



3003 Berne, 19 décembre 2025

Instructions relatives à l'autorisation des conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur (Instructions relatives aux véhicules sans conducteur, IVSC)

Conformément à l'art. 50, al. 1, de l'ordonnance du 13 décembre 2024 sur la conduite automatisée (OCAut)¹, l'OFROU édicte les **instructions** suivantes :

1. Généralités

1.1. Objet des instructions

Les présentes instructions précisent les dispositions énoncées dans la section 3 « Autorisation des conditions d'utilisation des véhicules sans conducteur » (art. 43 à 48) du chap. 5 « Véhicules sans conducteur » de l'OCAut. Elles décrivent en particulier le déroulement de la procédure et la manière dont les critères définis à l'art. 45, al. 1, qui se rapportent principalement à la sécurité routière, à la fluidité du trafic et aux besoins des cyclistes et des piétons, doivent être évalués.

1.2. Champ d'application

Les instructions s'adressent aux autorités cantonales et fédérales compétentes pour l'autorisation des conditions d'utilisation des véhicules sans conducteur conformément à l'art. 44, al. 1 ou dont l'approbation est requise par l'art. 44, al. 2. Elles s'adressent également au groupe de suivi prévu par l'art. 50, al. 6, auquel les cantons peuvent faire appel pour l'évaluation des demandes.

¹ RS 741.59

Les instructions se limitent à l'autorisation de véhicules sans conducteur conformément à l'OCAut. Elles ne couvrent pas les autres exigences qui doivent être remplies au cas par cas afin que le véhicule puisse être admis à la circulation et exploité comme prévu (en particulier celles découlant de la législation applicable au transport de voyageurs ou, le cas échéant, aux entreprises de transport par route). La coordination des différentes procédures incombe à l'autorité chargée de délivrer l'autorisation.

1.3. But

Les présentes instructions visent à soutenir les autorités d'exécution dans l'accomplissement de leurs nouvelles tâches d'autorisation prévues par l'OCAut. Elles doivent permettre une évaluation uniforme des exigences posées par rapport aux conditions d'utilisation des véhicules sans conducteur du point de vue de la sécurité routière, de la fluidité du trafic et des besoins des cyclistes et des piétons, mettre en évidence les synergies entre les autorités et favoriser un traitement systématique et aussi rapide que possible des demandes. Toutefois, elles ne revêtent pas un caractère juridiquement contraignant. Les autorités cantonales chargées de délivrer l'autorisation sont libres de décider si elles appliquent les instructions et, le cas échéant, dans quel cadre. Le droit cantonal en matière de procédure et d'organisation demeure déterminant.

Il est également possible de se servir des instructions pour préparer une demande de manière appropriée. L'outil d'évaluation visé au ch. 3.4 peut notamment être utilisé dès le dépôt de la demande.

1.4. Évolution des instructions

Les instructions visent à faciliter l'évaluation des premières demandes. L'expérience acquise permettra ensuite de déterminer s'il convient de les adapter et de faire évoluer l'outil d'évaluation proposé au ch. 3.4 et, le cas échéant, dans quelle mesure.

Il faut donc s'attendre à ce que les instructions ou l'outil d'évaluation évoluent rapidement une première fois, puis de manière périodique. À moyen terme, des changements majeurs pourraient intervenir, qui dépendront principalement des développements sur la scène internationale.

2. Avant la réception de la demande

Il est recommandé aux autorités chargées de délivrer l'autorisation ou dont l'approbation est requise de se tenir à la disposition des potentiels requérants avant même le dépôt d'une demande, afin d'échanger avec eux au sujet des conditions d'utilisation envisagées pour les véhicules sans conducteur et de leur présenter les possibilités existantes, mais également de leur offrir une certaine sécurité en matière de planification. En principe, les demandes préalables doivent être traitées de manière confidentielle, et ce dans l'intérêt des requérants.

