longue date[63], si bien que l'assureur peut aussi se retourner contre le responsable de l'accident (responsabilité causale), autrement dit contre le constructeur selon la situation, à concurrence de ses indemnités. À compter du 1er janvier 2022[64], la LCA modifiée prévoira en outre que pour les postes de dommage qu'elle couvre, l'entreprise d'assurance sera subrogée dans les droits de l'assuré dans la mesure et à la date de sa prestation (art. 95*c*, al. 2, LCA).

- Formation à la conduite : comme l'utilisation de systèmes d'aide à la conduite, celle de systèmes d'automatisation ne sera dans un premier temps pas soumise à la réussite d'un examen de conduite spécifique. En principe, il appartiendra toujours au conducteur de se familiariser avec les fonctions et les exigences du système d'automatisation du véhicule. Utiliser un tel système sans une préparation suffisante équivaut à manquer à une obligation. Le constructeur est soumis à cet effet à un devoir d'instruction,

63 Arrêt du Tribunal fédéral 4A_602/2017 du 7 mai 2018
64 RO **2020** 4969

laquelle peut être fournie au moyen de manuels d'utilisation, de tutoriels vidéo, d'informations ou éventuellement de cours facultatifs pour les vendeurs automobiles. Plus les compétences requises pour pouvoir utiliser un système conformément à sa destination sont importantes, plus les exigences relatives aux obligations du constructeur le sont aussi. C'est pourquoi dans certains cas, son devoir d'instruction pour des véhicules équipés d'un système d'automatisation peut aller au-delà de simples avertissements et consignes de sécurité ou de manuels d'utilisation.

En complément aux obligations ci-dessus, l'OFROU examine comment la formation et la formation complémentaire à la conduite devraient évoluer face à la diffusion des systèmes d'assistance et d'automatisation, et comment exploiter de manière optimale le potentiel de ces dispositifs. À cette fin, l'office a amorcé un projet visant à définir, en coopération avec des spécialistes, comment intégrer les systèmes d'assistance à la formation ou à la formation complémentaire et comment les prendre en considération dans le cadre des examens de conduite, notamment pour l'obtention du permis pour les voitures automobiles légères. Il a en outre lancé un projet de recherche sur les véhicules du niveau 3 ou des niveaux supérieurs, en vue de déterminer comment les nouvelles compétences exigées des conducteurs quant aux systèmes d'automatisation pourront être transmises durant la formation ou la formation complémentaire.

La présente révision ne porte pas sur l'interconnexion des véhicules. Cette dernière et le traitement des données qui en résultent se développent parallèlement à l'automatisation des véhicules. Si l'interconnexion des véhicules constitue aussi un élément essentiel de la transformation numérique, il convient toutefois de faire une distinction entre les deux aspects. Ainsi, un véhicule connecté n'est pas forcément automatisé, et un véhicule équipé d'un système d'automatisation n'est pas automatiquement connecté. De même, les deux aspects peuvent évoluer différemment dans le temps. Le projet actuel prescrit que les systèmes d'automatisation ne peuvent traiter des données que si leur fiabilité et leur intégrité sont garanties. Ce point est particulièrement important pour les données provenant de sources externes. L'interface entre l'automatisation et l'interconnexion est ainsi réglementée : cette dernière n'est pas exclue, mais elle est soumise à certaines exigences qualitatives. Le projet de loi exige expressément un élément de l'interconnexion, en lien avec les véhicules sans conducteur, qui doivent être surveillés par un opérateur. Pour pouvoir s'acquitter de ses tâches, ce dernier est tributaire d'une liaison de communication avec le véhicule. Toute interruption de cette liaison de communication entre le véhicule et l'opérateur fait partie des événements qui doivent être enregistrés dans l'enregistreur de mode de conduite.

Le projet de révision exige en effet que les véhicules équipés d'un système d'automatisation soient munis d'un enregistreur de mode de conduite, lequel mémorise certaines données. Des règles détaillées sont établies concernant cet équipement afin de mettre en œuvre les prescriptions en matière de protection des données : elles définissent les données qui doivent être enregistrées, qui a le droit d'y accéder et à quelles fins. Cependant, la question des données est limitée

à l'enregistreur de mode de conduite et, donc, à l'élément qui découle directement des exigences posées aux véhicules équipés d'un système d'automatisation ; le sujet n'est pas traité de manière plus approfondie, encore moins de manière exhaustive. Le traitement des données liées à l'interconnexion par les autorités, les constructeurs ou des tiers n'est pas non plus considéré ici ; il est régi par les lois actuelles en matière de traitement des données. Le présent projet n'édicte aucune règle concernant d'autres dispositifs enregistreurs de données (tels que les enregistreurs de données d'accident) et ne crée pas de nouvelles bases juridiques pour le traitement de données par les autorités.

4.1.3 Mise en œuvre d'interventions parlementaires

Motion 13.3572 Hess – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires

Le poids total d'un véhicule automobile ou d'une remorque pourra être modifié à tout moment (art. 9, al. 3bis, P-LCR). Cette possibilité permettra aux détenteurs de véhicules de réagir de manière plus flexible aux réalités du marché. Ceux-ci ne seront pas taxés inutilement pour des capacités de transport qu'ils ne sont absolument pas en mesure d'exploiter pleinement en raison d'évolutions rapides des besoins de transport. Le Conseil fédéral fixera par voie d'ordonnance les modalités relatives à l'abaissement et à l'augmentation sans grande formalité administrative du poids des véhicules automobiles ou des remorques. Il s'agira par exemple de régler la manière de s'assurer que le véhicule est adapté au poids supérieur en cas d'augmentation du poids du véhicule (par ex. charge nominale).

Motion 15.3574 Freysinger – Annulation du permis de conduire à l'essai

La période d'essai ne sera prolongée que si le permis de conduire est retiré à son titulaire durant celle-ci à la suite d'une infraction moyennement grave ou grave. À l'avenir, le permis de conduire à l'essai ne deviendra caduc que si son titulaire commet une nouvelle infraction moyennement grave ou grave durant la période probatoire. Les infractions légères commises durant la période d'essai n'entraîneront ni la prolongation de cette dernière ni l'annulation du permis de conduire.

Le fait que le permis de conduire ne soit annulé que si au moins deux infractions moyennement graves sont commises durant la période d'essai permet de mieux tenir compte du principe de proportionnalité et d'éviter des sanctions trop sévères. Une fois la période probatoire passée, une infraction légère entraîne tout au plus un mois de retrait de permis, y compris en cas de récidive. Ainsi, dans le système en cascade, l'infraction légère est moins pénalisante. Cette clémence s'appliquera également aux titulaires d'un permis de conduire à l'essai. Une infraction légère n'entraînera donc ni la prolongation de la période d'essai ni l'annulation du permis de conduire.

Pour autant, les infractions légères ne resteront pas impunies dans la réglementation en question. Ainsi, les délinquants primaires encourront un avertissement, et les personnes qui commettront une nouvelle infraction légère dans les deux années suivant l'avertissement s'exposeront à un retrait de permis

d'un mois au minimum (art. 16*a* LCR). L'adaptation proposée permettra également de corriger un effet injuste, à savoir que l'annulation du permis de conduire peut dépendre de l'ordre dans lequel les infractions sont commises. Par conséquent, à l'avenir, le permis de conduire à l'essai sera toujours annulé, que son titulaire ait d'abord commis une infraction moyennement grave puis une infraction grave ou l'inverse.

Le projet ne remet pas en question l'efficacité du permis de conduire à l'essai. Il supprime simplement les sanctions excessives, comme l'annulation du permis de conduire après qu'une infraction légère a été commise.

Motion 17.3632 de la CTT-E – Via sicura. Adaptations

Le présent projet vise à rendre les mesures à l'encontre des chauffards plus proportionnées et à supprimer les cas de rigueur indésirables. Actuellement, aux termes de la loi, le délit de chauffard s'applique automatiquement dès que l'un des excès de vitesse définis dans la LCR a été commis, et ce même en l'absence de risque important d'accident pouvant entraîner des blessures graves ou la mort, ou même si la personne concernée roulait trop vite en localité non pas intentionnellement, mais par négligence, par exemple parce qu'elle pensait se trouver hors localité. À l'avenir, il devra ressortir clairement de la disposition qu'il est impératif d'examiner le cas d'espèce même lorsqu'un excès de vitesse au sens de l'art. 90, al. 4, LCR a été commis. Ainsi, le texte de loi reflètera la jurisprudence du Tribunal fédéral. Il s'agit de préciser que les juges doivent tenir compte des circonstances du cas d'espèce et qu'ils peuvent ne pas retenir le délit de chauffard si l'infraction a été commise par négligence ou s'il n'y avait pas de risque important d'accident pouvant entraîner des blessures graves ou la mort. Par ailleurs, il n'y aura plus de peine privative de liberté minimale et il sera aussi possible de prononcer seulement une peine pécuniaire. Les juges pourront décider librement de la peine en tenant compte du cas concret. La modification permet en outre une harmonisation avec l'infraction que constitue la mise en danger de la vie d'autrui (art. 129 CP). La peine maximale de quatre années de privation de liberté doit toutefois être maintenue. Ainsi, les délits de chauffard demeureront un crime (art. 10, al. 2, CP). Il convient de souligner que la suppression de la peine privative de liberté minimale pour les délits de chauffard est aussi examinée dans le cadre du projet relatif l'harmonisation des peines[65]. À l'issue de la procédure, une coordination avec la présente adaptation de la LCR sera peut-être nécessaire.

Enfin, la durée minimale du retrait du permis de conduire en cas de délit de chauffard sera réduite de 24 à 12 mois pour les délinquants primaires. Pour autant, elle demeurera quatre fois plus longue que pour une infraction grave normale, qui est passible d'un retrait du permis de conduire de trois mois au minimum (art. 16*c* LCR). Elle pourra toujours être alourdie en fonction de l'appréciation des autorités d'exécution cantonales, selon les circonstances concrètes de l'infraction et les antécédents du conducteur. La revendication

65 18.043 Harmonisation des peines et adaptation du droit pénal accessoire au nouveau droit des sanctions

principale de l'initiative populaire « Protection contre les chauffards » demeure ainsi satisfaite.

L'*obligation* de recours des assureurs en cas de dommages causés par un conducteur dans l'incapacité de conduire ou ayant commis un délit de chauffard redeviendra un *droit* de recours, selon la réglementation qui prévalait avant la mise en œuvre de Via sicura. Ainsi, en cas de dommages résultant d'une négligence grave, les assureurs auront la possibilité de se retourner contre le responsable de l'accident (art. 65, al. 3, P-LCR en relation avec l'art. 14, al. 2, LCA). Cette modification permet de rendre le programme de sécurité routière Via sicura plus acceptable, sans en réduire pour autant l'utilité pour la sécurité routière.

Les mesures relatives à l'utilisation d'enregistreurs de données et d'éthylomètres anti-démarrage seront abrogées. Le Conseil fédéral avait soumis à discussion la question de l'emploi d'enregistreurs de données en 2008, soit il y a un peu plus de dix ans, dans le cadre de la procédure de consultation relative au programme Via sicura[66]. Les participants à cette consultation avaient par ailleurs réclamé l'utilisation d'éthylomètres anti-démarrage.[67] Depuis, le nombre d'accidents graves a diminué de 20 %. Les accidents dus à la vitesse et à l'alcool ont fortement fléchi, respectivement d'un peu plus de 28 % et d'environ 32 %.[68] Les mesures en question ne permettront donc plus d'atteindre l'objectif visé à l'époque. À cela s'ajoute le fait que les permis de conduire retirés pour une durée indéterminée pour cause de conduite en état d'ébriété ou d'excès de vitesse ne sont restitués aux personnes concernées que si elles prouvent, par une expertise relevant de la médecine ou de la psychologie du trafic, qu'elles ont soigné leur problème d'addiction ou leurs troubles caractériels et qu'elles sont aptes à conduire. Si les experts confirment l'aptitude à la conduite, ils ne partent pas du principe que l'automobiliste concerné récidivera. L'utilité supplémentaire des enregistreurs de données et des éthylomètres anti-démarrage serait donc limitée, alors qu'ils engendrent des coûts élevés. Ainsi, l'élaboration des mesures génère des coûts, par exemple pour la définition des exigences posées aux appareils ou l'élaboration des dispositions sur la protection des données pour leur exploitation[69]. Or, ces charges ne peuvent pas être répercutées sur les automobilistes concernés. Des coûts d'exploitation apparaîtront ultérieurement, notamment pour la certification des appareils ou la mise en œuvre des mesures par les autorités cantonales. Ces frais ne pourront pas non plus être mis à la charge des personnes concernées. Enfin, dans la pratique, ces dernières pourraient être pénalisées de

66 Projet de consultation consultable sous : www.admin.ch > Droit fédéral > Procédures de consultation > Procédures de consultation terminées > 2008 > DETEC > Via sicura ; Programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière

67 Rapport sur les résultats de la procédure de consultation relative à « Via sicura. Programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière », consultable sous : www.admin.ch > Droit fédéral > Procédures de consultation > Procédures de consultation terminées > 2008 > DETEC

68 Source : OFROU, données issues du système d'information relatif aux accidents de la route

69 Cf. art. 17*a,* al. 6, LCR dans sa teneur du 15 juin 2012, RO **2012** 6291

manière disproportionnée. À titre d'exemple, elles pourraient avoir des difficultés à exercer leur profession pendant cinq ans si leurs employeurs ne pouvaient pas ou ne voulaient pas munir leurs véhicules de fonction d'enregistreurs de données ou d'éthylomètres anti-démarrage.

4.1.4 Autres adaptations nécessaires

Exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit

Désormais, la compétence du Conseil fédéral de fixer les exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit, qui était déjà prévue dans la loi jusqu'en 2001, sera de nouveau mentionnée explicitement. La possibilité de prévoir des exceptions est utilisée à différentes fins (par ex. interventions du service du feu, de la protection civile et du service de santé, trajets dans le cadre du mandat de service universel de la Poste, transport de denrées périssables, transport de matériel de forains et de cirque, circulation avec des voitures anciennes) et répond également à des besoins politiques.

Aménagement des passages pour piétons

L'obligation imposée au Conseil fédéral d'édicter des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons sera abrogée. La norme sur les passages pour piétons révisée par la VSS en 2016 permet aussi de pourvoir à la nécessité de disposer d'une réglementation nationale uniforme en matière d'aménagement des passages pour piétons et d'un niveau de sécurité équivalent[70]. Des experts des cantons et de la Confédération ont participé à sa révision. La norme décrit en détail les modalités d'aménagement des passages pour piétons pour que ceux-ci puissent être utilisés en toute sécurité. Les autorités cantonales respectent cette norme. Les constructions non conformes ne seraient certes pas illicites, mais les propriétaires des routes devraient dans ce cas systématiquement démontrer qu'ils ont malgré tout rempli leur devoir de diligence. De ce fait, le souhait exprimé de ne construire que des passages pour piétons sûrs est suffisamment pris en considération.

Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

La compétence dévolue au Conseil fédéral de prévoir des exceptions à l'interdiction des courses publiques sur circuit sera étendue. À cet égard, le Conseil fédéral devra tenir compte non seulement des exigences de la sécurité et de l'éducation routières, mais aussi de celles de la protection de l'environnement.

Les courses sur circuit qui ne relèveront plus de l'interdiction deviendront, à l'instar des manifestations sportives automobiles et cyclistes sur la voie publique, des manifestations soumises à autorisation. Cette dernière sera délivrée par l'autorité cantonale.

