



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassenverkehr

16ème FORUM DES COURTIERS

Quelles voitures sur nos routes demain? Conduite automatisée

2. Juin 2026

Maja Ouertani, responsable sécurité automobile et surveillance à L'OFROU

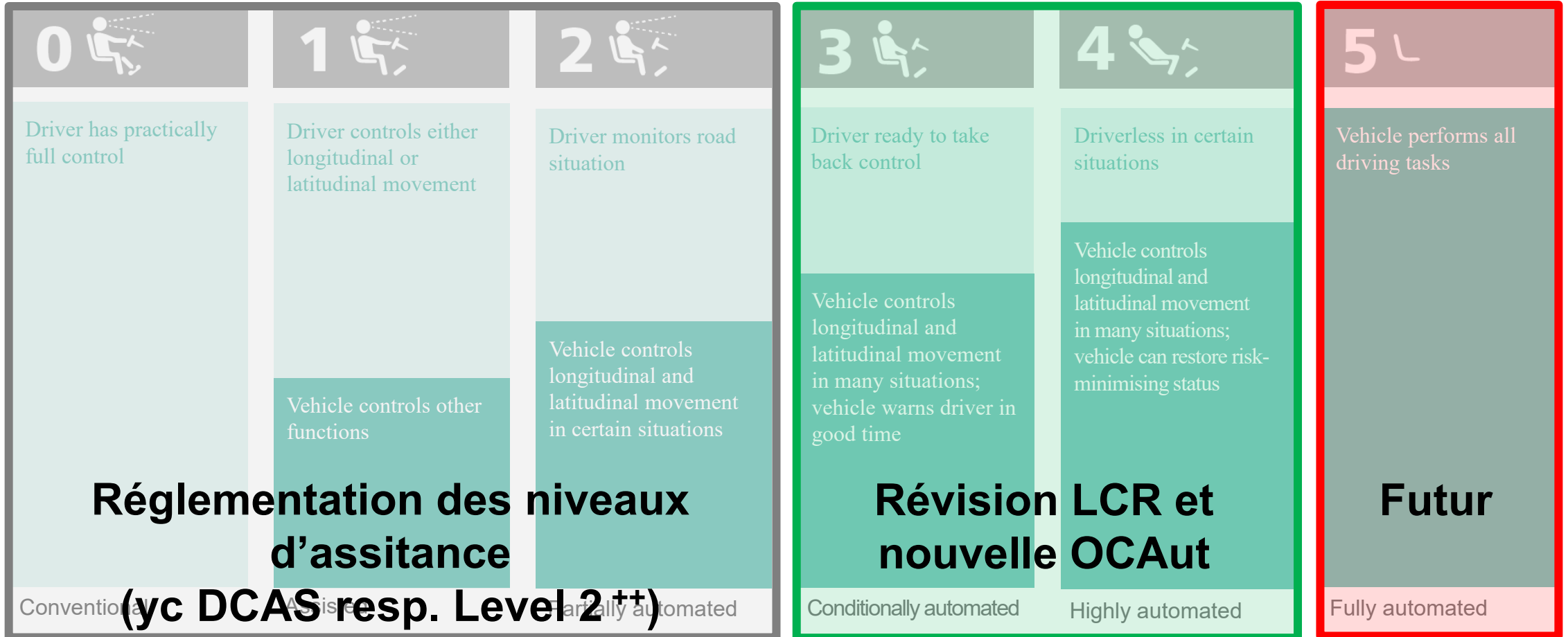


Potentiels significatifs de la conduite automatisée

- Amélioration de la sécurité routière et de la fluidité du trafic
- Augmentation de l'efficacité de la chaîne des transports, notamment par une meilleure utilisation des capacités routières existantes
- Réduction de la consommation d'énergie et des émissions, grâce à un trafic plus régulier
- Optimisation des services de transport, de l'aménagement des zones rurales et de l'intégration des personnes à mobilité réduite
- Permettre de nouveaux modèles économiques tournés vers l'avenir
- Base pour des innovations économiques