Une concertation préalable permet de préparer la demande de manière plus ciblée, d'accélérer la procédure et d'accroître les chances que les informations nécessaires à l'examen de la demande soient transmises à l'autorité dès le début de manière exhaustive et sous la forme requise. Il est en effet essentiel pour les potentiels requérants de savoir de quelle manière l'autorité évalue les conditions locales au sens de l'art. 45, al. 2 et si celles-ci peuvent faire obstacle à une autorisation (par ex. en raison d'éléments précis nécessitant l'exclusion des véhicules sans conducteur sur certains tronçons ou dans certains périmètres), même lorsque les

exigences du droit fédéral au sens de l'art. 45, al. 1, qui se rapportent à la sécurité routière, à la fluidité du trafic et aux besoins des piétons et des cyclistes, sont remplies. Si la demande doit être déposée avant la fin février 2028, il est intéressant de clarifier la question de la volonté et de la capacité de l'autorité à traiter la demande, même si la législation fédérale ne prévoit pas encore de droit en la matière (cf. ch. 3.3.2).

Lorsque de potentiels requérants demandent préalablement des renseignements sur les conditions d'utilisation envisageables, l'autorité chargée de délivrer l'autorisation ou dont l'approbation est requise doit vérifier sa compétence, du moins de manière sommaire. En principe, si elle n'émet pas de réserve, l'autorité compétente est liée par les renseignements qu'elle a donnés, pour autant que les informations transmises par le requérant avec la demande ne diffèrent pas de celles fournies au préalable. Il est donc primordial que l'autorité indique formellement, dans le cadre de clarifications préalables, les éléments qu'elle a vérifiés, ce sur quoi elle se prononce exactement et les autorités visées à l'art. 44 qu'elle a consultées, et qu'elle émette des réserves si nécessaire. Si l'examen de la compétence après le dépôt de la demande révèle qu'un autre canton ou qu'un autre service fédéral est compétent, l'autorité responsable n'est pas liée par les renseignements donnés par la première autorité.

3. Évaluation de la demande

3.1. Participants à la procédure

3.1.1. Canton d'immatriculation et autorité chargée de délivrer l'autorisation de ce canton

Le canton d'immatriculation est le canton dans lequel le véhicule sans conducteur doit être admis à la circulation. Il est compétent pour examiner et coordonner les demandes ainsi que pour autoriser les conditions d'utilisation.

Il est possible que différentes autorités soient concernées par une demande d'autorisation des conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur. Le canton d'immatriculation désigne alors l'autorité chargée de délivrer l'autorisation, qui devient aussi compétente à raison de la matière et assume la responsabilité de l'examen de la demande.

L'autorité chargée de délivrer l'autorisation assume les tâches suivantes :

- examiner formellement la demande ;
- coordonner le traitement de la demande avec les autorités cantonales concernées au sein du canton ;
- assurer la coordination avec les collectivités publiques dont l'approbation est requise et avec les autorités qui doivent être consultées (art. 44, al. 2 et 3) ;
- décider si et dans quel cadre il convient de faire appel au groupe de suivi de l'OFROU pour évaluer les conditions visées à l'art. 45, al. 1, ou de charger le requérant de faire procéder à une évaluation par une organisation reconnue² ou agréée³ ;

² Par l'autorité chargée de délivrer l'autorisation des conditions d'utilisation.

³ Par le Service d'accréditation suisse (SAS) ou par un organisme d'accréditation étranger établi ou mandaté par un État.

- examiner si la demande respecte les conditions énoncées à l'art. 45, al. 1 et 2, pour le territoire de son canton ;
- établir et notifier la décision d'autorisation ;
- assurer la coordination avec d'autres procédures éventuellement nécessaires pour l'admission et l'exploitation des véhicules (par ex. pour le transport professionnel de personnes).

3.1.2. Collectivités publiques dont l'approbation est requise

Les collectivités publiques dont l'approbation est requise se déterminent comme suit :

- Les conditions d'utilisation s'étendent-elles aux routes nationales ?
 - Approbation requise de l'OFROU
- Les conditions d'utilisation s'étendent-elles à un autre canton ?
 - Approbation requise de l'autre canton

La collectivité publique dont l'approbation est requise examine si la demande respecte les conditions énoncées à l'art. 45, al. 1 et 2 pour son territoire. S'il s'agit d'un canton, son autorité chargée de délivrer l'autorisation coordonne la demande en interne et consulte les communes concernées sur son territoire.