La mesure permet de créer une base légale suffisante pour l'exception prévue dans l'OCR pour les courses de Formule E (art. 94, al. 3, let. e, OCR) et de supprimer la

70 SN 640 241 « Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers »

limitation dans le temps de cette dérogation. Actuellement, l'OCR dispose que toute autorisation pour les courses de Formule E doit être assortie de conditions, entre autres de celle de fixer une vitesse maximale adaptée au circuit et aux véhicules.

Les courses de Formule E présentent les mêmes risques que les courses de Formule 1. En raison de la rigueur des mesures de sécurité et de l'amélioration de la technologie des véhicules dans le sport automobile, l'argument de la sécurité routière ne s'opposerait plus aujourd'hui à l'organisation de courses sur circuit avec des véhicules équipés de moteurs à combustion.

C'est en 2011 que le Parlement a refusé pour la dernière fois de lever totalement l'interdiction d'effectuer des courses sur circuit avec des véhicules automobiles pour des raisons de protection de l'environnement et de pollution sonore en particulier. Les courses organisées dans le cadre du championnat de Formule E générant considérablement moins de bruit que les courses traditionnelles sur circuit, le Conseil fédéral estime qu'il est justifié de traiter différemment ces deux types de courses.

L'autorisation de courses de Formule E a également pour but de promouvoir la Suisse en tant que pôle de recherche dans le domaine de la mobilité électrique. Cette démarche contribue à rendre la technologie des moteurs plus propre et plus respectueuse de l'environnement. Les sites où se dérouleront les courses devraient également en tirer des effets bénéfiques du point de vue du tourisme et de l'économie.

Pour toutes les raisons ci-dessus, il n'est pas proposé de lever l'interdiction des courses sur circuit, mais simplement d'étendre la compétence dévolue au Conseil fédéral de prévoir des exceptions à cette interdiction.

Obligation de porter un casque à vélo pour les enfants et les adolescents jusqu'à 16 ans

Le projet prévoit d'octroyer au Conseil fédéral la compétence d'introduire une obligation de porter un casque à vélo pour les enfants et adolescents jusqu'à 16 ans. Pour ce qui est des adolescents plus âgés et des adultes, le port du casque à vélo continuera à être recommandé dans le cadre de campagnes, mais restera volontaire.

Sanctions pénales en cas d'infraction à bord de véhicules de puissance ou de vitesse minimes

Désormais, les infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimes seront en principe considérées comme des contraventions, comme le sont aujourd'hui les infractions faites avec des véhicules sans moteur (par ex. des cycles), et pourront donc être sanctionnées d'une amende de 10 000 francs au plus (art. 103 en relation avec l'art. 106 CP).

Seront par exemple réputés « véhicules de puissance ou de vitesse minimes » non seulement les cyclomoteurs (par ex. les vélos électriques), les chars à bras pourvus d'un moteur, les monoaxes ou les fauteuils roulants (cf. également les art. 25, al. 1, let. a, et 89, al. 1, LCR), mais aussi les véhicules tendance susceptibles d'être admis à la circulation dans l'avenir. Ces derniers peuvent

avoir une vitesse maximale par construction de 30 km/h et une puissance maximale de 2,00 kW. Le Conseil fédéral doit définir ces véhicules par voie d'ordonnance. Ainsi, les usagers de la route connaîtront les véhicules concernés par l'allègement des sanctions, et le principe de précision sera respecté. Déterminer les véhicules au niveau de la loi irait à l'encontre du système et d'un ajustement en temps utile de la réglementation, compte tenu des évolutions rapides des nouveaux véhicules.

L'allègement des sanctions se justifie par le fait que les infractions commises par les usagers de la route concernés n'occasionnent en règle générale qu'un danger minime pour la sécurité routière. De plus, la conduite des véhicules en question ne requiert qu'une formation rudimentaire, voire aucune formation. Enfin, les conducteurs de cycles et de cyclomoteurs sont tenus de respecter les mêmes règles de la circulation et doivent donc aussi être soumis aux mêmes sanctions en cas d'infraction.

Les infractions graves telles que les violations graves des règles de la circulation routière continueront d'être considérées comme des délits et pourront être sanctionnées d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire (art. 90, al. 2, LCR).

Atténuation de la peine en cas d'infractions commises durant des courses officielles urgentes ou nécessaires pour des raisons tactiques de la police, du service du feu, du service de santé ou de la douane

Conformément à son rapport du 31 mars 2021 en réponse au postulat 19.4113 Aebischer « Adaptation des amendes pour les conducteurs de véhicules prioritaires effectuant des interventions d'urgence »[71], le Conseil fédéral propose de convertir en une obligation la possibilité d'atténuer la peine en cas d'infractions commises durant des courses officielles urgentes ou nécessaires pour des raisons tactiques de la police, du service du feu, du service de santé ou de la douane. Ceci permet de garantir que la situation particulière des conducteurs de véhicules prioritaires devra être prise en considération au cas par cas lors de l'appréciation pénale d'infractions commises durant des courses de service. C'était là la principale demande des interventions adoptées.

71 Rapport du Conseil fédéral du 31 mars 2021 en réponse au postulat 19.4113 Aebischer, consultable sous : www.parlament.ch > 19.4113 > Rapport en réponse à l'intervention parlementaire.

Habilitation de l'OFROU à accorder des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance dans des cas particuliers

La proposition de modification crée une base légale claire permettant au Conseil fédéral de déléguer à l'OFROU une compétence en matière d'autorisations exceptionnelles, comme le prévoient déjà diverses ordonnances en matière de circulation routière. Cette possibilité est indispensable pour pouvoir faire face aux évolutions parfois fulgurantes et imprévisibles de la circulation routière, et pour adopter des solutions rapides et flexibles. Cette nécessité a par exemple été mise en lumière par une fermeture soudaine de tronçon dans la vallée du Rhin en 2017, qui a mis le trafic marchandises à rude épreuve. En l'occurrence, l'OFROU a été en mesure d'agir vite et d'éviter des pertes majeures à l'économie suisse, grâce à la compétence en matière d'autorisation de dérogations qui lui avait été octroyée par le Conseil fédéral (art. 97, al. 1, OCR).[72] Au vu de l'imprévisibilité et de la variété des motifs pouvant exiger des décisions individuelles de l'OFROU, il n'est pas possible de concrétiser les divers cas de figure dans la loi. Il va de soi qu'en vertu du principe de proportionnalité, une intervention urgente de l'OFROU doit être nécessaire et que les intérêts des divers usagers de la route et des différentes parties prenantes devront être pris en considération de manière équitable.

Habilitation du Conseil fédéral à conclure des traités avec des États étrangers

La LCR instituera désormais une base légale claire octroyant au Conseil fédéral la compétence d'approuver ou de proposer des amendements à certains accords internationaux énumérés dans la LCR ainsi que de conclure des traités internationaux relatifs à la circulation automobile internationale. Cette dernière compétence ne concerne que les objets que le Conseil fédéral peut déjà réglementer lui-même par voie d'ordonnance (au niveau national). Ce principe sera inscrit expressément dans la loi, ce qui permet de satisfaire les demandes de l'UDC et du PVL, visant respectivement à ce que les traités internationaux de portée majeure soient soumis à l'Assemblée fédérale pour approbation et à ce que les traités soient de manière générale soumis à l'Assemblée fédérale pour qu'elle puisse exercer un droit de veto. S'agissant de l'AETR, le Conseil fédéral aura désormais la compétence de proposer lui-même des amendements au lieu de seulement approuver les propositions de modification faites par des tiers. L'AETR contient des prescriptions sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels. Ces prescriptions étant du ressort du Conseil fédéral dans le droit national (art. 56 LCR), il semble logique que le Conseil fédéral puisse contribuer activement au développement dudit accord.

72 Voir la décision du 18 août 2017 concernant le transport combiné non accompagné en lien avec la fermeture du tronçon Rastatt – Baden-Baden dans la vallée du Rhin, FF **2017** 5476.

Modification de la LAO – extension de la responsabilité du détenteur aux personnes morales

L'art. 7 LAO sera désormais complété de telle sorte qu'il sera possible de citer aussi bien des personnes physiques que des personnes morales à titre de détenteurs de véhicules passibles d'une amende pour violation de règlements d'ordre. Selon le Conseil fédéral, cette approche est justifiée pour les amendes d'ordre dont le montant est compris entre 10 et 260 francs par infraction. Il appartient à la personne morale de s'organiser de manière à pouvoir connaître la personne ayant conduit le véhicule de l'entreprise à un moment donné et à pouvoir la signaler à la police. Si elle ne le fait pas ou n'est pas en mesure de le faire, la procédure d'identification du conducteur du véhicule par les autorités de poursuite pénale engendrerait une charge disproportionnée par rapport au montant de l'amende.

4.2 Adéquation des moyens requis

Les conséquences financières du projet pour la Confédération se limitent aux moyens supplémentaires pour les nouvelles technologies (cf. ch. 6.1). Ces dernières sont porteuses d'un grand potentiel pour l'économie et les prestataires de services de mobilité, et permettent la transformation numérique dans le domaine des transports, avec ses conséquences positives pour l'environnement et la société. L'importance de la tâche et la charge qu'elle impose se situent donc dans un rapport équilibré.

4.3 Mise en œuvre

Si elles sont adoptées par le Parlement, diverses dispositions légales devront être mises en œuvre par voie d'ordonnance. Leur mise en œuvre sera réalisée dans le cadre de deux projets de révision. Le premier sera lancé rapidement après l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions légales et aura pour objet les dispositions qu'il est possible de traiter rapidement (art. 9, al. 2bis et 3bis, 52, al. 1 et 2, et 99*a*, al. 2). Le second sera consacré aux dispositions qui nécessitent plus de travail. Il s'agit d'une part des dispositions relatives aux véhicules équipés d'un système d'automatisation, d'autre part de celles concernant les traités internationaux. Ces deux sujets feront vraisemblablement l'objet de deux ordonnances séparées.

Véhicules équipés d'un système d'automatisation

Les art. 25*b* à 25*d* octroient au Conseil fédéral des compétences étendues pour déroger à des principes centraux du droit de la circulation routière, tout en lui imposant diverses conditions. Le Conseil fédéral n'en conserve pas moins une marge de manœuvre considérable, et la manière dont il entend disposer de celle-ci est d'un intérêt particulier. Dans le cadre de la consultation, il a été souligné dans de nombreux avis que la portée de la proposition de révision ne pouvait

pas être évaluée sans une réglementation concrète. La liste ci-après vise à présenter de manière non exhaustive les aspects à prendre en considération dans une réglementation ultérieure, les questions qui se posent et comment la réglementation devrait être établie.

Il convient de citer tout d'abord des règlements internationaux qui revêtent une grande importance pour les véhicules équipés d'un système d'automatisation.

- Le règlement (UE) 2018/858[73] dispose que les véhicules doivent non seulement être contrôlés dans le cadre de la réception par type, mais aussi faire l'objet d'une surveillance des autorités jusqu'au terme de leur durée de vie. Il crée la base nécessaire à une surveillance du marché efficace et coordonnée au niveau international.
- Le règlement (UE) 2019/2144[74] dispose que ces derniers doivent être équipés de divers systèmes avancés d'assistance à la conduite. Il a été adopté dans le cadre d'une approche intégrée de la sécurité routière et afin de mieux protéger les usagers de la route vulnérables.

  Selon ledit règlement, les voitures automobiles doivent toutes être équipées des systèmes avancés d'assistance à la conduite suivants :

  1. un système d'adaptation intelligente de la vitesse, qui aide le conducteur à conserver une vitesse appropriée aux conditions de circulation au moyen de retours d'information ciblés et adéquats ;
  2. un dispositif de facilitation de l'installation d'un éthylomètre anti-démarrage (seule une interface ad hoc est requise ; il n'est pas nécessaire de munir le véhicule de l'éthylomètre anti-démarrage) ;
  3. un système d'alerte de somnolence et de perte d'attention du conducteur ;
  4. un système d'alerte avancé de distraction du conducteur ;
  5. un signal d'arrêt d'urgence ;

73 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 ; modifié par le règlement délégué (UE) 2021/1445, JO L 313 du 6.9.2021, p. 4

74 Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission ; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2021/1341, JO L 292 du 16.8.2021, p. 4

6. un système de détection en marche arrière ; et
7. un enregistreur de données d'événement (enregistreur de données d'accident), qui mémorise les données en rapport avec un accident peu avant, pendant et immédiatement après celui-ci (par ex. vitesse du véhicule, freinage, état et degré d'activation de tous les systèmes de sécurité, paramètres d'entrée pertinents des systèmes de sécurité embarqués actifs).

Les voitures automobiles légères doivent également être équipées d'un système avancé de freinage d'urgence et d'un système d'urgence de maintien dans la voie.

Le règlement définit des exigences particulières pour les véhicules équipés d'un système d'automatisation. Ces véhicules doivent par exemple être munis en plus de systèmes de surveillance de la disponibilité du conducteur et d'un enregistreur de données d'événement pour véhicules automatisés (enregistreur de mode de conduite).

L'obligation d'installer les systèmes mentionnés s'appliquera à tous les nouveaux types de voitures automobiles légères à compter de juillet 2022 et à tous les nouveaux véhicules mis en circulation à partir de juillet 2024. Le système d'alerte avancé de distraction du conducteur fait exception : il sera obligatoire à partir de juillet 2024 et juillet 2026 respectivement.

- Le règlement ONU n° 157 est le premier à réglementer un système d'automatisation du niveau 3, à savoir un assistant à la conduite dans les embouteillages sur l'autoroute. Certes, les conditions d'utilisation de ce système sont très restrictives (uniquement sur les routes avec séparation des sens de circulation et sans mobilité douce ni circulation transversale ; pour la conduite sur sa propre voie, c'est-à-dire sans changement de voie ; seulement jusqu'à une vitesse de 60 km/h au maximum), mais le règlement est important avant tout parce qu'il définit certains principes pour les véhicules équipés d'un système d'automatisation et pour leur homologation. En outre, il est prévu d'étendre le règlement dans une phase ultérieure et de porter la vitesse maximale autorisée à 130 km/h, ce qui reviendrait à réglementer un système de pilotage automatique sur autoroute. Il reste difficile d'estimer à quel moment cette extension aura lieu, mais on peut s'attendre à ce qu'elle survienne en 2022 ou 2023.

  Le règlement dispose que lorsqu'il est activé, l'assistant à la conduite dans les embouteillages doit pouvoir identifier toutes les situations dans lesquelles il parvient aux limites de son fonctionnement et où le conducteur doit reprendre le contrôle du véhicule. Dans ces situations, le système émet une demande de reprise de contrôle à l'intention du conducteur, laquelle doit s'intensifier au plus tard quatre secondes après avoir débuté. Lorsque le système d'assistance est activé, le véhicule doit pouvoir effectuer des manœuvres de réduction des risques et des manœuvres d'urgence. Le véhicule exécute une manœuvre de réduction des risques au plus tôt dix secondes après le début de la demande de reprise de contrôle, si le conducteur n'a pas repris le contrôle du véhicule dans cet intervalle. En cas

de risque de collision, le système d'automatisation doit toutefois déclencher immédiatement la manœuvre de réduction des risques, voire une manœuvre d'urgence.

Le règlement prescrit également d'autres équipements. Ainsi, un système de détection de la disponibilité du conducteur doit déceler si ce dernier est en position de conduite, si sa ceinture de sécurité est bouclée et s'il est disponible pour reprendre les tâches de conduite. Un autre système doit surveiller l'attention du conducteur. Le système d'automatisation doit également disposer d'un enregistreur de données d'événement (enregistreur de mode de conduite), qui mémorise en particulier les interactions entre le système d'automatisation et le conducteur.