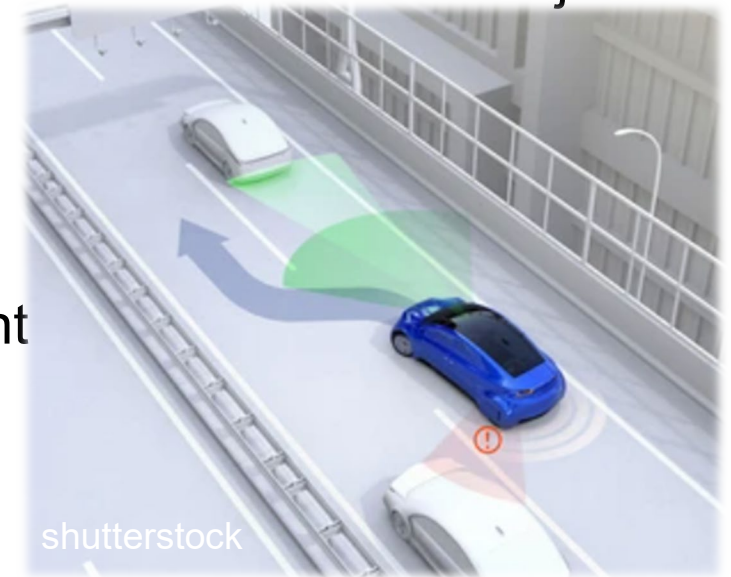
Bases légales pour la conduite automatisée





Réglementation des systèmes d'assistance

- Les systèmes d'aide à la conduite peuvent améliorer la sécurité routière
- Les systèmes d'aide à la conduite de niveau 2+ (DCAS) sont également disponibles en Suisse
- La responsabilité pour le véhicule et du comportement au volant incombe toujours entièrement au conducteur
- En Suisse, il est interdit de lâcher le volant
- Conclusion : les yeux sur la route, les mains sur le volant





Cas d'application de la nouvelle réglementation

1. Véhicule pourvu d'un dispositif émettant des invitations à reprendre le contrôle





Véhicule équipé d'un dispositif émettant des invitations à reprendre le contrôle

- Nécessite une conductrice ou un conducteur
- Utilisation limitée aux autoroutes
- Décharge le conducteur dans un cadre limité:
 - Lâcher le volant est autorisé
 - Pas de surveillance permanente de la route et du trafic
 - Rester en permanence prêt à reprendre le contrôle du véhicule
 - Aucune activité pouvant retarder la reprise du contrôle du véhicule