3.1.3. Autorités à consulter

Le cercle des autorités et des collectivités publiques à consulter en vertu de l'art. 44, al. 3, se détermine comme suit :

- Toutes les communes sur le territoire desquelles s'étendent les conditions d'utilisation, sauf lorsque seules des autoroutes ou des semi-autoroutes sont concernées
- Les conditions d'utilisation s'étendent-elles à des terrains gérés par le DDPS ?
 - Consultation de l'OCRNA
- Les conditions d'utilisation s'étendent-elles à des offres de transport de voyageurs qui font l'objet d'une concession ou d'une autorisation fédérale ?
 - Consultation de l'OFT
- Les conditions d'utilisation s'étendent-elles au territoire d'un autre État ou à une enclave douanière suisse ?
 - Consultation de l'OFDF

3.2. Déroulement de la procédure d'évaluation de la demande

Lorsqu'une demande d'autorisation des conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur est déposée auprès d'une autorité, il faut d'abord évaluer la compétence de cette dernière et vérifier le respect des autres exigences formelles (ch. 3.3).

Si ces exigences ne sont pas satisfaites, il n'est pas possible d'entrer en matière. Dans le cas contraire, l'autorité peut poursuivre le traitement de la demande.

Si l'autorité chargée de délivrer l'autorisation souhaite faire appel au groupe de suivi (art. 50, al. 6) pour évaluer la demande, ce dernier doit en être informé le plus rapidement possible

après la décision d'entrée en matière afin de définir la suite de la procédure. Il est par ailleurs recommandé de transmettre la demande aux autorités à impliquer selon l'art. 44, al. 2 et 3 directement après la décision d'entrée en matière, afin que celles-ci puissent se prononcer sur la demande et déterminer si elles l'approuvent.

Dans le cadre du traitement matériel de la demande, l'autorité chargée de délivrer l'autorisation vérifie, en collaboration avec les autres autorités cantonales concernées, que les conditions fixées à l'art. 45, al. 1 sont satisfaites (ch. 3.4) et qu'aucun motif lié aux conditions locales selon l'art. 45, al. 2 ne s'oppose à l'octroi de l'autorisation (ch. 3.5). Au niveau cantonal, il est recommandé d'instaurer au minimum une collaboration entre les autorités chargées des constructions et de l'aménagement, le service des automobiles et les autorités de police, et d'y associer le préposé à la sécurité, les services chargés du trafic cycliste et de la mobilité piétonne et, suivant les situations, les services chargés du transport professionnel (service cantonal responsable des transports publics). Lors de l'examen de la demande, l'autorité chargée de délivrer l'autorisation tient compte de manière appropriée des remarques formulées par les autorités consultées. Les droits de ces dernières dans le cadre de la procédure, notamment un éventuel droit de recours des communes, sont définis par la législation cantonale.

L'art. 45, al. 1 fixe les exigences à saisir pour qu'une demande soit acceptée. Celles-ci se rapportent principalement à la sécurité routière, à la fluidité du trafic et aux besoins des cyclistes et des piétons. Toutefois, s'il apparaît d'emblée que d'autres motifs liés aux conditions locales pourraient s'opposer à l'une des conditions d'utilisation demandées, il peut être judicieux dans le cas d'espèce de commencer par examiner les exigences de l'art. 45, al. 2. Toutefois, en règle générale, il faut examiner dans un premier temps les éléments visés à l'art. 45, al. 1.

Si l'autorité chargée de délivrer l'autorisation entend accepter les conditions d'utilisation sur son territoire mais qu'une collectivité publique au sens de l'art. 44, al. 2 refuse de donner son approbation, elle examine, en accord avec le requérant, si une approbation partielle de la demande est envisageable (cf. ch. 4.1).