En vue de l'homologation d'un véhicule équipé d'un assistant à la conduite dans les embouteillages, le constructeur doit remettre à l'autorité d'homologation une documentation complète attestant du respect des prescriptions et démontrant comment l'observation du règlement est garantie, en particulier la sécurité fonctionnelle et opérationnelle de l'assistant à la conduite dans les embouteillages, tant au cours du processus de développement et de production du type de véhicule que durant sa durée de vie.

L'organisme chargé des essais procède à une évaluation chez le constructeur et examine le véhicule. Dans le cadre de cette évaluation, il doit vérifier que les indications du constructeur quant au respect du règlement sont exactes. Le règlement décrit plusieurs scénarios d'essai à réaliser sur un terrain réservé à cet effet : maintien dans la voie (direction longitudinale), comportement lorsque le véhicule suit un véhicule qui le précède, changement de voie d'un autre véhicule entrant dans la voie, comportement en cas d'apparition subite d'un obstacle après un changement de voie du véhicule aval, portée de détection avant et latérale. D'autres essais sont réservés. Si les essais sur le terrain ad hoc sont réussis, un essai est effectué sur la voie publique. Si l'évaluation et les essais confirment que toutes les prescriptions sont respectées, l'homologation de type de l'assistant à la conduite dans les embouteillages est délivrée.

Les dispositions ci-dessus permettent d'identifier les principes régissant l'homologation des véhicules équipés d'un système d'automatisation :

- Une grande partie des exigences posées au système d'automatisation demeurent abstraites (par ex. le système doit offrir des solutions pour toutes les situations, erreurs comprises, et son utilisation ne doit présenter aucun risque déraisonnable pour les occupants du véhicule et les autres usagers de la route).
- Le constructeur doit établir, à l'intention de l'organisme chargé des essais, une documentation démontrant de quelle manière il respecte les exigences en matière de sécurité fonctionnelle et opérationnelle du système d'automatisation.
- Dans le cadre de l'évaluation, l'organisme chargé des essais contrôle la documentation et confirme que le constructeur respecte les exigences. En

outre, il effectue divers essais, essentiellement sur un terrain réservé à cet effet, mais également sur la voie publique. Ces tests portent principalement sur des éléments et situations essentiels, dont la survenance est probable.

- Le constructeur est tenu d'élaborer un processus lui permettant de surveiller la sécurité du véhicule ainsi que sa conformité aux prescriptions sur toute sa durée de vie, et de garantir qu'il prendra au besoin les mesures nécessaires.
- Les autorités surveillent le marché et prennent les mesures qui s'imposent pour les types de véhicules présentant des signes annonciateurs de problèmes en matière de sécurité ou de conformité.

La Suisse n'a que peu d'influence sur les exigences techniques et l'homologation des véhicules équipés d'un système d'automatisation. Elle peut toutefois décider dans quel cadre et dans quelle mesure l'activation du système d'automatisation influence les droits et les devoirs des conducteurs. Cette compétence nationale est également mentionnée dans le règlement ONU n° 157 et figure expressément dans la dernière modification de la Convention du 8 novembre 1968 sur la circulation routière.

Dès lors, la principale question qui se pose pour le droit suisse est de savoir à partir de quel moment et dans quelles circonstances il convient de décharger le conducteur de ses obligations de vigilance et de maîtrise du véhicule. Cette possibilité doit-elle être offerte déjà pour les véhicules équipés d'un assistant à la conduite dans les embouteillages et homologués selon le règlement ONU n° 157 ? Doit-elle l'être lorsque cet assistant constitue aussi un système de pilotage automatique sur autoroute ? Faut-il déjà ouvrir cette possibilité dans une phase initiale ou serait-il préférable d'attendre, afin de pouvoir mieux évaluer les conséquences sur la sécurité routière et la fluidité du trafic ? Quels principes appliquer aux véhicules du niveau 3 ? Le conducteur sera-t-il à même de reprendre rapidement le contrôle du véhicule (à cet égard, on peut mentionner que le règlement n° 157 ne prescrit pas de délai minimal de reprise du contrôle) ? Faut-il attendre des véhicules plus avancés du niveau 4, voire admettre une interconnexion avec l'infrastructure ?

Les possibilités évoquées ci-dessus vont de pair avec des opportunités et des risques divers, qui peuvent être pondérés et appréciés différemment selon le point de vue. Un aspect à prendre en considération à cet égard est que les intérêts de la Suisse peuvent différer de ceux des pays où l'industrie automobile est puissante. Afin de pouvoir discuter de ces questions de manière plus élargie et plus approfondie, un groupe d'experts interdisciplinaire interviendra dans les travaux de mise en œuvre et l'élaboration des ordonnances du Conseil fédéral. La constitution d'un tel groupe d'experts avait d'ailleurs été demandée par plusieurs participants à la consultation. C'est pourquoi le groupe d'experts juristes qui avait participé à l'élaboration de l'avant-projet et du projet sera élargi dans une optique pluridisciplinaire (représentants des services des automobiles, des polices, des préposés à la protection des données, des fédérations de transport, de l'économie, de la psychologie et des organisations actives dans le domaine de la sécurité). Afin de pouvoir traiter en temps voulu

les questions qui se posent et présenter un projet d'ordonnance aussi rapidement que possible en cas d'entrée en vigueur de la révision, le groupe d'experts a déjà été mis sur pied lors de l'adoption du présent message. Les projets de ce groupe seront par ailleurs soumis aux commissions des transports des deux Conseils pour avis avant d'être envoyés en consultation.

La présente révision vise à couvrir les quatre cas d'application de la conduite automatisée suivants :

- décharge du conducteur de ses obligations de vigilance et de maîtrise du véhicule lors de l'utilisation de systèmes d'automatisation (par ex. assistant à la conduite dans les embouteillages sur l'autoroute) :

  Cette réglementation concerne les véhicules qui continuent de nécessiter un conducteur, mais peuvent assumer durablement toutes les tâches du conducteur sur certains tronçons. Ces véhicules et leurs systèmes d'automatisation doivent être conformes aux prescriptions internationales en vigueur, respectivement aux réglementations futures. Le droit en vigueur permet en principe déjà d'immatriculer en Suisse les véhicules de ce type qui bénéficient d'une réception par type européenne. La législation proposée couvre les véhicules des niveaux 3 et 4. Avec un véhicule du niveau 3, le conducteur doit reprendre le contrôle du véhicule lorsque le système d'automatisation l'y invite. En revanche, les véhicules du niveau 4, de par leur conception, n'exigent pas une telle intervention. En conséquence, la décharge du conducteur ne saurait aller aussi loin dans un véhicule du niveau 3 que dans un véhicule du niveau 4. Au niveau 3, il s'agira de définir dans quelle mesure le conducteur peut être dispensé non seulement de la tâche de conduite, mais également de ses obligations de vigilance et de maîtrise du véhicule, quelle attention résiduelle il doit maintenir et quelles distractions au volant sont autorisées. Avec un véhicule du niveau 4, le conducteur sera dans une large mesure déchargé de ses obligations de vigilance et de maîtrise du véhicule lorsque le système d'automatisation est activé et pourra se consacrer à d'autres activités.

- Parcage automatisé sur les parkings séparés (*automated valet parking*) :

  Le Conseil fédéral se verra encore octroyer une autre compétence en lien avec les véhicules susmentionnés des niveaux 3 et 4, qui nécessitent toujours un conducteur. Il sera habilité à autoriser le parcage autonome d'un véhicule en l'absence du conducteur, à condition que la manœuvre ait lieu sur un parking séparé du reste du trafic. Le Conseil fédéral définira les exigences pour les parkings. Ces derniers devront être surveillés par l'exploitant et disposer d'espaces protégés pour les piétons. Il n'est pas exclu de prévoir des aménagements spéciaux tels que des éléments de guidage dans la zone de stationnement. Il faudra que les parkings en question disposent d'une signalisation, d'une part pour que les conducteurs de véhicules équipés d'un système d'automatisation puissent identifier l'aire sur laquelle le parcage automatisé est autorisé et, d'autre part, pour attirer l'attention des autres usagers du parking sur la présence potentielle de véhicules autonomes. L'autorité pourra autoriser la signalisation du

parking si les conditions sont remplies. Il convient aussi d'examiner s'il faut, dans un premier temps, séparer les aires destinées au parcage automatisé et en interdire l'accès aux autres usagers de la route (notamment les véhicules transportant des passagers). Des exigences seront également définies concernant le véhicule et son comportement, par exemple l'interdiction de dépasser une certaine vitesse minime.

- Admission à la circulation de véhicules sans conducteur sur des tronçons prédéfinis (par ex. navettes) :

  Les véhicules du niveau 4 comprennent également les véhicules destinés à circuler entièrement sans conducteur, mais qui ne peuvent être utilisés que lorsque certaines conditions sont remplies. Il s'agit de véhicules qui ont fait l'objet de divers essais ces dernières années, principalement par des entreprises de transports publics. Le Conseil fédéral bénéficiera d'une compétence d'édicter des dispositions également pour ces types de véhicules. La loi dispose que les véhicules ne nécessitant plus de conducteur pourront être autorisés uniquement sur des tronçons prédéfinis et devront être surveillés par un opérateur. Le Conseil fédéral règlera les autres conditions d'admission et d'utilisation, la procédure d'admission des véhicules ainsi que les droits et devoirs des opérateurs. L'autorité d'immatriculation définira lesdits tronçons au cas par cas et pourra également fixer d'autres conditions pour l'utilisation d'un véhicule sans conducteur sur ces derniers (cf. ch. 4.1.2).

  Contrairement aux véhicules des niveaux 3 et 4, qui sont toujours conçus pour avoir un conducteur et sont couverts par les deux premiers cas d'application, les véhicules du niveau 4 conçus pour être utilisés sans conducteur ne pourront pas remplir les prescriptions techniques déterminantes dans un avenir proche. L'élaboration de règlements relatifs aux véhicules sans conducteur n'a pas encore été amorcée au niveau international. Le Conseil fédéral fixera de manière autonome les conditions d'admission de ces véhicules, en particulier les critères techniques et les exigences posées aux constructeurs automobiles en tenant compte des réglementations et propositions de réglementation à l'étranger. Ce faisant, il pourra se baser sur les principes du règlement relatif aux assistants à la conduite dans les embouteillages : les exigences auxquelles doit satisfaire le véhicule peuvent être formulées de manière abstraite et le constructeur devra démontrer comment ces exigences sont remplies. Au-delà de la sécurité de fonctionnement, une grande importance sera accordée à la sécurité en cas de défaillance, ainsi qu'aux systèmes destinés à réduire les risques et à maîtriser les situations d'urgence.

  Une condition d'admission est déjà fixée dans la loi : l'admission sera limitée à certains tronçons définis à l'avance. Les tronçons pouvant être empruntés seront déterminés par les autorités d'immatriculation, tout comme les autres conditions pour la circulation (par ex. vitesse maximale autorisée ou limitation à certaines heures de la journée). Le Conseil fédéral ne devrait pas restreindre davantage les conditions d'utilisation, afin qu'elles puissent être définies en fonction des caractéristiques du véhicule

et des tronçons empruntés. Les conditions dépendent principalement des limites du système d'automatisation du véhicule, et le détenteur doit s'en enquérir dans sa demande d'admission à la circulation.

La réglementation du Conseil fédéral accordera une grande importance à la procédure d'admission. L'admission sera axée sur les tronçons concrets et les conditions d'utilisation prévues. Dans ce cadre, il s'agira d'analyser les tronçons en détail et d'évaluer chaque endroit dangereux. La procédure comprendra des simulations informatiques, des tests sur terrain clos et des tests supervisés sur les tronçons faisant l'objet de l'admission. Une importance particulière sera accordée aux intérêts des piétons et cyclistes. Une fois tous ces tests réussis, l'autorité d'immatriculation pourrait délivrer une immatriculation provisoire. Cette dernière permettrait de mettre en circulation le véhicule, lequel devrait toutefois être accompagné d'un superviseur pendant une phase transitoire. Si les fonctionnalités et la sécurité de fonctionnement du véhicule se vérifient à l'issue de cette phase transitoire, une immatriculation définitive pourrait être délivrée. La surveillance d'un opérateur serait suffisante par la suite. Une telle procédure d'admission par étapes permettrait aux prestataires de services de mobilité d'exploiter des véhicules sans conducteur sans avoir à engager au préalable des ressources disproportionnées et sans que l'exploitation n'engendre des risques de sécurité inacceptables.

Ces véhicules pourront circuler sans conducteur une fois l'admission accordée par l'autorité cantonale. Ils nécessitent néanmoins une surveillance. Cette dernière sera assurée par un opérateur, qui peut se trouver hors du champ visuel dans lequel se trouve le véhicule, par exemple dans une centrale d'exploitation. À cette fin, l'opérateur doit disposer d'une liaison de communication avec le véhicule. Le Conseil fédéral réglementera les tâches des opérateurs. Ceux-ci n'auront pas à surveiller en permanence le véhicule : leur principale tâche sera de réagir lorsque le véhicule leur indique qu'une intervention est nécessaire. Ils doivent avoir la possibilité d'influer au moins dans un cadre déterminé sur le pilotage du véhicule. Ils devront également informer les passagers si nécessaire. La responsabilité relative au fait qu'un véhicule ne peut être mis en service que sous la surveillance d'un opérateur incombe au détenteur du véhicule. Une infraction en la matière sera définie afin que toute violation de ces obligations puisse être sanctionnée (cf. ch. 4.1.2).

Le Conseil fédéral peut définir d'autres conditions d'utilisation pour les véhicules sans conducteur. Une condition envisageable est l'obligation de pourvoir ces véhicules d'une signalisation spéciale lors de leur exploitation, afin qu'ils soient clairement reconnaissables pour les autres usagers de la route.

- Admission à la circulation des véhicules sans conducteur aux dimensions réduites et de vitesse minime (par ex. robots de livraison), indépendamment du tronçon :

Les véhicules équipés d'un système d'automatisation peuvent aussi être des robots de livraison et d'autres petits véhicules similaires. Des essais avec des véhicules de ce type ont également déjà été effectués en Suisse. Il ne serait pas totalement exclu d'admettre ces véhicules sur certains tronçons définis, en les plaçant sous la surveillance d'un opérateur, comme les véhicules sans conducteur du niveau 4 susmentionnés. Une admission sur certains tronçons comme pour les véhicules sans conducteur risque toutefois de n'être utile que dans une mesure restreinte. De même, les devoirs de l'opérateur peuvent être moins stricts pour les véhicules aux dimensions réduites et de vitesse minime que pour d'autres véhicules sans conducteur (tels que les navettes).

Le Conseil fédéral pourra donc prévoir que les robots de livraison et d'autres véhicules semblables peuvent être admis à circuler sans que les tronçons soient définis individuellement. Il pourra également décharger l'opérateur de certains devoirs. Cette compétence vaut pour les véhicules aux dimensions réduites et de vitesse minime. Afin de ne pas exclure de potentiels nouveaux cas d'application comparables aux robots de livraison (y compris de petits véhicules destinés au transport de personnes seules), la loi ne prévoira pas d'autres restrictions pour ces véhicules. Les exigences applicables seront précisées dans une ordonnance. La restriction des dimensions, du poids et de la vitesse autorisée par voie d'ordonnance permet déjà de limiter nettement les risques associés à l'exploitation de tels véhicules. Il n'est pas à exclure que les robots de livraison seront produits en série et de manière standardisée et en relativement grand nombre s'il s'avère que ces véhicules sont demandés. Il conviendrait donc d'examiner, dans le cadre de la réglementation de la procédure d'admission, quelles preuves le constructeur doit apporter et dans quelle mesure des essais doivent être effectués sur la voie publique pour les différentes conditions d'utilisation.

