Centre Patronal

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Par courrier électronique :
svg@astra.admin.ch

Paudex, le 3 janvier 2024

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

Monsieur le Conseiller fédéral,

Notre organisation a examiné avec intérêt l'objet cité en titre, mis en consultation par vos soins. Par la présente, nous souhaitons vous faire part de notre position.

Remarques générales

Nous saluons le fait que le Conseil fédéral endosse un rôle de pionnier avec la mise en consultation de ces deux ordonnances. En effet, l'ordonnance sur la conduite automatisée (OCA) défriche un terrain encore relativement vierge en déterminant un cadre légal précis pour la plupart des types de véhicules autonomes (selon leur niveau d'automatisation) et un grand nombre de cas d'application. Cet effort législatif est bienvenu compte tenu du développement fulgurant de la recherche dans le domaine de la conduite autonome et de son énorme potentiel (voir ci-dessous). Par ailleurs, la mise en œuvre de ces ordonnances distinguerait la Suisse en comparaison avec la plupart des pays de l'OCDE, où cette question est encore mal prise en compte. Or, ce faible encadrement législatif international augmente le risque de voir émerger de graves problèmes en lien, par exemple, avec la question de la protection des données ou celle du piratage informatique.

Compte tenu du caractère novateur et relativement général des dispositions figurant dans ces deux ordonnances, nous souhaitons nous limiter ici à quelques remarques tout aussi générales. Selon nous, les dispositions de l'OCA seront nécessairement amenées à être révisées sur la base des expériences faites sur le terrain (facilitées par l'OAFC) et sur celles qui seront menées ultérieurement sur les véhicules au degré d'automatisation élevé correspondant aux niveaux 4 et 5 soit respectivement un niveau d'automatisation dite « élevée » et « complète ». Or, ces expériences manquent encore compte tenu du faible nombre de projets pilotes réalisés jusqu'à présent et du non moins faible degré de maturité des technologies de niveaux 4 et 5 (qui se traduit par des retards dans la création de démonstrateurs fiables). D'autre part, il nous apparaît que les futures règlementations européennes auront également un impact primordial sur les évolutions législatives suisses.

Route du Lac 2
1094 Paudex
Case postale 1215
1001 Lausanne
T +41 58 796 33 00
F +41 58 796 33 11
info@centrepatronal.ch

Kapellenstrasse 14
Postfach
3001 Bern
T +41 58 796 99 09
F +41 58 796 99 03
cpbern@centrepatronal.ch

www.centrepatronal.ch

La conduite autonome recèle un potentiel important mais aussi des risques non négligeables

Selon nous, les véhicules autonomes pourraient réduire considérablement les accidents de la route en diminuant les erreurs d'appréciation que les conducteurs réalisent encore fréquemment sous l'emprise de la fatigue, des distractions et de l'imprudence. En effet, les véhicules autonomes sont dotés de capteurs et d'algorithmes qui peuvent détecter les dangers et réagir de manière plus rapide et plus appropriée que les conducteurs humains. Il s'agit là d'un progrès indubitable alors que 241 personnes ont perdu la vie en 2022 sur les routes suisses. En outre, les véhicules autonomes permettront une conduite plus rationnelle, ce qui fluidifiera la circulation et diminuera les émissions de gaz à effet de serre. Le confort des passagers sera aussi accru, puisque les conducteurs pourront lâcher le volant dans un nombre de plus en plus important de situations. Ces véhicules permettront aussi de pallier la pénurie de main-d'œuvre dans certains domaines tels que le transport routier (convois de camions autonomes). Enfin, ces véhicules permettront une plus grande accessibilité des personnes à mobilité réduite aux transports individuels motorisés.

Cela étant dit, nous nous demandons aussi si les systèmes proposés par les constructeurs seront réellement immunisés face aux risques de pannes, de piratages informatiques ou encore d'accès à des données sensibles à des fins commerciales. Les contrôles et les mises à jour informatiques régulièrement imposées par l'OCA devraient certes limiter ces risques mais, semble-t-il, sans offrir une sécurité totale. Par ailleurs, la question de la responsabilité juridique dans la détermination de la responsabilité d'un accident provoqué par un véhicule à automatisation élevée n'est pas encore entièrement résolue. Le droit actuel considère que les logiciels d'automatisation ne sont qu'un produit et estime que c'est le conducteur qui reste responsable pour les dommages qu'il cause (art. 58 al.1 LCR). Or, face à la complexité des véhicules pleinement autonomes, ce principe ne semble plus guère adéquat. En d'autres termes, il existe désormais une tension d'ordre « technico-légale » entre la mise à disposition de systèmes de conduite autonomes, d'une part et l'obligation faite aux conducteurs de garder le contrôle sur leur véhicule en tout temps, d'autre part. Cette tension pourrait interférer négativement avec certaines dispositions de l'OCA qui permettent la mise en circulation des véhicules de niveaux 4 et 5. Enfin, même si les effets sur l'emploi ne relèvent pas du champ des deux ordonnances traitées ici, nous estimons qu'ils pourraient soulever des réticences légitimes, particulièrement pour certains métiers de la route (taxis en particulier). Par conséquent, ils devront être pris en compte par la Confédération et faire l'objets de mesures de surveillance, voire d'accompagnement si nécessaire.

Pour ce qui est de l'OAFC, nous considérons que la base légale, l'approche (ascendante) et les montants prévus pour soutenir les projets pilotes associés à cette nouvelle forme de mobilité (2 millions issus du budget ordinaire de l'OFROU), sont tout à fait pertinents. Comme nous l'avons relevé ci-dessus, les véhicules autonomes consistent en un champ nouveau et nécessitent par conséquent encore plusieurs expérimentations avant que les législations fédérales (et cantonales) puissent atteindre un degré de maturité élevé. Il nous semble néanmoins important que l'OFROU consulte régulièrement les expériences menées à l'étranger, et en particulier dans les pays de l'UE, afin d'éviter des redondances.

Conclusions

Malgré les problèmes et les défis que soulève l'automatisation de la conduite, nous faisons le pari de l'optimisme. Nous sommes confiants dans les capacités de la Confédération d'agir de manière pragmatique, en favorisant l'innovation issue du secteur privé par le biais d'un cadre législatif flexible mais qui, dans certaines circonstances précises (par exemple la protection des données – une problématique bien prise en compte dans l'OCA), saura agir de manière prudente. Toutefois, nous surveillerons attentivement l'évolution de la situation et ferons régulièrement part de notre avis à chaque nouvelle évolution législative.

Centre Patronal

Cenni Najy