3.3. Examen formel

Après réception de la demande, l'autorité chargée de délivrer l'autorisation du canton dans lequel la demande a été déposée doit vérifier si elle peut entrer en matière. Outre les conditions d'entrée en matière définies par le droit cantonal applicable, il faut examiner :

- si le canton est compétent à raison du lieu pour traiter la demande en tant que canton d'immatriculation ;
- jusqu'au 29 février 2028 : si la demande d'autorisation de conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur (art. 51) doit être évaluée conformément à la réglementation cantonale ;
- si le requérant est une personne morale ayant son siège ou un établissement en Suisse ou une personne physique domiciliée en Suisse, et
- si la demande contient tous les documents requis.

3.3.1. Compétence à raison du lieu du canton

Le canton dans lequel la demande a été déposée doit vérifier s'il est compétent à raison du lieu pour autoriser les conditions d'utilisation. Il s'agit d'une procédure en deux étapes :

- Les conditions d'utilisation demandées pour des véhicules militaires se limitent-elles à des terrains appartenant à la Confédération et gérés par le DDPS ?
 - Si oui : compétence exclusive de la Confédération, transmission de la demande à l'OCRNA
 - Si non : étape suivante
- Dans quel canton se situera le lieu de stationnement, au sens de l'art. 77 de l'ordonnance régulant l'admission à la circulation routière (OAC)⁴, des véhicules sans conducteur ?⁵
 - Dans le canton où la demande a été déposée : le canton en question étant le canton d'immatriculation, il est compétent en la matière.
 - Dans un autre canton : le canton en question n'étant pas compétent, le requérant doit en être informé. Sur demande de ce dernier, une décision de non-entrée en matière pour défaut de compétence à raison du lieu doit lui être notifiée.

3.3.2. Jusqu'au 29 février 2028 : droit à l'évaluation de la demande

En vertu de l'art. 51, nul ne peut se prévaloir d'un droit à l'évaluation de demandes d'autorisation de conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur dans les trois ans suivant l'entrée en vigueur de l'ordonnance. En principe, cette règle est également valable si le canton a défini et attribué les compétences matérielles correspondantes au sein de son administration, pour autant qu'il ne prévoit pas dans sa législation un droit en la matière à partir d'une date antérieure.

À partir du 1^{er} mars 2028, tous les cantons devront avoir réglé les compétences et désigné les autorités chargées de délivrer les autorisations ainsi que, le cas échéant, précisé leurs attributions, et seront tenus d'évaluer les demandes déposées.

3.3.3. Légitimation du requérant

Le requérant doit être une personne morale ayant son siège ou un établissement en Suisse ou une personne physique domiciliée en Suisse qui a l'intention de détenir des véhicules sans conducteur (art. 43, al. 1).

3.3.4. Exhaustivité des documents de la demande

Pour que l'autorité chargée de délivrer l'autorisation puisse entrer en matière sur la demande et évaluer le respect des exigences fixées à l'art. 45, al. 1, le requérant doit soumettre tous les documents nécessaires, à savoir ceux visés à l'art. 43, al. 3.

Les autorités cantonales déterminent les documents supplémentaires dont elles ont besoin pour pouvoir procéder à une évaluation au sens de l'art. 45, al. 2 (par ex. des indications sur le but et les modalités d'exploitation).

⁴Ordonnance du 27 octobre 1976 régulant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (RS 741.51)

⁵Voir à ce sujet les instructions du DFJP du 25 septembre 1969 relatives à la détermination du lieu de stationnement des véhicules à moteur.

Après être entrée en matière sur la demande, l'autorité chargée de délivrer l'autorisation peut toujours exiger d'autres documents si ceux-ci sont nécessaires à l'évaluation.