Cas d'application de la nouvelle réglementation

2. Véhicule équipé d'un système d'automatisation pour le parcage

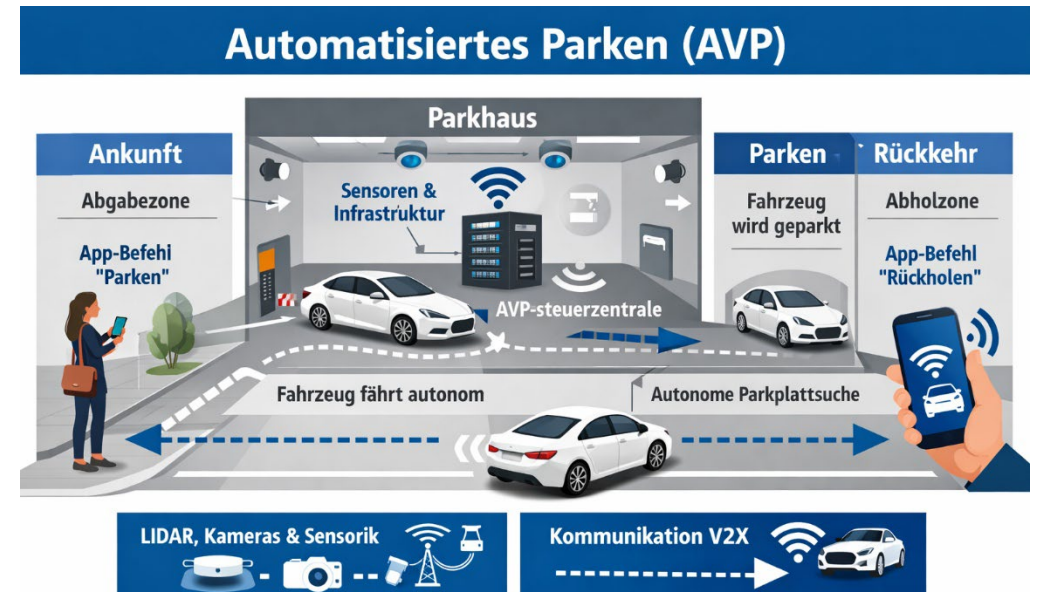


Symbolbild KI-generiert



Stationnement automatisé

- À l'intérieur de parkings et places de stationnement autorisés et signalés par les autorités
- Trafic mixte autorisé
- Le véhicule peut manoeuvrer en mode automatisé
- Le conducteur n'a pas besoin d'être à côté
- L'exploitant du parking a les obligations de surveillance
- Certaines fonctions peuvent être assurées par l'infrastructure extérieure (par ex. capteurs au sol)





Cas d'application de la nouvelle réglementation

3. Véhicule sans conducteur

Doivent être surveillés par un opérateur

- Le propriétaire doit garantir, la sécurisation des enfants et l'arrimage correcte des charges
- Circulation uniquement dans des zones d'utilisation définies
- Zones approuvés par l'autorité au cas par cas
- Le système doit maîtriser le trajet en toute sécurité
- L'autorité peut imposer des mesures supplémentaires





Approbation des zones d'utilisation pour véhicules sans conducteur

- Nouvelle tâche des cantons
- L'approbation est obligatoire pour obtenir la carte grise et les plaques
- Soutien de l'OFROU pour la mise en place:
 - Groupe d'accompagnement
 - Instructions pour l'approbation des zones



Cas d'application de la nouvelle réglementation

4. Véhicules sans conducteur aux dimensions réduites et de vitesse minime

- Le Message concernant la révision de la loi fédérale sur la circulation routière [FF 2021 3026](#) indiquait déjà que le Conseil fédéral n'exercerait pas cette compétence pour le moment. Cela s'explique principalement par des conflits d'objectifs liés à l'utilisation de ces véhicules et à leurs domaines d'application, qui relèvent du domaine des piétons et de la mobilité douce.
- C'est pourquoi, pour l'instant, seuls des essais pilotes sont possibles pour ce type de véhicules !
- Les essais pilotes sont importants pour acquérir davantage de connaissances, d'expérience et de données factuelles (p.e. concernant l'acceptation par la population)