En l'état actuel des choses, l'utilisation des véhicules en question soulève de sérieux conflits d'objectifs. Au vu des caractéristiques de ces véhicules, de leurs périmètres d'utilisation et de leur vitesse limitée, il faut notamment se demander sur quelles surfaces ils devraient circuler. Il n'est donc pas prévu que le Conseil fédéral fasse usage de la compétence mentionnée dès la phase initiale. La norme de délégation sera toutefois intégrée dans la loi au cas où un véritable besoin de véhicules de ce type apparaîtrait ultérieurement, notamment au regard de la logistique urbaine.

Traités internationaux

En vertu de l'art. 106*a*, al. 1 et 2, P-LCR, le Conseil fédéral *peut* conclure des traités internationaux et autoriser des amendements à des traités multilatéraux. À cette fin, il édictera une ordonnance et définira de manière transparente dans quels cas il fera usage de cette compétence, dans quels cas clairement définis il déléguera la compétence à l'OFROU en vertu de l'al. 4 et, le cas échéant, dans quels cas il laissera la compétence au Parlement.

5 Commentaire des dispositions

5.1 Loi fédérale sur la circulation routière

Art. 2, al. 2, 2e phrase

La disposition en question crée une base légale explicite pour la réglementation par voie d'ordonnance des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit, déjà régie aux art. 91*a* à 93 OCR.

Art. 6a, al. 2 et 4

L'al. 2 est abrogé. L'aménagement des passages pour piétons demeurera donc du ressort exclusif des cantons comme c'était le cas avant l'entrée en vigueur de l'art. 6*a*, al. 2, LCR, et ces derniers observeront les normes pertinentes en la matière (cf. ch. 1.1.4).

L'al. 4 fait l'objet d'une adaptation rédactionnelle. La pratique montre que la disposition relative à la compétence du préposé à la sécurité peut être interprétée différemment dans les trois versions linguistiques. La reformulation permet de décrire de manière cohérente dans les trois langues la fonction du préposé à la sécurité, qui assume le rôle d'interlocuteur pour les questions liées à la sécurité routière.

Art. 9, al. 2bis et 3bis

L'al. 2bis octroie au Conseil fédéral la compétence de relever les valeurs fixées à l'al. 1 concernant le poids maximal autorisé des véhicules ou des ensembles de véhicules et la longueur maximale des ensembles de véhicules.

La compétence du Conseil fédéral est restreinte dans le sens où celui-ci n'est habilité à relever les valeurs fixées dans la loi que dans une mesure permettant de compenser les poids et longueurs supplémentaires imputables à un équipement spécial au profit de l'environnement. La loi prescrit expressément que le relèvement du poids maximal autorisé et de la longueur maximale ne saurait entraîner un accroissement des capacités de chargement (charge utile ou volume de chargement).

Il n'est pas prévu de fixer dans la loi dans quelle mesure le Conseil fédéral peut concrètement relever les valeurs légales. Dans l'ordonnance, le Conseil fédéral se basera sur la législation européenne. Ainsi, dans le règlement européen[75], le poids supplémentaire maximal autorisé est fixé à 2 tonnes pour les véhicules non polluants et à 1 tonne pour les véhicules à propulsion alternative. Dans l'UE, la longueur maximale des ensembles de véhicules pourvus de cabines aérodynamiques n'est pas limitée, mais le droit prescrit que les conditions

[75] Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil, version du JO L 198 du 25.7.2019, p. 202.

régissant le mouvement giratoire doivent être respectées[76]. Ce principe sera également appliqué en Suisse aux véhicules présentant un dépassement de la longueur autorisée en raison de la propulsion alternative.

À l'al. 3bis, la restriction en vertu de laquelle le poids total d'un véhicule automobile ou d'une remorque ne peut être modifié qu'une fois par an ou lorsque le véhicule change de détenteur est supprimée. Désormais, une modification du poids total auprès de l'autorité cantonale sera possible en tout temps à la demande du détenteur du véhicule. Les nouvelles bases de calcul de la RPLP concernant les remorques peuvent parfois occasionner une augmentation de la charge financière pour le détenteur du véhicule. Les conditions flexibles d'adaptation du poids total permettront cependant d'atténuer cet effet.

Art. 15a, al. 3, 1re phrase, et al. 4

La période probatoire n'est prolongée que d'une année si le titulaire du permis de conduire à l'essai se voit retirer le permis parce qu'il a commis une infraction moyennement grave (art. 16*b* LCR) ou grave (art. 16*c* LCR).

Le permis de conduire à l'essai devient caduc uniquement lorsque son titulaire commet une nouvelle infraction moyennement grave ou grave durant la période probatoire.

Pour l'annulation du permis, peu importe que le détenteur ait commis en premier lieu une infraction moyennement grave et ultérieurement une infraction grave, ou inversement. Il va de soi que le permis de conduire à l'essai est aussi annulé si deux infractions moyennement graves ou deux infractions graves sont commises durant la période probatoire.

La phrase précisant que l'infraction entraîne un retrait peut être supprimée. Les infractions moyennement graves ou graves entraînent en effet toujours un retrait (art. 16*b* et 16*c* LCR).

Art. 16, al. 2

Il s'agit d'une adaptation rédactionnelle. Il est fait référence à la nouvelle loi sur les amendes d'ordre.

Art. 16c, al. 2, let. a^{bis}

Les personnes qui enfreignent intentionnellement des règles fondamentales de la circulation au point de faire courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort (art. 90, al. 3 et 4, P-LCR) se voient

[76] Annexe 1, partie C, ch. 6, du règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission du 12 décembre 2012 portant application du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type relatives aux masses et dimensions des véhicules à moteur et de leurs remorques et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, JO. L 353 du 21.12.2012, p. 31 ; modifié en dernier lieu par le règlement (EU) 2019/1892, JO. L 291 du 12.11.2019, p. 17.

retirer le permis de conduire pour douze mois au minimum. Il est laissé à la libre appréciation des autorités d'exécution d'allonger la durée du retrait en fonction des circonstances.

Art. 17a

La disposition relative à l'utilisation d'enregistreurs de données et d'éthylomètres anti-démarrage[77], qui n'a pas encore été mise en vigueur, est abrogée.

Art. 25, al. 2, let. i, et 2bis

Compte tenu de l'abrogation de l'art. 17*a* (disposition relative à l'utilisation d'enregistreur de données et d'éthylomètres anti-démarrage), la modification de l'art. 25, al. 2, let. i[78], adoptée par le Parlement en 2012 mais pas encore entrée en vigueur, sera également abrogée.

La version en vigueur de l'al. 2, let. i, est complétée par une disposition habilitant le Conseil fédéral à prévoir d'autres outils qu'un appareil destiné à enregistrer certaines données, par exemple des applications (al. 2bis). Il y a lieu de penser que la prochaine génération de tachygraphes réglementés au niveau international ne nécessitera plus l'installation d'appareils dans le véhicule. L'adaptation proposée garantit que le Conseil fédéral peut également autoriser ce genre d'outils, ce qui permet de tenir compte des avancées de la numérisation sur ce point également.

Titre IIa Véhicules équipés d'un système d'automatisation

Un titre dédié aux véhicules équipés d'un système d'automatisation est désormais inséré dans la LCR. Au vu des caractéristiques de ces véhicules et de leur influence potentielle sur divers domaines du droit de la circulation routière, il convient de réglementer leurs spécificités dans une catégorie de subdivision à part. D'autres règles, y compris des règles matérielles, pourront être intégrées dans le cadre d'une révision ultérieure.

Art. 25a Définition

La disposition définit tout d'abord la notion utilisée dans le nouveau titre. Par « véhicules équipés d'un système d'automatisation », il faut entendre des véhicules qui sont en mesure d'assumer durablement, du moins dans certaines conditions (par ex. en cas d'embouteillage sur l'autoroute), toutes les tâches de conduite. Ceux-ci se distinguent ainsi des véhicules équipés de systèmes d'assistance qui n'interviennent que ponctuellement dans la conduite (par ex. une aide au freinage d'urgence ou à l'évitement de collision) ou qui sont effectivement en mesure de conduire durablement le véhicule mais pas d'en assurer la maîtrise complète (par ex. régulateur de vitesse adaptatif combiné à un système de maintien dans la voie). La définition proposée couvre les

[77] RO **2012** 6291
[78] RO **2012** 6291

véhicules des niveaux 3 à 5 au sens de la norme SAE J3016. La compétence du Conseil fédéral d'édicter des dispositions proposée aux articles suivants est toutefois limitée aux véhicules des niveaux 3 et 4. Pour les véhicules sans conducteur du niveau 5, qui peuvent être utilisés en tout temps et dans toutes les conditions sur l'ensemble des routes, une réglementation n'est pas encore nécessaire à court ou moyen terme. Par contre, ils sont concernés par la disposition de l'art. 25*h* P-LCR relative à la compétence d'autoriser des essais.

Les conditions délimitent le cadre dans lequel le système d'automatisation est autorisé à prendre le contrôle du véhicule et le conducteur peut être déchargé de ses obligations de vigilance et de maîtrise du véhicule. Ce cadre peut être limité par divers éléments (tels que les exigences relatives à l'infrastructure, les conditions de luminosité ou la vitesse du véhicule). Il est en tous cas restreint par les limites inhérentes au système et fixé par le constructeur (par ex. assistant à la conduite dans les embouteillages fonctionnant jusqu'à 60 km/h). Mais il peut également être limité par des règles ou des règlements internationaux (par ex. un règlement prévoyant que les assistants à la conduite dans les embouteillages ne peuvent être utilisés que sur les autoroutes) et par le droit national (par ex. si celui-ci prévoit que l'assistant à la conduite dans les embouteillages ne peut être utilisé que sur des autoroutes dotées d'une signalisation spéciale). Le constructeur est bien sûr tenu de prendre en considération ces restrictions supplémentaires, notamment dans le cadre de la formation et dans le manuel d'utilisation.

Art. 25b Décharge des obligations du conducteur

Al. 1

Cette disposition habilite le Conseil fédéral à décharger les conducteurs de leurs obligations de vigilance et de maîtrise du véhicule lorsque le système d'automatisation est activé.

Elle vise véhicules des niveaux 3 et 4, produits en série et équipés d'un système d'automatisation capable d'assumer intégralement les tâches de conduite dans certaines situations (par ex. par beau temps sur autoroute). Compte tenu du domaine d'utilisation restreint d'un tel système, ces véhicules nécessitent encore un conducteur et doivent être équipés des commandes dont ce dernier a besoin (par ex. volant). Ces véhicules font l'objet d'une réception par type. Dans le cadre d'une réception par type, un contrôle est effectué pour déterminer si un élément d'équipement ou un système de véhicule est conforme aux exigences techniques fixées. Si des règlements en ce sens existent, la réception par type couvre également le système d'automatisation. Actuellement, seul l'assistant à la conduite dans les embouteillages sur autoroute fait l'objet d'un règlement ; d'autres règlements sont en cours d'élaboration.

La réception par type du système d'automatisation constitue une condition préalable pour que le conducteur puisse être déchargé de ses obligations de vigilance et de maîtrise du véhicule lorsque le système est utilisé. Une autre condition est que le système d'automatisation soit utilisé conformément à sa

destination, autrement dit dans le respect des conditions d'utilisation autorisées et des règles.

Les fonctionnalités du système automatisé déterminent dans quelles limites les conducteurs peuvent être déchargés de leurs obligations de vigilance et de maîtrise du véhicule prescrites à l'art. 31, al. 1, LCR et dans quelle mesure ils sont autorisés à se livrer à d'autres activités pendant le trajet. Dans ce cadre, la sécurité routière doit être garantie en tout temps, ce qui implique un respect total des règles de comportement, y compris en mode de pilotage automatique. L'une des principales motivations de l'industrie développant ces systèmes est le gain de confort pour les utilisateurs. Or, celui-ci suppose que les conducteurs soient déchargés le plus possible de leurs obligations lorsqu'ils circulent sur les routes. Dans un premier temps, cela ne sera toutefois possible que de manière restreinte. Avec les véhicules équipés d'un système d'automatisation du niveau 3 selon la norme SAE J3016, le conducteur doit reprendre le contrôle du véhicule dès que le système l'y invite. Compte tenu des aspects liés à la sécurité, le temps imparti pour reprendre le contrôle du véhicule ainsi que la réaction du système d'automatisation et sa fiabilité si le conducteur ne reprend pas les commandes seront primordiaux pour déterminer si les conducteurs peuvent effectivement être déchargés de leurs obligations de vigilance et de maîtrise du véhicule, et dans quelles conditions. Dans tous les cas, ils devront rester attentifs en permanence et être en mesure non seulement de réagir à temps et de manière appropriée aux invitations du système d'automatisation à reprendre le contrôle du véhicule mais aussi de s'exécuter. Il sera possible de les décharger davantage de leurs responsabilités dès que les véhicules équipés d'un système d'automatisation ne demanderont plus aux conducteurs de reprendre la main et seront en mesure de basculer eux-mêmes dans un mode de sécurité dès que les conditions dans lesquelles leur utilisation est autorisée ne sont plus réunies (niveau 4 selon la norme SAE J3016).

Outre la dispense de certaines obligations pour le conducteur, la modification d'autres règles de conduite entrera également en ligne de compte. Du point de vue de la fluidité du trafic, il faut tendre vers une réduction de la distance par rapport au véhicule qui précède lorsque le véhicule est piloté par un système d'automatisation. Toutefois, la réglementation différenciée de la distance minimale relève déjà de la compétence du Conseil fédéral et ne nécessite aucune modification de la loi.

Al. 2

Cette disposition concerne le parcage automatisé (*automated valet parking*). Pour cette manœuvre, le conducteur quitte le véhicule à l'entrée du parking et active le système de parcage automatisé. Le véhicule pénètre alors tout seul dans le parking, cherche une place et se gare sans être surveillé.

Afin de pouvoir réglementer ce cas de figure, le Conseil fédéral nécessite des compétences allant au-delà de celles qui lui sont conférées par l'al. 1. Il pourra libérer le conducteur non seulement du devoir de maîtrise du véhicule, mais également le dispenser d'être présent à bord. Ainsi, le véhicule peut fonctionner

sans conducteur, dans un cadre très restreint, sans être conçu comme un véhicule sans conducteur, même s'il ne remplit pas les conditions fixées dans les deux articles suivants.

Cette possibilité n'est envisageable que sur les parkings séparés du reste du trafic. Le Conseil fédéral définira les exigences pour les parkings concernés. Il faudra veiller à ce que les piétons disposent d'espaces séparés dans le parking et prescrire une signalisation. Il fixera également les exigences relatives au véhicule et à son utilisation (par ex. vitesse maximale)

Art. 25c Véhicules sans conducteur sur certains tronçons

Le Conseil fédéral pourra fixer les conditions permettant l'admission à la circulation d'un véhicule sans conducteur. La loi dispose entre autres que l'admission doit être limitée à certains tronçons et que ces derniers seront définis par l'autorité d'immatriculation, qui pourra également fixer d'autres conditions pour l'utilisation d'un véhicule sans conducteur. Si d'autres cantons ou des routes nationales sont concernés, l'autorité d'immatriculation se concerte avec les autorités compétentes. La compétence à raison du lieu pour l'admission découle de l'art. 22 LCR.

Cet article concerne les navettes autonomes actuellement exploitées à l'essai dans différentes villes suisses et sur d'autres véhicules sans conducteur du niveau 4. Ces véhicules ne disposent pas des commandes habituellement destinées aux conducteurs (par ex. volant) et ne font pas l'objet d'une réception par type, étant donné qu'ils ne remplissent pas toutes les exigences actuelles en raison de leur conception. Ils se distinguent des autres véhicules des niveaux 3 et 4, visés à l'art. 25*b*, dans la mesure où ils sont destinés à parcourir l'intégralité du trajet sans conducteur. Contrairement aux véhicules de niveau 5, elles ne sont pas en mesure de circuler partout dans n'importe quelles conditions.