3.4. Examen matériel concernant la sécurité routière, la fluidité du trafic et les besoins des cyclistes et des piétons (art. 45, al. 1, OCAut)

Il s'agit de vérifier si les documents transmis (art. 43, al. 3) traitent de manière suffisante et avec la précision requise les éléments déterminants pour évaluer si les exigences de l'art. 45, al. 1 sont remplies. La vérification des caractéristiques techniques des véhicules s'effectue sur la base de documents, notamment de la réception par type ; les contrôles techniques des véhicules ne sont pas pris en considération dans le cadre de la procédure d'autorisation.

L'examen matériel permet de s'assurer que les caractéristiques techniques du véhicule répondent aux exigences spécifiques des conditions d'utilisation demandées et que la sécurité routière, la fluidité du trafic (y c. des transports publics) et les besoins des cyclistes et des piétons sont suffisamment garantis. Il incombe au requérant d'apporter la preuve correspondante, laquelle implique une analyse détaillée des conditions d'utilisation demandées et une évaluation claire permettant de vérifier que les biens à protéger le sont effectivement. Le requérant doit fournir une attestation du constructeur ou de l'importateur de véhicules mandaté à cet effet par le constructeur concernant les scénarios évalués, les endroits particulièrement complexes et l'adéquation technique des véhicules. Si la réception par type du véhicule fait ressortir de manière suffisante que ces aspects sont garantis pour ce qui est des conditions d'utilisation demandées dans le cas concret, l'attestation peut se contenter de renvoyer aux déclarations correspondantes dans la réception par type.

Dans sa demande, le requérant doit donner des indications claires concernant les autres exigences mentionnées à l'art. 43, al. 3 (comme le concept d'exploitation pour les opérateurs) et démontrer que les exigences fixées à l'art. 45, al. 1 pour l'octroi de l'autorisation sont remplies. La compatibilité réciproque entre les conditions d'utilisation inhérentes à la construction et les conditions d'utilisation demandées revêt une importance particulière dans le processus d'examen.

Il est essentiel que la charge de travail de l'autorité reste limitée et qu'elle puisse vérifier les informations fournies par le requérant et en contrôler la plausibilité de manière simple et efficace. Un outil d'évaluation a été développé à cette fin. Il est également prévu de le mettre à la disposition des requérants. Cet outil d'évaluation énumère les informations et données élémentaires nécessaires à l'octroi d'une autorisation. Il indique ce qu'il faut évaluer et les critères à prendre en considération. L'outil d'évaluation couvre l'ensemble des éléments dont il faut tenir compte au minimum du point de vue de la sécurité routière, de la fluidité du trafic et des besoins des cyclistes et des piétons pour pouvoir évaluer le respect des exigences en vue de l'octroi de l'autorisation.

L'outil d'évaluation vise à limiter le travail de vérification de l'autorité. Cette dernière est libre d'aller plus loin que ces exigences minimales. Par ailleurs, le pouvoir d'appréciation des autorités lors de l'évaluation du respect des exigences conserve toute son importance.

L'autorité chargée de délivrer l'autorisation devrait soumettre le résultat final obtenu à l'aide de l'outil d'évaluation à un contrôle sommaire de plausibilité indépendant de celui-ci. Il faudrait également qu'elle vérifie s'il existe des situations très particulières dont l'outil en question ne tient pas compte, mais qui pourraient être importantes pour l'évaluation de la demande. Si ce

n'est pas le cas et que le contrôle de plausibilité confirme les résultats de l'outil d'évaluation, à savoir que les exigences minimales visées à l'art. 45, al. 1 sont remplies en respectant d'éventuelles conditions, rien ne s'oppose à l'autorisation des conditions d'utilisation demandées du point de vue du droit de la circulation routière.

L'outil d'évaluation, accompagné de documents explicatifs, est disponible sur le site Internet de l'OFROU⁶.

L'outil d'évaluation se présente actuellement sous la forme d'un fichier Excel. Si les résultats sont concluants après les premières utilisations, il conviendra d'examiner la possibilité de développer une application en ligne conviviale.