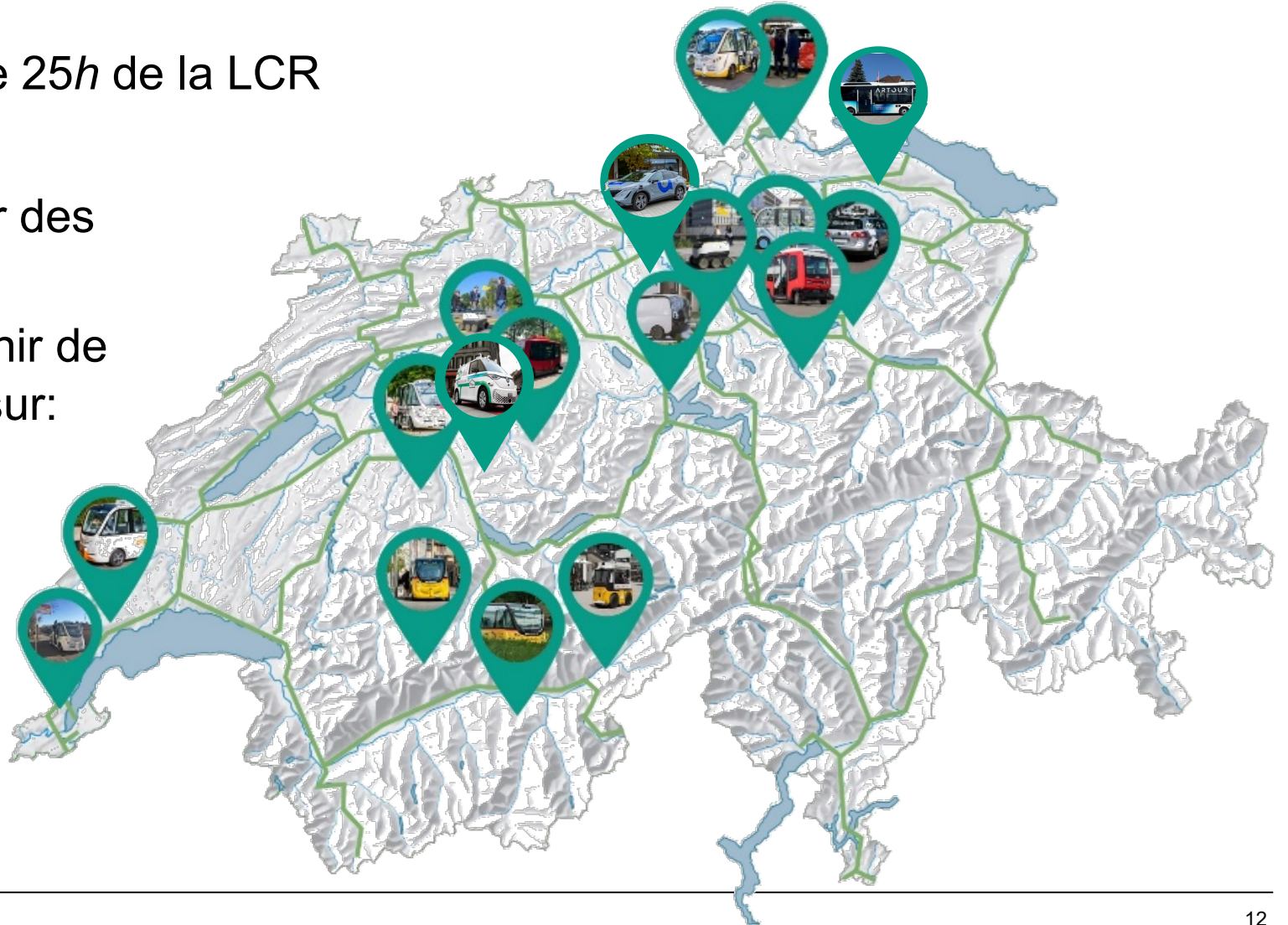




Déroptions possibles pour des essais pilotes

Projet pilotes selon l'article 25h de la LCR

- L'OFROU peut autoriser des projets pilotes
- Le projet pilote doit fournir de nouvelles informations sur:
 - l'état de la technique
 - la mise en oeuvre et l'utilisation concrète





Quelques projets pilotes (catégorie M et N)





Quelques projets pilotes de ces véhicules





Petite remarque sur les robots de livraison

Conformément aux dispositions légales en vigueur:

Loi fédérale sur la circulation routière

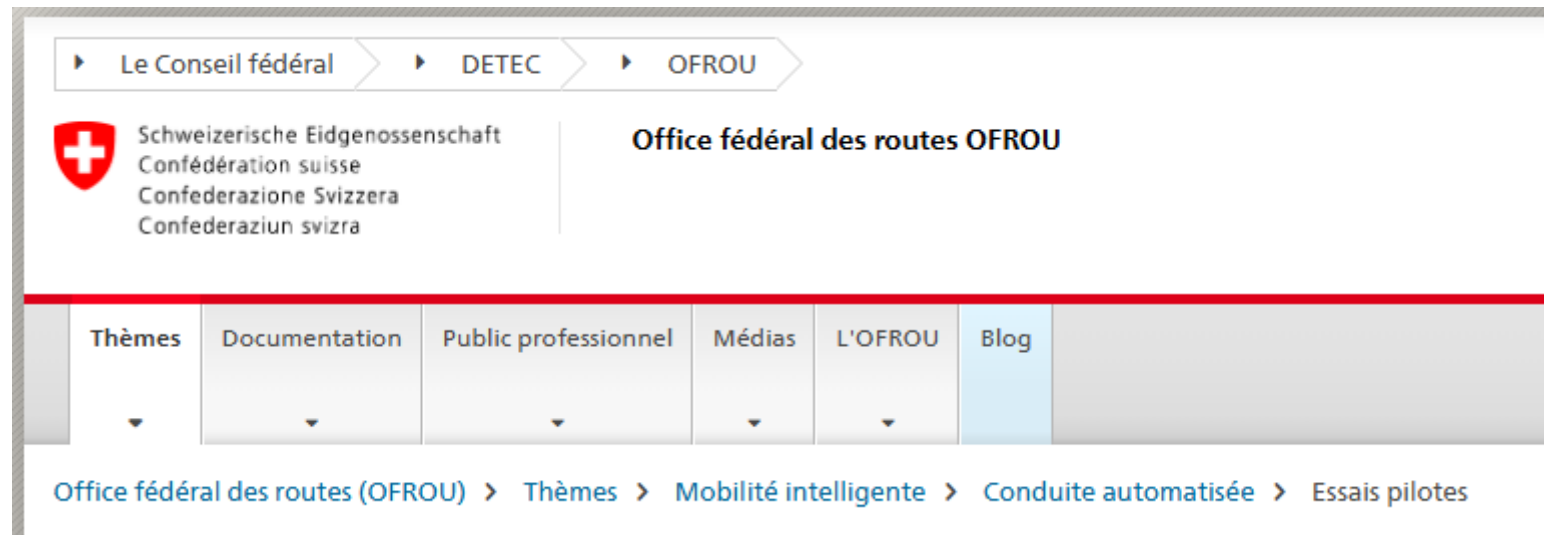
- Art. 7 Véhicules automobiles
-

¹ Est réputé véhicule automobile au sens de la présente loi tout véhicule pourvu d'un propre dispositif de propulsion lui permettant de circuler sur terre sans devoir suivre une voie ferrée.



Projets pilotes

- Vue d'ensemble des projets pilotes en cours et achevés sur la site internet de l'OFROU:



<https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/mobilite-intelligente/conduite-automatisee/essais-pilotes.html>



Réglementation en matière de responsabilité

Ce qui suit s'applique toujours (pour tous les niveaux d'automatisation):

LCR art. 58 Responsabilité civile du détenteur de véhicule automobile et

LCR art. 63 Assurance obligatoire

- Aujourd'hui: aucune mesure à prendre
- L'assurance peut exercer un recours lorsqu'un produit est défectueux
- Ce droit de recours pourrait gagner en importance (L3 et L4)



Mise en pratique OCAut aujourd'hui est demain

- Règlements internationaux applicables en vertu de l'OCAut :
 - UE : homologation des véhicules sans conducteur produits en petite série (jusqu'à 1 500 unités par an)
 - CEE-ONU: homologation des véhicules avec demande de prise en charge sur autoroute
- Les prescriptions concernent les exigences techniques et l'homologation
- Les dernières évolutions de la réglementation internationale:
 - UE : les systèmes de stationnement automatisé peuvent faire l'objet d'une homologation en série illimitée
 - CEE-ONU : un règlement et des prescriptions techniques générales (RTM) relatifs à l'homologation des systèmes d'automatisation sont prêts à être adoptés par le WP.29
 - CEE-ONU : nouvelles sous-catégories de véhicules X et Y pour les véhicules sans conducteur



Défis réglementaires

- La conduite automatisée comporte des opportunités. Il convient d'exploiter les opportunités et d'éviter les risques
- Il en résulte des questions juridiques variées, interdisciplinaires et étroitement liées entre elles, auxquelles répondront notamment les rapports sur les postulats suivants:
 - Postulat 24.4244 Töngi «Jeter les bases d'une mobilité durable grâce à la conduite automatisée»
 - Postulat 25.4019 Wicki «Mise à disposition de moyens financiers pour l'introduction de nouvelles offres innovantes dans le transport régional de voyageurs»



Vous trouverez des informations supplémentaires sous:

<https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/mobilite-intelligente/conduite-automatisee.html>

Pour toute question relative à la conduite automatisée, vous pouvez vous adresser à :

maja.ouertani@astra.admin.ch

(questions techniques et de droit des assurances)