Dans le cadre des essais en cours, les navettes du niveau 4 sont exploitées sur un tronçon fixe prédéfini qui vient s'ajouter aux lignes des transports publics. La capacité d'un véhicule à circuler en toute sécurité sur un tronçon prédéfini et dans certaines conditions d'utilisation est beaucoup plus facile à prouver que sa capacité à le faire sur tous les tronçons et dans n'importe quelles conditions. Si l'exploitation d'un véhicule est limitée à un tronçon prédéfini, les dangers et les difficultés induits par celui-ci peuvent être évalués en détail et le comportement du véhicule peut être examiné en conséquence.

Bien que ces véhicules puissent circuler sans conducteur, la loi prescrit qu'ils doivent être placés sous la surveillance d'un opérateur. Ces opérateurs ne sont pas tenus de surveiller le véhicule en permanence, mais ils doivent se tenir prêts à réagir en tout temps aux sollicitations du véhicule (par ex. désactivation du système, reprise du contrôle du véhicule, information des passagers). Afin que l'opérateur puisse accomplir sa tâche, il a besoin d'une liaison de communication permanente avec le véhicule et doit disposer d'informations en temps réel sur l'environnement. Pour autant que l'exercice de sa fonction soit garanti, un seul opérateur peut surveiller plusieurs véhicules. Il peut également effectuer d'autres activités, par exemple de nature opérationnelle, pourvu que cela ne l'empêche pas d'effectuer correctement ses tâches de surveillance.

Le Conseil fédéral règlera les autres conditions d'admission et d'utilisation, la procédure d'admission ainsi que les droits et devoirs des opérateurs. Une grande importance sera accordée à la procédure d'admission. Pour le reste, il convient de se référer aux explications figurant au ch. 4.3.

Cette limitation de l'admission à des tronçons prédéfinis ne signifie pas qu'un véhicule ne pourra circuler que sur un unique tronçon. Ce qui est déterminant est plutôt que les conditions requises soient remplies sur l'intégralité du tronçon concerné par une admission à la circulation d'un véhicule sans conducteur. Si tel est le cas, le véhicule pourra également être autorisé à circuler sur des tronçons plus longs ou sur une multitude de tronçons et couvrir ainsi des zones ou régions entières, ce qui permettra également de créer les bases nécessaires à l'exploitation de systèmes de transport à la demande avec des véhicules équipés d'un système d'automatisation.

Art. 25d *Véhicules sans conducteur aux dimensions réduites et de vitesse minime*

Cette disposition couvre le dernier cas d'application vraisemblablement possible d'ici le début des années 2030. Il s'agit d'un cas particulier de véhicules conçus pour fonctionner sans conducteur qui se distinguent par leurs dimensions réduites et leur vitesse minime. Cette catégorie comprend les robots de livraison, qui ont déjà fait l'objet d'essais en Suisse ; les petits véhicules destinés au transport de personnes seules peuvent également en faire partie.

Il y a lieu de penser que ces véhicules nécessitent d'autres conditions d'admission que ceux visés à l'art. 25*c* pour pouvoir tirer profit de leur exploitation. La limitation à certains tronçons semble restreindre trop fortement les utilisations possibles. Il est aussi envisageable de décharger les opérateurs de certains devoirs pour ces véhicules. Dans certains cas, la présence d'un interlocuteur joignable en cas de problème serait suffisante. Étant donné le faible risque associé à l'exploitation de tels véhicules, il paraît acceptable d'accorder au Conseil fédéral la compétence de déroger à l'obligation de définir des tronçons et de décharger les opérateurs de certaines obligations.

Actuellement, les véhicules de ce type sont problématiques. Au vu de leur vitesse minime, ils n'ont pas vraiment leur place sur la chaussée, mais sont tout aussi inadaptés sur les surfaces réservées aux piétons. L'admission de tels véhicules sur les aires piétonnes serait en outre incompatible avec les conclusions du rapport du Conseil fédéral en réponse au postulat 18.4291 Burkart « Mobilité douce. Une vue d'ensemble est indispensable ». Pour ces raisons, le Conseil fédéral ne prévoit pas d'exercer la compétence découlant de cet article au cours de la première phase de la mise en œuvre des dispositions légales. Il s'agit plutôt de se donner les moyens d'agir si la situation devait être appréciée différemment au cours d'une phase ultérieure (éventuellement dans le cadre d'une révision d'ordonnance ultérieure) et que ces véhicules venaient à revêtir une grande importance pour certaines raisons (par ex. livraisons dans des quartiers urbains sans voitures, gains de mobilité pour les personnes âgées et en situation de handicap).

Art. 25e Dispositions communes

L'article en question fixe les conditions que le Conseil fédéral doit respecter dans le cadre de la réglementation visée aux art. 25*b* à 25*d*.

Al. 1

Dans la réglementation des véhicules équipés d'un système d'automatisation, il faut tenir compte en premier lieu de la sécurité de tous les usagers de la route, en particulier celle des personnes vulnérables, telles que les piétons et les cyclistes. Cela signifie que les conducteurs doivent être déchargés de leurs obligations à proportion des fonctionnalités du système d'automatisation. Même si un véhicule relève du niveau 3, un conducteur ne peut être en grande partie déchargé de ses obligations de vigilance et de maîtrise du véhicule s'il n'y a pas au moins la garantie qu'il disposera de suffisamment de temps pour reprendre le contrôle du véhicule après y avoir été invité. Il en va de même lorsque le véhicule du niveau 3 est en mesure de réduire les risques et d'effectuer des manœuvres d'urgence si le conducteur ne reprend pas la main assez vite après y avoir été invité. Enfin, on peut se demander s'il est véritablement acceptable de décharger le conducteur d'une grande partie de ses obligations de vigilance et de maîtrise pour les véhicules du niveau 3, dans la mesure où il n'est pas exclu que celui-ci soit dépassé par les événements s'il doit en reprendre soudainement le contrôle, ou si une telle décharge de responsabilité ne devrait pas être réservée aux véhicules du niveau 4, qui ne demandent pas au conducteur de reprendre le contrôle du véhicule lorsque leur système d'automatisation atteint ses limites. L'observation suivante peut s'appliquer aux véhicules du niveau 3 : pour qu'il soit acceptable que le conducteur se voit déchargé d'une grande partie de ses obligations de vigilance et de maîtrise du véhicule lorsque le système d'automatisation est activé, les exigences relatives aux mesures techniques de compensation (telles que les manœuvres de réduction des risques) doivent être plus strictes à mesure que le délai minimal garanti au conducteur pour reprendre le contrôle est court.

Afin de garantir la sécurité routière, il est indispensable que les systèmes d'automatisation soient fiables, y compris lorsque des problèmes particuliers surviennent, et qu'ils sachent reconnaître ceux-ci de manière fiable, qu'il s'agisse de dysfonctionnements internes (par ex. panne de certains capteurs) ou d'influences extérieures (brouillard, forte pluie, rafales de vent). Le risque inhérent à l'utilisation de véhicules ne doit nullement être accru par le système d'automatisation. Dans un souci de sécurité fonctionnelle, les systèmes doivent être conformes à l'état de la science et de la technique, la norme ISO 26262 étant actuellement la référence en la matière. Cette norme constitue un standard minimal pour la sécurité fonctionnelle dans les véhicules et décrit les méthodes et les processus permettant d'identifier les risques potentiels des composants électriques et électroniques ainsi que du véhicule dans son ensemble durant tout leur cycle de vie et de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité.

Pour des raisons de sécurité routière, il faut exiger que le respect des règles de la circulation routière soit garanti également lorsque le système

d'automatisation est activé, au moins dans le secteur où les systèmes d'automatisation seront utilisés. Cela comprend également les obligations spéciales telles que la formation d'un couloir de secours, le comportement à adopter face aux véhicules équipés de feux bleus et d'un avertisseur à deux tons alternés, l'observation des signaux de la police ou la prudence qui s'impose en présence d'indices laissant penser qu'un usager de la route ne se comportera pas correctement. Pour que ces exigences soient satisfaites, il suffirait que le système d'automatisation invite suffisamment tôt le conducteur à reprendre le contrôle du véhicule.

Compte tenu du fait que les systèmes d'automatisation sont très utiles pour la sécurité et la fluidité du trafic, il est très important que la qualité des données traitées par ces systèmes soit suffisante. C'est pourquoi cette disposition prévoit que les systèmes d'automatisation ne pourront traiter les données que si la fiabilité et l'intégrité de ces données sont garanties. Ces termes proviennent du domaine des technologies de l'information. Le constructeur doit prouver que ces exigences sont satisfaites. Les données externes qui alimentent les systèmes sont particulièrement sensibles. Afin d'assurer la protection et la sécurité des données, la fiabilité des données externes pourrait par exemple être garantie au moyen de certificats établis par des organismes dignes de confiance ou avec l'aide d'un organisme de certification au sens de l'art. 11 de la loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données[79] (LPD) ou de l'art. 13 de la loi fédérale du 25 septembre 2020 sur la protection des données[80] qui a été adoptée par le Parlement et entrera en vigueur le 1er janvier 2023. Si le constructeur entend transmettre des mises à jour logicielles pour le système d'automatisation, il doit respecter le règlement ONU no 156 portant sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les mises à jour logicielles et le système de gestion de celles-ci[81]. Les exigences de fiabilité et d'intégrité des données impliquent toutefois également que le véhicule reconnaisse les situations où les données qu'il a recueillies ne sont pas fiables (par ex. en raison d'intempéries ou du vieillissement des capteurs). Dès le début de l'utilisation d'une nouvelle technologie dont les conséquences ne sont pas encore entièrement perceptibles, il convient de placer la barre suffisamment haut en matière de sécurité des systèmes d'automatisation.

Al. 2

Les véhicules équipés d'un système d'automatisation doivent être munis d'un enregistreur de mode de conduite qui enregistre certains événements. L'enregistrement de certaines données est nécessaire pour diverses raisons.

Si les conducteurs sont déchargés de leurs obligations de vigilance et de maîtrise du véhicule, ils sont en principe également exemptés de la responsabilité civile liée à la violation de ces obligations et de toute sanction. Afin de pouvoir établir

79 RS **235.1**
80 FF **2020** 7397
81 www.unece.org/transport > Vehicle Regulations > Agreements and Regulations > UN Regulations (1958 Agreement) >UN Regulations (Addenda to the 1958 Agreement) Regulations 141 -160.

a posteriori si à un certain moment, le système d'automatisation ou le conducteur était responsable d'un comportement donné, les interactions entre le conducteur et le système d'automatisation doivent être consignées.

La sécurité fonctionnelle et opérationnelle du système d'automatisation doit être garantie pendant toute la durée de vie d'un type de véhicule. C'est pourquoi la surveillance après la mise en circulation revêt une grande importance. Il appartient en premier lieu au constructeur d'assurer cette surveillance. Il est également nécessaire que les autorités procèdent à des vérifications dans le cadre des contrôles périodiques des véhicules et de la surveillance du marché. Afin que ces mesures puissent être efficaces, les autorités doivent avoir accès à certaines données permettant de tirer des conclusions quant à la sécurité et l'adéquation du système d'automatisation pour une utilisation sur les routes.

Conformément aux avis exprimés lors de la consultation, la loi définit quelles données doivent être mémorisées par l'enregistreur de mode de conduite (art. 25*f*) et qui peut faire valoir un droit d'accès à ces données (art. 25*g*).

Al. 3

Il convient dans tous les cas d'éviter autant que possible tout accès non autorisé au système d'automatisation ou à l'enregistreur de mode de conduite. Les données du véhicule ou les données qu'il a envoyées ou reçues ne doivent pas pouvoir être obtenues, modifiées, supprimées ou rendues inutilisables sans autorisation.

La protection des données des systèmes d'automatisation et de l'enregistreur de données contre les accès non autorisés doit être conforme à l'état actuel de la science et de la technique. Celui-ci est actuellement défini par le règlement ONU n° 155 portant sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la cybersécurité et de leurs systèmes de gestion de la cybersécurité.

Art. 25f Exigences applicables à l'enregistreur de mode de conduite

Le système doit enregistrer l'activation du système d'automatisation, sa désactivation et la raison de celle-ci, l'invitation du système d'automatisation à reprendre le contrôle du véhicule et la raison de celle-ci, le blocage ou l'atténuation d'interventions du conducteur par le système d'automatisation, l'enclenchement d'une manœuvre visant à réduire les risques, l'enclenchement d'une manœuvre en cas d'urgence et l'apparition de défaillances techniques importantes pour la sécurité. Dans les véhicules conçus pour être utilisés sans conducteur, il doit également enregistrer la communication d'un ordre par l'opérateur et toute interruption de la liaison de communication avec l'opérateur. Les événements doivent être horodatés et enregistrés avec la version logicielle installée. Les données enregistrées ne doivent pas pouvoir être modifiées. Lorsque sa mémoire est pleine, le système écrase les données les plus anciennes. Le délai d'effacement des données peut donc fortement varier, si bien que le principe de proportionnalité temporelle prévu par le droit de la protection des données est susceptible de ne pas être respecté dans certains cas.

Le Conseil fédéral fixera les exigences applicables à l'enregistreur de mode de conduite, telles que la capacité de stockage minimale, en conformité avec les prescriptions en vigueur au niveau international, sur la base de l'art. 106, al. 1, LCR.

Les données enregistrées fournissent d'une part des informations sur le bon fonctionnement du système d'automatisation. Elles permettent d'autre part de tirer des conclusions sur le comportement du conducteur, notamment de savoir s'il a activé le système d'automatisation et a réagi rapidement à ses invitations à reprendre la main, ou s'il a effectué des interventions que le système d'automatisation a bloquées ou atténuées pour des raisons de sécurité.

Il n'est possible de tirer des conclusions sur le conducteur que de manière très restreinte. Les données de l'enregistreur de mode de conduite ne conviennent donc pas à l'établissement de profils de la personnalité.

Le Conseil fédéral précise les exigences relatives à l'horodatage et les raisons de la désactivation du système d'automatisation (par ex. désactivation du système ou intervention du conducteur dans le pilotage du véhicule) ou de l'invitation à reprendre la main (par ex. atteinte des limites du système ou apparition de défaillances techniques) que l'enregistreur doit sauvegarder, en cohérence avec le droit international.

Le Conseil fédéral dispose en outre de la compétence d'exempter les véhicules aux dimensions réduites et de vitesse minime de l'obligation de disposer d'un enregistreur de mode de conduite ou de limiter les événements à enregistrer, étant donné le faible risque associé à l'exploitation de tels véhicules.

Les données enregistrées par l'enregistreur de mode de conduite permettent de déterminer à qui incombait la responsabilité de la conduite à un moment donné et de tirer des conclusions sur le bon fonctionnement du système d'automatisation, mais elles ne permettent pas de reconstituer des accidents. Cette fonction est dévolue à d'autres appareils, à savoir les enregistreurs de données d'accident. Les véhicules équipés de feux bleus doivent aujourd'hui déjà être munis d'un dispositif de ce genre. Selon le règlement (UE) 2019/2144[82], les véhicules nouvellement immatriculés, avec ou sans systèmes d'automatisation, devront être équipés, à partir de 2024, d'un enregistreur de données d'accident qui mémorise les données permettant d'analyser un

82 Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission ; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2021/1341, JO L 292 du 16.8.2021, p. 4.

accident ; les nouveaux types de véhicules devront être dotés de ce dispositif dès 2022.