L'évaluation des exigences pour l'octroi d'une autorisation se fait en trois étapes et se fonde sur les documents transmis avec la demande :

1. Évaluation des conditions techniques d'exploitation (art. 43, al. 3, let. b à g en relation avec l'art. 45, al. 1, let. b à f')

Il s'agit ici de vérifier que les documents requis ont bien été déposés et qu'ils contiennent les informations demandées. Cela concerne en particulier le concept d'exploitation et l'intervention des opérateurs, les liaisons de communication de ces derniers avec le véhicule sans conducteur ainsi que les besoins des cyclistes et des piétons. En outre, pour vérifier que les conditions d'utilisation demandées se situent dans les limites prévues par les conditions d'utilisation inhérentes à la construction, une analyse de ces dernières est réalisée. L'outil prévoit une évaluation selon trois niveaux (oui, non, partiellement).

2. Évaluation du périmètre des tronçons (art. 43, al. 3, let. a)

Cette étape consiste à analyser les conditions d'utilisation locales demandées et à évaluer dans quelle mesure elles sont critiques pour la sécurité routière et la fluidité du trafic. Dans ce cadre, les conditions d'utilisation sont segmentées et les paramètres du réseau pour les différentes intersections et les différents tronçons sont saisis. Les éléments particulièrement complexes en raison de leurs caractéristiques ou de leur conception lacunaire sont ensuite évalués. À cet égard, il faut tenir compte des aspects facilement maîtrisables par un conducteur humain mais qui présentent des difficultés spécifiques pour les systèmes d'automatisation. Cette analyse permet de déterminer comment évaluer la criticité des différentes intersections et des différents tronçons.

3. Évaluation de la capacité à assumer seul la conduite (art. 43, al. 3, let. b et c en relation avec l'art. 45, al. 1, let. a et c)

Cette étape consiste à vérifier si un véhicule sans conducteur est capable d'assumer seul la conduite dans les conditions d'utilisation analysées à l'étape 2. Pour ce faire, les tronçons qui, selon les résultats de l'analyse, présentent les mêmes paramètres de réseau sont d'abord regroupés, afin de vérifier si les véhicules sans conducteur sont capables d'assumer seuls la conduite dans les différentes situations. Il s'agit ensuite d'examiner s'ils en sont capables sur les tronçons jugés complexes. L'évaluation de la

⁶ www.ofrou.ch → Thèmes → Mobilité intelligente → Conduite automatisée → Ordonnance conduite automatisée → Véhicules sans conducteur

capacité des véhicules sans conducteur à assumer seuls la conduite s'effectue en premier lieu sur la base de l'attestation du constructeur ou de l'importateur mandaté par ce dernier. Ladite attestation doit renvoyer aux passages déterminants de la réception par type du véhicule. Si cette dernière ne suffit pas à apporter les preuves nécessaires, l'attestation du constructeur doit comporter un avis sur la situation en question et justifier clairement de la capacité du véhicule à assumer seul la conduite.

S'il apparaît que les exigences pour l'octroi de l'autorisation au sens de l'art. 45, al. 1 ne sont pas remplies, aucune autorisation ne peut être délivrée. Les éléments insuffisamment établis doivent faire l'objet d'un examen approfondi, généralement en collaboration avec le requérant, dans le but de compléter ou de modifier la demande de telle sorte qu'elle réponde aux exigences. Il arrivera toutefois que ce ne soit pas possible et que les preuves apportées ne permettent pas de lever certaines incertitudes. À défaut d'indices laissant présumer que le véhicule sans conducteur serait incapable d'assumer seul la conduite dans certaines situations, il conviendra alors d'examiner s'il est possible de pallier ces incertitudes par des mesures de compensation. Ces mesures peuvent prendre la forme d'une obligation de surveillance étroite ou d'établissement de rapports spécifiques par le titulaire de l'autorisation, et ce jusqu'à ce qu'il y ait suffisamment d'informations sur la manière dont sont gérés, en conditions de circulation réelles, les éléments pour lesquels les preuves étaient insuffisantes. En revanche, l'autorité ne peut en principe pas exiger que des courses soient effectuées en conditions réelles avant l'octroi d'une autorisation.