Art. 25g Accès aux données de l'enregistreur de mode de conduite

Cette disposition règlemente les droits d'accès aux données.

Le détenteur du véhicule doit pouvoir accéder aux données enregistrées par l'enregistreur de mode de conduite et les lire facilement via une interface standard. S'il peut accéder en tout temps aux données recueillies durant ses trajets, il doit faire valoir un intérêt légitime en la matière à la suite d'un accident ou d'une infraction aux règles de la circulation routière s'il entend accéder à des données générées pendant les trajets effectués par des tiers. Le respect de cette disposition relève en premier lieu de la responsabilité individuelle du détenteur du véhicule. L'accès aux données avec le consentement exprès du tiers concerné demeure évidemment réservé.

Le détenteur du véhicule met à la disposition d'un conducteur tiers les données pour lesquelles ce dernier peut faire valoir un intérêt légitime. Il s'agit d'éviter que le détenteur du véhicule soit tenu de livrer un grand nombre de données au conducteur tiers sans que cela ne représente une plus-value objective pour ledit conducteur. Cette restriction permettra notamment aux entreprises actives dans la location de véhicules d'éviter des charges de travail disproportionnées et constitue une juste contrepartie au droit d'accès prévu dans la législation sur la protection des données (art. 8 LPD). La même réglementation s'applique aux opérateurs.

En cas d'accident ou d'infraction aux règles de la circulation routière, les données associées à ces événements seront accessibles aux autorités policières, judiciaires et administratives compétentes afin qu'elles puissent déterminer si un comportement donné est imputable au conducteur ou au système d'automatisation. Ces autorités devront supprimer les données dès qu'elles n'en auront plus besoin, mais au plus tard six mois après la clôture d'une éventuelle procédure pénale ou administrative. Ainsi, les autorités pourront établir si un comportement qui a entraîné une infraction aux règles de la circulation, voire un accident, est imputable au conducteur.

Les autorités d'immatriculation pourront également accéder aux données et les traiter dans le cadre de contrôles subséquents des véhicules, notamment lors des contrôles périodiques obligatoires. Ces données permettent d'en savoir plus sur le bon fonctionnement du système d'automatisation et sur la sécurité de fonctionnement du véhicule. Le traitement de données personnelles n'étant pas nécessaire à cette fin, celui-ci n'est pas admis. Les données devront être supprimées au plus tard deux ans après que le véhicule a été retiré de la circulation. La différence par rapport au délai applicable à la suppression des données par les autorités policières, judiciaires et administratives réside dans le fait que les données sont récoltées à des fins différentes. Afin de pouvoir analyser le système d'automatisation, il est utile que les données de l'enregistreur de mode de conduite soient disponibles, dans la mesure du possible, pendant toute la durée de vie du véhicule. Puisque les véhicules

peuvent être retirés de la circulation, puis réimmatriculés ultérieurement, il faut qu'elles puissent être conservées également sur une certaine période après un retrait de la circulation. Un délai d'effacement fixé à deux ans assure un juste équilibre des intérêts.

Lorsque l'autorité d'immatriculation récolte des données de l'enregistreur de mode de conduite, elle est tenue de les transmettre à l'OFROU sous une forme anonymisée. L'OFROU utilise ces données à des fins de surveillance du marché et les rend également accessibles pour des travaux de recherche et d'analyse effectués par ses propres soins ou par des tiers.

Art. 25h Essais avec des véhiculés équipés d'un système d'automatisation

Outre la compétence du Conseil fédéral d'édicter des dispositions, il faut également réglementer la compétence de délivrer des dérogations en vue de la réalisation d'essais dans le cadre desquels les véhicules ne sont pas en tous points conformes aux dispositions en vigueur en matière d'équipement et les règles de la circulation routière ne sont pas toutes respectées. Cette compétence s'étend jusqu'aux véhicules sans conducteur du niveau 5 au sens de la norme SAE J3016. Par ailleurs, la procédure d'autorisation d'essais de durée limitée est simplifiée.

Cette disposition octroie à l'OFROU la compétence d'autoriser des essais de durée limitée avec des véhicules équipés d'un système d'automatisation. Pour la Confédération, ce type d'essais est important en premier lieu pour pouvoir déterminer l'état actuel de la technique et évaluer dans quelle mesure les bases légales doivent évoluer. D'autres besoins peuvent apparaître par exemple dans le cadre de la construction et de l'exploitation de l'infrastructure des routes nationales assumées par la Confédération ou pour tester certaines innovations techniques dans le domaine des transports. Les essais réalisés jusqu'ici avec des véhicules équipés d'un système d'automatisation ont montré qu'il est important pour les requérants d'avoir accès à d'autres connaissances. Les entreprises de transports publics et les villes souhaitent ainsi évaluer les possibilités offertes par de nouveaux modèles commerciaux, le développement de l'offre de transports publics et les possibilités d'intégration des véhicules automatisés dans les transports publics locaux. Afin de couvrir également les besoins de ce type, la compétence proposée pour l'octroi d'autorisations est uniquement subordonnée à la garantie de la sécurité routière. Celle-ci doit être évaluée à partir des données concrètes de l'essai et des mesures compensatoires prévues à cet effet. Les accompagnateurs doivent par exemple avoir reçu une formation spécifique, le tronçon et le protocole de test doivent être appropriés et le bon fonctionnement du véhicule doit avoir été testé au préalable sur une aire fermée. Selon le degré de développement du véhicule, il sera nécessaire de prévoir plus ou moins de mesures compensatoires, afin de garantir la sécurité avec une probabilité suffisante. Comme déjà indiqué au ch. 4.2.1, d'autres autorisations ne relevant pas du droit de la circulation routière pourront être nécessaires en fonction de la situation (par ex. une concession d'essai de radiocommunication de l'Office fédéral de la communication).

À la suite de plusieurs avis exprimés au cours de la procédure de consultation, l'OFROU publiera, au terme des essais, les rapports établis par l'organisme ayant procédé aux essais et portant sur ces derniers ainsi que sur leurs résultats. Afin de pouvoir analyser de manière aussi complète que possible les essais et en tirer des conclusions, l'OFROU peut avoir besoin d'informations détaillées qui ne figurent pas dans les rapports. Pour cette raison, les responsables sont tenus de lui donner accès à l'ensemble des données relatives à leurs essais.

La compétence pour l'octroi d'autorisations pourra notamment être déléguée aux cantons dans le cas où la réalisation de l'essai n'apportera pas de connaissances utiles à la Confédération. Cette délégation suppose toutefois que l'essai ne dépasse pas le cadre régional. L'OFROU fixera le cadre pour la réalisation de ces essais régionaux (par ex. les exigences relatives à l'accompagnement).

Art. 52, al. 1, 2e et 3e phrases, et 2

Dans sa teneur actuelle, la loi octroie au Conseil fédéral la compétence d'autoriser certaines exceptions à l'interdiction des courses sur circuit. Cette disposition a été considérée comme une base légale suffisante pour les exceptions prévues avant 2015 (telles que les courses de motocycles sur gazon et les courses de karts) mais pas pour celle arrêtée en 2015 concernant les courses effectuées dans le cadre du championnat de Formule E (art. 94, al. 3, let. e, OCR). Aussi a-t-il été nécessaire de prendre cette mesure sur la base de l'art. 106, al. 5, LCR et pour une durée limitée. La suppression du terme « certaines » permet d'étendre la compétence du Conseil fédéral de manière à ce que la disposition soit considérée comme une base légale suffisante pour l'exception prévue par voie d'ordonnance pour les courses de Formule E et que la limitation dans le temps puisse être abrogée. Le mot « autoriser » est remplacé par « prévoir ». Cette formulation exprime avec davantage de clarté le fait que le Conseil fédéral se voit attribuer ici une compétence à caractère général et abstrait, et non une compétence pour délivrer des dérogations individuelles et concrètes. Le critère de la protection de l'environnement vient s'ajouter aux exigences à satisfaire (al. 1).

Cette disposition précise encore que les courses sur circuit non frappées d'interdiction sont soumises à autorisation au même titre que d'autres manifestations automobiles et cyclistes sur la voie publique. L'autorisation est délivrée par le canton dont le territoire est emprunté par la course (al. 2).

Art. 57, al. 5, let. c

Comme pour les ceintures de sécurité et les casques pour les véhicules automobiles, le Conseil fédéral aura la possibilité d'introduire une obligation de porter un casque à vélo pour les enfants et les adolescents jusqu'à l'âge de 16 ans.

Art. 59, phrase introductive et al. 4, let. b

Il s'agit d'une adaptation rédactionnelle. Il est fait référence à la loi sur le transport de voyageurs, qui a remplacé la loi sur les transports publics.

Art. 65, al. 2 et 3,

L'al. 2 subit une simple adaptation rédactionnelle.

L'obligation de recourir incombant aux assureurs RC pour les véhicules automobiles en cas de dommages causés alors que le conducteur était dans l'incapacité de conduire ou en excès de vitesse est abrogée. En pareil cas, les assureurs auront désormais simplement un droit de recours, comme pour toutes les autres infractions graves. La disposition relative à l'étendue du recours, qui prévoyait l'obligation de tenir compte du degré de culpabilité et de la situation économique de la personne concernée, n'est plus nécessaire compte tenu de la transformation de l'obligation de recours en droit de recours. En inscrivant l'obligation de recours dans la loi, le Parlement entendait éviter que les assureurs n'engagent des recours qu'à titre symbolique (voir le message du 20 octobre 2010 concernant Via sicura, le programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière[83]).

Art. 89b, phrase introductive, let. d, j et m

La phrase introductive et la let. d sont modifiées sur le plan rédactionnel.

Let. j : Pour des raisons de transparence, la perception des redevances pour l'utilisation des routes nationales est mentionnée explicitement.

Let. m : Afin d'éviter que les éventuelles modifications de la législation en matière de CO_2 n'affectent les dispositions de la LCR, l'énumération spécifique des genres de véhicule est abandonnée au profit d'un renvoi direct à la législation sur le CO_2 (art. 89*b*, let. m, et 89*e*, let. g). Les genres de véhicules concernés par les prescriptions en matière de CO_2 découlent dès lors directement et exhaustivement des dispositions visant à la réduction des émissions de CO_2.

Art. 89d, let. e à h

Let. e et f : L'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF) traite aujourd'hui dans le système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC) les données relatives au contrôle du dédouanement et de l'imposition des véhicules admis à la circulation routière conformément à la loi fédérale du 21 juin 1996 sur l'imposition des véhicules automobiles[84] ainsi qu'à la perception de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations selon la loi fédérale du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations[85]. La base légale y afférente se trouve

[83] FF **2010** 7703, p. 7734.
[84] RS **641.51**
[85] RS **641.81**

aujourd'hui dans une ordonnance (art. 16, al. 1, de l'ordonnance du 30 novembre 2018 sur le système d'information relatif à l'admission à la circulation)[86]. Pour des raisons de systématique, elle est transférée à présent dans la loi.

Let g : Les données pouvant être traitées pour le paiement de la redevance pour l'utilisation des routes nationales (art. 89*b*, let. j).

Let. h : Étant donné que les autorités chargées de l'exécution des dispositions visant à réduire les émissions de CO_2 doivent non seulement consulter certaines données mais également les traiter, notamment celles liées à l'autorisation de l'immatriculation, l'art. 89*d* est complété par une base légale en ce sens.

Art. 89e, let. a, a^bis, b et g

Let. a, a^bis et g : Aujourd'hui déjà, l'ensemble des services mentionnés à l'art. 89*d* qui traitent les données du SIAC peuvent également y accéder en ligne. La modification de la let. a (et le déplacement de la disposition figurant jusqu'ici à la let. a dans la nouvelle let. a^{bis}) permettent désormais de le préciser explicitement, dans un souci de clarté. Afin d'éviter les redondances, la let. b est adaptée en conséquence.

Let. g : Afin d'éviter que les éventuelles modifications de la législation en matière de CO_2 n'affectent les dispositions de la LCR, l'énumération spécifique des genres de véhicule est abandonnée au profit d'un renvoi direct à la législation sur le CO_2.

Art. 89e, let. k, et 89g, al. 6, 2^e phrase

Les modifications des art. 89*e*, let. k, et 89*g*, al. 6, 2^{e} phrase, adoptées par le Parlement le 18 décembre 2020 dans le cadre de la révision de la loi sur la vignette autoroutière[87] mais pas encore entrées en vigueur au moment de la présente révision de la LCR sont rendues obsolètes par les nouvelles adaptations (art. 89*d*, let. f et g en relation avec l'art. 89*e*, let. a) et peuvent être abrogées.

Art. 90, al. 3 et 4

Afin d'octroyer une plus grande marge d'appréciation aux tribunaux, les éléments constitutifs de l'infraction prévue à l'art. 90, al. 3, P-LCR ne seront plus retenus automatiquement si l'un des excès de vitesse mentionnés dans la loi est commis. L'al. 4 définit les excès de vitesse qui doivent être considérés comme particulièrement graves. Si un tel excès de vitesse a été commis, cela ne signifie pas pour autant que son auteur a fait courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort ou qu'il a agi intentionnellement. Les tribunaux jugeront au cas par cas si les éléments objectifs et subjectifs constitutifs de l'infraction sont réunis. Les dépassements hasardeux, la participation à des courses de vitesse illicites avec des véhicules

[86] RS **741.58**
[87] FF **2020** 9709

automobiles et les excès de vitesse particulièrement importants sont des infractions mentionnées comme jusqu'ici à titre d'exemples. Il sera ainsi toujours possible de retenir le délit de chauffard dans d'autres cas si des règles fondamentales de la circulation sont enfreintes intentionnellement au point de faire courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort.

Les éléments objectifs constitutifs de l'infraction sont réunis si une ou plusieurs règles fondamentales de la circulation ont été enfreintes au point de faire courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort. Pour être qualifié, le risque doit se rapporter à un accident entraînant des morts ou des blessés graves. La survenance du résultat doit en outre être relativement évidente. Étant donné que le danger abstrait accru au sens de l'art. 90, al. 2, LCR présuppose la possibilité évidente d'une mise en danger concrète, il est nécessaire de poser comme condition la possibilité particulièrement évidente d'une mise en danger concrète, autrement dit un danger abstrait et accru qualifié pour que l'art. 90, al. 3, P-LCR soit applicable. Le danger doit donc être imminent. Sur la base de l'art. 90, al. 2, LCR, la possibilité générale de la réalisation d'un danger ne suffit que si, en raison de circonstances particulières telles que le moment de la journée, la densité du trafic ou les conditions de visibilité, la survenance d'un danger concret voire d'une blessure était particulièrement évidente et que sa non-réalisation n'est due finalement qu'au hasard. Par contre, une mise en danger concrète de la vie ou de l'intégrité corporelle n'est pas non plus une condition préalable au sens de l'art. 90, al. 3, P-LCR[88].

S'agissant des éléments subjectifs constitutifs de l'infraction, l'intention est requise, étant entendu que le dol éventuel suffit. L'intention doit se rapporter d'une part à la violation d'une règle fondamentale de la circulation et d'autre part au fait que cette violation expose à un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort (double intention). Une intention de mise en danger ou l'intention d'atteindre un certain résultat n'est pas nécessaire[89]. Il n'existe plus de peine privative de liberté minimale ; la loi ne prévoit plus qu'une peine privative de liberté de quatre ans au plus. Ainsi, les infractions visées à l'art. 90, al. 3, P-LCR demeurent des crimes au sens de l'art. 10, al. 2, CP. Par ailleurs, la disposition en question est harmonisée avec l'art. 129 CP, qui ne prévoit pas non plus de peine privative de liberté minimale pour l'infraction de mise en danger de la vie d'autrui.

Si le conducteur fautif réunit à la fois les conditions constitutives de l'infraction d'homicide ou de meurtre (art. 111 CP) et de lésion corporelle grave commise intentionnellement (art. 122 CP), le délit de lésion grave (art. 111 ou 122 CP) absorbe le délit de mise en danger (art. 90, al. 3, P-LCR). Cela signifie que le conducteur est sanctionné au titre de l'art. 111 ou 122 CP pour autant qu'en dehors de la victime avérée, aucune autre personne n'ait été mise en danger[90].

88 Arrêt du Tribunal fédéral 6B_486/2018 du 5 septembre 2018, consid. 2.1
89 Arrêt du Tribunal fédéral 6B_567/2017 du 22 mai 2018, consid. 3.1
90 Arrêt du Tribunal fédéral 6B 567/2027 du 22 mai 2018, consid. 3.1

Le cadre pénal consiste ainsi en une peine privative de liberté de cinq à vingt ans en cas de meurtre et de six mois à dix ans en cas de lésion corporelle grave.

Si d'autres personnes devaient avoir été mises en danger, les art. 111 et 122 CP, d'une part, et l'art. 90, al. 3, P-LCR, d'autre part[91], sont en véritable concurrence. La peine maximale demeure ainsi la peine privative de liberté de vingt ans (art. 40, 49, al. 1, et 111 CP, art. 90, al. 3, P-LCR) ou une peine privative de liberté relevée à quinze ans (art. 49, al. 1, et 122 CP, art. 90, al. 3, P-LCR).

Si le tribunal estime que la personne à l'origine de l'homicide ou de la lésion corporelle grave a agi par négligence (art. 117 ou 125 CP), la concurrence est avérée. Le traitement injuste du délit de mise en danger intentionnelle (art. 90, al. 3, P-LCR) n'est pas entièrement couvert par le délit de lésion par négligence (art. 117 ou 125 CP). La peine maximale est donc une peine privative de liberté de six ans au maximum (art. 49, al. 1, 117 et 125 CP et art. 90, al. 3, P-LCR)[92].

Art. 91, al. 2, let. a, note de bas de page

Il s'agit d'une adaptation rédactionnelle. Seule la note de bas de page est supprimée.

Art. 95, al. 2

Jusqu'ici, cette disposition prévoyait expressément que la peine consistait en une peine pécuniaire de 180 jours-amende au plus. Depuis le 1er janvier 2018, la peine pécuniaire maximale est de 180 jours-amende (jusqu'au 31 décembre 2017, elle était encore de 360 jours-amende). Il n'est donc plus nécessaire de mentionner explicitement la limite maximale de 180 jours-amende dans ces dispositions.

Art. 96, al. 2

La deuxième phrase de la disposition en vigueur – « La peine privative de liberté est assortie d'une peine pécuniaire. » – doit être supprimée. La peine pécuniaire avait été ajoutée parce qu'une peine d'emprisonnement (avec sursis) aurait été trop peu impressionnante pour la personne concernée. Depuis le 1er janvier 2018, l'art. 42, al. 4, CP assume cette fonction. La peine pécuniaire additionnelle prévue dans la LCR à titre de disposition spéciale ne se justifie donc plus sur le plan pratique.

Art. 98a, al. 4

Jusqu'ici, cette disposition prévoyait expressément que la peine consistait en une peine pécuniaire de 180 jours-amende au plus. Depuis le 1er janvier 2018,

91 Arrêt du Tribunal fédéral 6B 567/2027 du 22 mai 2018, consid. 3.1

92 Au sujet de la concurrence avec d'autres dispositions pénales, voir Philippe Weissenberger, *Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz*, 2e édition, Zurich/St. Gall 2015, art. 90 LCR n 183 ss.

la peine pécuniaire maximale est de 180 jours-amende (jusqu'au 31 décembre 2017, elle était encore de 360 jours-amende). Il n'est donc plus nécessaire de mentionner explicitement la limite maximale de 180 jours-amende dans ces dispositions.

Art. 99, al. 1, let. h à j

Ces dispositions[93] sont supprimées en raison de l'abrogation de l'art. 17*a* (enregistreurs de données et éthylomètres anti-démarrage).

Art. 99a Conditions de la répression des conducteurs de véhicules automobiles de puissance ou de vitesse minimes

Les infractions commises avec des véhicules automobiles de puissance ou de vitesse minimes donneront lieu à des allègements de sanction afin d'éviter des cas de rigueur inutiles. Les actes de ce type seront considérés comme des contraventions et sanctionnés par une amende. Par ailleurs, les sanctions pénales appliquées aux usagers de la route non ou faiblement motorisés seront uniformisées.

Le Conseil fédéral doit définir par voie d'ordonnance les « véhicules automobiles de puissance ou de vitesse minimes ». Ainsi, les usagers sauront à la conduite de quels véhicules s'appliquent les allègements de sanction, et le principe de précision sera respecté. Les « véhicules de puissance ou de vitesse minimes » comprennent par exemple les cyclomoteurs (par ex. les vélos électriques lents), les chars à bras pourvus d'un moteur, les monoaxes ou les fauteuils roulants (cf. également les art. 25, al. 1, let. a, et 89, al. 1, LCR) ainsi que les véhicules tendance qui seront éventuellement admis à la circulation dans l'avenir. Ces véhicules ont une vitesse maximale par construction de 30 km/h et une puissance maximale de 2,00 kW.

Art. 100, ch. 4

Si le conducteur d'un véhicule du service du feu, du service de santé, de la police ou de la douane enfreint les règles de la circulation ou des mesures spéciales relatives à la circulation lors d'une course officielle urgente ou nécessaire pour des raisons tactiques, il n'est aujourd'hui déjà pas punissable s'il fait preuve de la prudence imposée par les circonstances et s'il a donné les signaux d'avertissement nécessaires lors des courses officielles urgentes. En vertu du droit actuel, la peine peut être atténuée si le conducteur n'a pas fait preuve de la prudence imposée par les circonstances ou s'il n'a pas donné les signaux d'avertissement nécessaires lors d'une course officielle urgente. La présente révision convertit la possibilité d'atténuer la peine en une obligation. Le pouvoir d'appréciation du juge est restreint dans la mesure où il doit toujours tenir compte de la situation particulière des conducteurs de véhicules prioritaires lors de la fixation de la peine. Cette restriction paraît acceptable. L'aspect central est

[93] RO **2012** 6291

que le juge demeure tenu de déterminer en fonction des circonstances du cas concret à quel point la situation particulière influence la peine.

Art. 105a Aides financières en faveur de nouvelles technologies

L'al. 1 a pour but de permettre à l'OFROU de financer des mesures de promotion, des installations pilotes ou de démonstration ainsi que des projets ou des essais *in situ* visant à tester de nouvelles technologies. Dans la mesure où l'état actuel des connaissances ne permet pas encore de définir en détail les exigences techniques nécessaires, la formulation choisie est relativement ouverte et conforme à la LSu. Le soutien apporté par l'OFROU peut prendre la forme d'un cofinancement de mesures de promotion dans le cadre du Bureau de coordination pour la mobilité durable, d'un cofinancement d'installations expérimentales pour la conduite automatisée et d'essais de pelotons routiers (*platooning* ; plusieurs véhicules se suivent de très près grâce à une technologie de guidage) sur le réseau suisse des routes nationales ou d'un cofinancement d'installations pilotes ou d'essais *in situ* pour l'échange de données entre véhicules et infrastructure ainsi qu'entre véhicules. La disposition proposée se fonde notamment sur la réglementation figurant déjà à l'art. 31 LTV et à l'art. 41 de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs[94], ainsi qu'à l'art. 49 de la loi du 30 septembre 2016 sur l'énergie[95]. Le champ d'application est défini de manière un peu plus restrictive que dans la LTV et les installations dignes de promotion y sont précisées.

Selon l'al. 2, les mesures de promotion de l'OFROU s'appliqueront en priorité sur le territoire suisse. Exceptionnellement, l'OFROU pourra soutenir des installations pilotes ou de démonstration situées à l'étranger, de même que des projets pilotes ou de démonstration menés à l'étranger, à la condition toutefois que ces installations ou projets créent de la valeur ajoutée en Suisse. Ce serait envisageable notamment pour un projet transfrontalier auquel des entreprises suisses participeraient activement et pour lequel elles établiraient des rapports destinés à la Suisse.

L'al. 3 précise sur le plan légal, conformément à la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions[96] (LSu), les principaux critères qui doivent être remplis de façon cumulative pour qu'un soutien puisse entrer en ligne de compte. Il convient de mentionner en particulier l'exigence que le projet ait un effet bénéfique sur le transport durable, autrement dit sur la sécurité routière et la fluidité du trafic (let. b)

Selon l'al. 4, la part de la contribution aux frais imputables peut atteindre 50 % au maximum, de manière à garantir que l'éventuel bénéficiaire d'une aide financière doive avoir un grand intérêt à la réalisation du projet et fournir une prestation propre suffisante (voir aussi art. 7 LSu).

94 RS **745.16**
95 RS **730.0**
96 RS **616.1**

L'al. 5 dispose que le Conseil fédéral fixera dans une future ordonnance les autres prescriptions, notamment les exigences concernant la demande, les coûts imputables et la compétence de l'OFROU d'autoriser dans des cas motivés une demande de prolongation du délai fixé pour l'achèvement du projet. Le Conseil fédéral pourra également préciser dans l'ordonnance les conditions énoncées à l'al. 3 et les obligations de renseigner incombant au bénéficiaire de l'aide financière conformément à l'art. 15*c* LSu.

Art. 106, al. 2bis

Le Conseil fédéral sera expressément habilité, dans des cas particuliers, à autoriser des dérogations à certaines dispositions de ses ordonnances. Il pourra ainsi, dans ses ordonnances, octroyer à l'OFROU la compétence de rendre des décisions individuelles et concrètes. Certaines règles figurant actuellement dans diverses ordonnances (par ex. art. 97, al. 1, OCR) bénéficient ainsi d'une base légale satisfaisant aux exigences actuelles.

Art. 106a, al. 1 Traités internationaux

Al. 1

Le 18 juin 2015, le Conseil fédéral a déjà conclu un accord avec la Principauté de Liechtenstein qui porte sur les objets visés aux al. a à f[97]. Il est concevable que la Suisse conclue des traités semblables avec d'autres États. Dans ce cadre, il devra s'en tenir aux objets pour lesquels l'Assemblée fédérale lui a délégué une compétence législative.

Al. 1, let. a

Il s'agit d'une adaptation rédactionnelle.

Al. 1, let. b et c

Le Conseil fédéral pourra conclure avec d'autres États des traités sur la reconnaissance de permis de conduire ou de permis de circulation (par ex. permis de circulation collectifs) ou l'interdiction d'en faire usage, sur la reconnaissance de certificats de capacité, de formations complémentaires et d'autorisations (let. b) ainsi que sur l'immatriculation de véhicules (let. c).

L'accord susmentionné entre la Suisse et la Principauté de Liechtenstein prévoit par exemple la reconnaissance mutuelle des permis de conduire et des permis d'élève conducteur, des autorisations d'enseigner la conduite, des certificats de capacité, des cours de formation continue, etc. Sur la base de l'art. 106*a*, al. 1, le Conseil fédéral pourra conclure également avec des États voisins tels que l'Allemagne ou l'Italie des traités de reconnaissance mutuelle de permis de

97 Accord du 18 juin 2015 sur la circulation routière entre la Confédération suisse et la Principauté de Liechtenstein, RS **0.741.531.951.4**

circulation collectifs et des plaques de contrôle correspondantes. Grâce à de tels accords, les permis de circulation collectifs suisses pourront être reconnus à l'étranger comme les permis de circulation collectifs étrangers le sont d'ores et déjà en Suisse. L'accord entre la Suisse et la Principauté de Liechtenstein réglemente d'autres questions d'immatriculation, par exemple le cas où le lieu de stationnement d'un véhicule immatriculé par une partie contractante est transféré sur le territoire de l'autre partie contractante. Le Conseil fédéral pourra continuer de réglementer la collaboration en la matière.

Let. d

Il s'agit d'une adaptation rédactionnelle. Le contenu de l'art. 106*a,* al. 1, let. b en vigueur est transféré à la let. d.

Let. e

Le contenu de l'art. 106*a*, al. 4 et une partie de l'art. 106*a*, al. 3 en vigueur sont transférés à l'art. 106*a*, al. 1, let. e. Une adaptation rédactionnelle est opérée avec le remplacement du terme « utilisation » de l'art. 106*a*, al. 4 par le terme « participation », utilisé dans l'accord avec la Principauté de Liechtenstein. Par ailleurs, le Conseil fédéral pourra conclure des traités avec d'autres États étrangers sur la communication de données issues du SIAC.

Let. f

Une partie du contenu de l'art. 106*a*, al. 3 en vigueur est transférée à l'al. 1, let. f.

Let. g

Le contenu de l'art. 106*a*, al. 2, 1re phrase en vigueur est transféré à la let. g.

Al. 2

Pour pouvoir conclure des traités internationaux de manière autonome, le Conseil fédéral doit y être autorisé explicitement dans une loi ou dans un traité international approuvé par l'Assemblée fédérale. La portée de la LOGA étant devenue plus restrictive, il est désormais nécessaire de prévoir une autorisation explicite dans la LCR (art. 7*a*, al. 1, LOGA), afin que le Conseil fédéral puisse décider comme jusqu'ici d'éventuels amendements.

Let. g

La compétence du Conseil fédéral d'autoriser des amendements à l'AETR est inscrite dans cette disposition de la LCR, et la loi spéciale du 18 mars 2016 sera abrogée. Le Conseil fédéral sera désormais habilité à proposer lui-même des amendements à l'AETR au lieu de pouvoir uniquement approuver des propositions d'amendement de tiers (cf. ch. 1.1.4).

Al. 3

Compte tenu de la portée désormais restrictive de la LOGA et de l'éparpillement des bases légales, une autorisation expresse dans la LCR s'impose, afin que le Conseil fédéral puisse décider comme jusqu'ici d'éventuels amendements à l'annexe 1 ATT.

Les poids maximaux autorisés et les longueurs maximales prévus par l'ATT pour le trafic transfrontalier correspondent aux valeurs fixées aujourd'hui dans la LCR. Le fait que les exceptions motivées par des raisons liées au droit environnemental s'appliquent aussi au trafic transfrontalier sert les intérêts de la Suisse et les objectifs poursuivis avec l'ATT (politique coordonnée des transports, prise en considération des exigences de la protection de l'environnement). Aussi convient-il d'octroyer au Conseil fédéral la compétence d'approuver la modification de l'annexe 6 ATT, pour autant que les exceptions aux poids maximaux autorisés et aux longueurs maximales au profit de l'environnement soient limitées au surplus de poids ou à la longueur supplémentaire requis pour ces mesures.

Al. 4

Une délégation de compétences de ce type est déjà inscrite aujourd'hui à l'art. 106*a*, al. 2 et se justifie dans le cadre prévu.

5.2 Loi fédérale autorisant le Conseil fédéral à approuver des amendements à l'Accord européen du 1er juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par la route

Le 8 octobre 1999, l'Assemblée fédérale a approuvé l'AETR. Dans le même temps, elle a autorisé le Conseil fédéral à approuver des amendements audit accord par voie de loi spéciale. Le Parlement a renouvelé cette loi spéciale le 18 mars 2016. Dans le contexte de la simplification du droit fédéral, il ne semble plus opportun de maintenir une loi spécifique pour cette délégation de compétences. Aussi est-il prévu d'abroger cette dernière (cf. ch. 1.1.4).

5.3 Loi sur les amendes d'ordre

Art. 7, al. 1

La disposition est modifiée de telle sorte que des personnes morales soient expressément désignées comme détentrices de véhicules auxquelles l'amende d'ordre peut être infligée (cf. ch. 1.1.4).

6 Conséquences

6.1 Conséquences pour la Confédération

Véhicules équipés d'un système d'automatisation :

La transposition de la conduite automatisée dans le droit constitue une nouvelle tâche permanente et nécessite la création de quatre postes à plein temps au sein du DETEC (OFROU). Il faudra ainsi élaborer et développer les bases légales matérielles pour la conduite automatisée, en coordination avec les personnes concernées issues de la recherche, de l'enseignement et de la pratique ainsi qu'avec les autorités politiques. L'engagement de la Suisse à l'échelon international doit également être renforcé par une participation active à de nouveaux projets de réglementation ou groupes internationaux et par la coordination de leur mise en œuvre. Afin d'éviter que les nouvelles tâches n'entraînent un investissement supplémentaire considérable pour les cantons, la Confédération devra, comme demandé lors de la consultation, leur fournir diverses aides à l'exécution. Vu l'importance modérée de la réception par type et la grande utilité des contrôles ultérieurs concernant les véhicules équipés d'un système d'automatisation, l'OFROU devra mettre en place et assurer pour ceux-ci une surveillance du marché. En outre, des moyens matériels chiffrés à 200 000 francs par an seront consacrés à des prestations externes (notamment 1 à 3 expertises par an concernant des questions spécifiques). Les charges financières correspondantes seront compensées dans l'enveloppe budgétaire de l'OFROU.

La disposition incitative génèrera un besoin financier d'environ 2 millions de francs par an, qui pourra également être compensé dans le budget ordinaire de l'OFROU.

Motion 15.3574 Freysinger – Annulation du permis de conduire à l'essai

La Confédération devra adapter le SIAC en vue de la mise en œuvre de la modification législative proposée. Les coûts occasionnés peuvent être financés via le budget ordinaire de l'OFROU, ce dernier étant responsable du système. Les besoins en ressources humaines pour cette tâche peuvent être couverts par les effectifs actuels de l'OFROU.

Motion 13.3572 Hess – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires

Étant donné que l'adaptation des poids implique des charges administratives et financières pour le requérant, il ne devrait pas y avoir de forte augmentation du nombre de mutations. Par conséquent, la nouvelle réglementation ne devrait pas avoir d'incidences significatives sur les recettes de la RPLP.

6.2 Conséquences pour les cantons et les communes ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne

Le projet de loi peut être mis en œuvre avec les structures cantonales existantes. Les réglementations ci-après entraînent une hausse ou une baisse des charges :

Véhicules équipés d'un système d'automatisation

Le projet n'a pas d'incidences notables pour les cantons et les communes. Avec l'admission à la circulation des véhicules sans conducteur, la charge de travail des autorités cantonales augmentera par rapport aux immatriculations actuelles. Ces véhicules devraient toutefois rester très peu nombreux ces prochaines années. La possibilité d'autoriser des essais dans le cadre régional peut certes impliquer des charges supplémentaires, mais le concours des autorités cantonales et en particulier des services cantonaux des automobiles est déjà nécessaire aujourd'hui lors de la délivrance d'autorisations par la Confédération. Les cantons jouissent en outre d'une grande marge de manœuvre dans leur évaluation des demandes. Ils sont libres d'autoriser ou non les essais. Dans ce contexte, les charges supplémentaires indésirables sont quasi inexistantes pour les cantons et les villes. En revanche, les villes et les communes ont la possibilité de tester de nouvelles formes et offres de mobilité, ce qui leur permet de mieux évaluer et prévoir l'impact de ces nouvelles technologies et l'évolution future du trafic, voire d'exploiter déjà régulièrement ces formes de mobilité sur des tronçons prédéfinis. Le développement de nouveaux modèles commerciaux en lien avec les véhicules équipés d'un système d'automatisation élargit l'offre de transports et peut se révéler bénéfique pour la desserte des petites communes.

Motion 15.3574 Freysinger – Annulation du permis de conduire à l'essai

Les autorités d'exécution cantonales doivent adapter leurs systèmes informatiques pour mettre en œuvre la modification législative proposée. Ces adaptations leur en coûteront, pour l'ensemble du pays, autour de 200 000 francs. L'estimation repose sur les expériences faites avec des adaptations comparables. En outre, les autorités d'exécution cantonales devront former leur personnel en vue de l'application de la nouvelle réglementation.

Motion 13.3572 Hess – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires

Les autorités d'exécution cantonales chargées d'abaisser ou d'augmenter le poids des véhicules automobiles ou des remorques feront face à des charges supplémentaires. Ces dernières ne devraient pas être trop importantes, dans la mesure où les détenteurs de véhicules peuvent d'ores et déjà faire adapter le poids total de leur véhicule une fois par an. Les charges supplémentaires pourront être compensées par des émoluments.

Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

Les sites où se dérouleront des courses sur circuit autorisées génèreront des charges supplémentaires (procédure d'autorisation).

6.3 Conséquences économiques

Véhicules équipés d'un système d'automatisation

La réglementation a des conséquences positives sur l'économie. La promotion de la transformation numérique dans le domaine des transports ouvre de nouveaux domaines d'activité tournés vers l'avenir pour l'économie. Le fait qu'il soit possible d'autoriser des essais permet à la Suisse de promouvoir l'innovation dans ces domaines d'avenir et de se démarquer, comme le montrent les essais réalisés jusqu'à maintenant.

Motion 13.3572 Hess – Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires

La RPLP diminuera de façon marginale pour les transporteurs qui peuvent profiter de la flexibilisation au-delà de ce que permet la réglementation actuelle. De même, les conséquences d'une possible augmentation de la charge financière en raison des nouvelles bases de calcul de la RPLP concernant les remorques pourront être atténuées. Les transporteurs assumeront toutefois les frais administratifs pour la demande d'abaissement et d'augmentation du poids ainsi que les émoluments imposés par les services des automobiles pour l'autorisation et l'inscription dans le permis de circulation.

Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

L'autorisation de courses de Formule E va promouvoir la place scientifique suisse dans le domaine de la mobilité électrique et devrait avoir des effets bénéfiques pour le tourisme et l'économie.

6.4 Conséquences sociales

Véhicules équipés d'un système d'automatisation

Les véhicules équipés d'un système d'automatisation étoffent les offres de mobilité et peuvent en particulier faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite. La réalisation d'essais permet de mieux faire accepter les véhicules automatisés auprès de la population en rendant cette technologie accessible à un large public. La population peut ainsi mieux comprendre le fonctionnement de ces véhicules, s'y habituer et prendre confiance en celui-ci.

Motion 15.3574 Freysinger – Annulation du permis de conduire à l'essai

Les mesures prises à l'encontre des titulaires d'un permis de conduire à l'essai en cas d'infractions commises durant la période probatoire répondront davantage au

principe de proportionnalité. Cette adaptation du droit permettra de mieux faire accepter les mesures.

Motion 17.3632 de la CTT-E – Adaptation du programme Via sicura

L'adaptation des mesures à l'encontre des chauffards offrira aux autorités d'exécution et aux tribunaux une plus grande marge d'appréciation pour juger les délits visés à l'art. 90, al. 3, P-LCR. Ils pourront ainsi mieux tenir compte des circonstances du cas d'espèce et éviter des cas de rigueur indésirables. Il en va de même pour les assureurs RC des véhicules automobiles grâce à la transformation de leur obligation de recours en un droit de recours. Ces changements permettront de mieux faire accepter les mesures.

6.5 Conséquences environnementales

Véhicules équipés d'un système d'automatisation

Les véhicules équipés d'un système d'automatisation ont un impact positif sur l'environnement dans le sens où ils adoptent une conduite préventive et efficace, ont tendance à favoriser l'expansion des véhicules à propulsion électrique et créent des opportunités pour de nouvelles offres de mobilité durables et multimodales, avec lesquelles le taux d'occupation des véhicules est optimisé et l'utilisation de ces derniers est plus efficace. Les véhicules équipés d'un système d'automatisation et concernés par la présente compétence législative ne devraient pas faire augmenter substantiellement le nombre de trajets, dans la mesure où ces véhicules nécessitent toujours un conducteur ou ne peuvent être utilisés que sur des tronçons prédéfinis.

Dérogations au poids maximal autorisé et à la longueur maximale

Cette réglementation permettra de promouvoir les véhicules à faibles émissions.

Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

L'autorisation de courses de Formule E peut entraîner une augmentation des achats de véhicules à propulsion électrique (en lieu et place de véhicules équipés de moteurs à combustion) et ainsi réduire le bruit et les émissions de polluants sur les routes.

6.6 Conséquences pour la sécurité routière et la fluidité du trafic

Véhicules équipés d'un système d'automatisation

L'introduction de véhicules équipés d'un système d'automatisation peut contribuer à améliorer la sécurité routière et la fluidité du trafic. Il ne faudra toutefois s'attendre à des améliorations notables dans ces domaines qu'à moyen terme, lorsque la technologie aura évolué après de premières utilisations sur la voie publique et qu'une grande partie des véhicules en circulation disposeront

d'un système d'automatisation sophistiqué. Néanmoins, dans un premier temps, il faut veiller à ce que le niveau de sécurité actuel puisse être maintenu et qu'aucune conséquence néfaste pour la fluidité du trafic n'apparaisse. Le potentiel en matière de sécurité routière et de fluidité du trafic pourra être davantage optimisé quand les véhicules non seulement rouleront en utilisant un système d'automatisation mais seront aussi en grande partie interconnectés.

Motion 15.3574 Freysinger – Annulation du permis de conduire à l'essai

L'adaptation ne compromettra pas l'efficacité de la période d'essai, et aucune conséquence néfaste pour la sécurité routière n'est à prévoir.

Motion 17.3632 de la CTT-E – Adaptation du programme Via sicura

L'adaptation des mesures ne réduira pas leur efficacité de manière significative. Par conséquent, il ne faut pas s'attendre à ce que la sécurité routière s'en trouve compromise.

7 Aspects juridiques

7.1 Constitutionnalité

Le projet se fonde sur l'art. 82 de la Constitution[98] (Cst.), lequel confère à la Confédération la compétence de légiférer sur la circulation routière. La révision en question de la loi se situe dans le cadre de cette compétence dévolue à la Confédération.

7.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

Le projet est compatible avec les obligations internationales de la Suisse. La compatibilité avec le droit européen est garantie. Par ailleurs, le projet ne contredit en rien les accords bilatéraux entre la Suisse et l'UE (ATT et accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité[99]) et n'engendre pas d'entraves techniques au commerce. La réglementation proposée pour les véhicules équipés d'un système d'automatisation exploite dans une large mesure la marge de manœuvre offerte par les traités internationaux tels que la Convention sur la circulation routière. La délégation de la compétence concernant la réglementation de la décharge de certaines obligations des conducteurs permet de réagir plus rapidement à des modifications des traités internationaux. La Suisse peut ainsi remplir ses obligations dans le domaine de la circulation internationale de manière ciblée.

98 RS **101**
99 RS **0.946.526.81**

7.3 Forme de l'acte à adopter

Le projet contient des dispositions importantes fixant des règles de droit, qui doivent être édictées sous la forme d'une loi fédérale, conformément à l'art. 164, al. 1, Cst. et à l'art. 22, al. 1, de la loi du 13 décembre 2002 sur le Parlement[100] (LParl). L'acte est sujet au référendum.

7.4 Frein aux dépenses

Le projet ne contient pas de dispositions relatives aux subventions qui entraînent de nouvelles dépenses périodiques de plus de 2 millions de francs. Il n'est donc pas soumis au frein aux dépenses (art. 159, al. 3, let. b, Cst.).

7.5 Conformité à la loi sur les subventions

La nouvelle disposition « Aides financières en faveur de nouvelles technologies » (art. 105*a* P-LCR) est à la fois conforme à la LSu et formulée de manière ouverte, car l'état actuel des connaissances ne permet pas encore de déterminer intégralement les exigences matérielles à cet égard. Conformément à la LSu, la disposition précise ici sur le plan légal les premiers critères décisifs qui doivent être remplis pour qu'un soutien puisse entrer en ligne de compte. Les précisions nécessaires seront apportées par voie d'ordonnance sur la base de ces principes.

7.6 Délégation de compétences législatives

Les articles ci-après du projet délèguent de nouvelles compétences au Conseil fédéral :

- Art. 2, al. 2 : cette disposition fournira au Conseil fédéral une base légale explicite concernant les exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit, qui sont déjà réglées par voie d'ordonnance.
- Art. 9, al. 2bis : cette disposition octroiera au Conseil fédéral la compétence de déroger au poids maximal autorisé et à la longueur maximale afin de réduire les émissions de CO_2 ; pour autant, la capacité de chargement de ces véhicules ne devra pas s'en trouver augmentée.
- Art. 25*b* à 25*d* : la compétence d'édicter des dispositions dans les domaines de l'immatriculation de véhicules équipés d'un système d'automatisation et de la décharge de certaines obligations du conducteur est déléguée au Conseil fédéral. La justification de cette mesure figure au ch. 4.1.2.

100 RS **171.10**

- Art. 57, al. 5, let. c : le Conseil fédéral se voit octroyer la compétence d'introduire une obligation de porter un casque à vélo pour les enfants et les adolescents jusqu'à l'âge de 16 ans.
- Art. 99*a* : le Conseil fédéral définira dans une ordonnance les « véhicules de puissance ou de vitesse minimes », pour lesquels un allègement des sanctions est prévu. Seront notamment considérés comme tels les cyclomoteurs (par ex. vélos électriques lents), les chars à bras pourvus d'un moteur, les monoaxes ou les fauteuils roulants (voir aussi art. 25, al. 1, let. a, et 89, al. 1, LCR), ainsi que les véhicules tendance qui seront éventuellement admis à la circulation à l'avenir. Ces véhicules ont une vitesse maximale par construction de 30 km/h et une puissance maximale de 2,00 kW.
- Art. 106, al. 2bis : le Conseil fédéral pourra habiliter l'OFROU à autoriser, dans des cas particuliers, des dérogations à certaines dispositions de ses ordonnances. Il pourra ainsi, dans ses ordonnances, octroyer à l'OFROU la compétence de rendre des décisions individuelles et concrètes, notamment pour éviter des cas de rigueur (cf. ch. 4.1.4).
- Art. 106*a* : en vertu de l'art. 166 Cst., l'Assemblée fédérale approuve les traités internationaux, à l'exception de ceux dont la conclusion relève de la seule compétence du Conseil fédéral en vertu d'une loi ou d'un traité international. La délégation des compétences en matière de conclusion de traités internationaux conférée par la LCR est donc constitutionnelle.

  En vertu de l'art. 48*a*, al. 1, LOGA, le Conseil fédéral peut déléguer à un office la compétence de conclure, de modifier ou de dénoncer un traité international de portée mineure. Le Conseil fédéral fixera les délégations de compétence à l'OFROU dans une ordonnance. Puisque, conformément à l'art. 22, al. 3, LParl, le Conseil fédéral est tenu de consulter les commissions compétentes de l'Assemblée fédérale avant d'édicter des ordonnances lorsqu'elles en font la demande, les droits du Parlement sont intégralement préservés dans le cadre de la compétence accordée au Conseil fédéral de conclure des traités internationaux.

7.7 Protection des données

La mémorisation de certaines données des conducteurs dans un enregistreur de mode de conduite est exigée pour l'exploitation de véhicules équipés d'un système d'automatisation. Les ch. 4.1.2 et 5 (art. 25*f* et 25*g*) expliquent de quelle manière la loi tient compte à cet égard des exigences prévues par le droit de la protection des données.