3.5. (Autres) conditions locales (art. 45, al. 2)

L'art. 45, al. 1 permet de vérifier si les exigences minimales posées par le droit de la circulation routière, qui se rapportent à la sécurité routière, à la fluidité du trafic et aux besoins des cyclistes et des piétons, sont remplies. Il convient également d'examiner si d'autres motifs liés aux conditions locales s'opposent à l'octroi d'une autorisation. Cela peut être le cas par exemple s'il faut s'attendre à un surplus de trafic indésirable ou à une sollicitation disproportionnée des infrastructures de stationnement ou d'arrêt (notamment celles des transports publics), ou encore lorsque les conditions d'utilisation demandées ne concordent pas avec les objectifs de planification du trafic d'un canton, par exemple lorsqu'une demande concerne un tracé situé au milieu d'un quartier d'habitation offrant une qualité de séjour élevée. L'autorité chargée de délivrer l'autorisation dispose d'une liberté d'appréciation en ce qui concerne la pondération de tels motifs liés aux conditions locales et la mesure dans laquelle ils seront pris en considération. Les présentes instructions (ainsi que l'outil d'évaluation) ne donnent donc pas plus de précisions quant aux motifs liés aux conditions locales au sens de l'art. 45, al. 2, ni sur la manière dont il convient éventuellement d'en tenir compte dans le cadre de la fixation de conditions assorties à l'autorisation ou de la surveillance.

Lors de l'évaluation des motifs liés aux conditions locales, des différences significatives entre les cantons pourraient apparaître compte tenu de la grande marge d'appréciation dont disposent ces derniers. Lorsque de tels motifs s'opposent à une demande, il est possible de renoncer à un examen des exigences visées à l'art. 45, al. 1. Il est difficile pour le requérant d'évaluer les éventuels motifs liés aux conditions locales. Par conséquent, il devrait être informé le plus tôt possible, idéalement déjà dans le cadre des clarifications préalables, des motifs susceptibles de s'opposer à une demande.

4. Décision concernant la demande

4.1. Décision

L'autorité chargée de délivrer l'autorisation peut accepter la demande dans son intégralité ou partiellement, ou la rejeter. Si elle l'accepte, elle peut la soumettre à des restrictions ou à des conditions.

4.2. Conditions

Au besoin, l'autorité peut assortir l'autorisation de conditions. La condition est une disposition accessoire de l'autorisation, qui impose au titulaire de l'autorisation une obligation supplémentaire par rapport à la demande initiale. Des conditions peuvent être fixées notamment :

- afin de compenser le fait :
 - que lors de l'examen matériel au moyen de l'outil d'évaluation visé au ch. 3.4 ci-dessus, les critères ne s'avèrent être que « partiellement remplis » (par ex. limitation de l'exploitation à certaines heures de la journée ou certains jours de la semaine), ou
 - que le requérant ne peut pas fournir les preuves dans une mesure suffisante, mais que l'autorité chargée de délivrer l'autorisation ne dispose pas d'éléments laissant penser que le véhicule sans conducteur n'est pas en mesure de gérer certaines situations (par ex. établissement régulier de rapports relatifs à une situation spécifique) ;
- afin de garantir que certains motifs liés aux conditions locales (ch. 3.5) soient pris en considération (par ex. prescriptions concernant la limitation des trajets à vide ou des trajets sans ordre de transport) ;
- dans la perspective de changements de situation temporaires et récurrents, connus ou prévisibles (cf. ch. 4.3), par exemple une modification temporaire du tracé du tronçon ;
- comme partie intégrante de la surveillance (cf. ch. 7), par exemple une évaluation annuelle des éléments des conditions d'utilisation définis dans la décision (audit de maintien de l'autorisation).

En raison du droit d'être entendu, il n'est possible de prévoir une condition qu'après avoir consulté le requérant. Les conditions qui ne figurent pas dans la demande doivent être spécifiées dans le dispositif et réglées de manière suffisamment détaillée pour que le requérant (ainsi que d'éventuels tiers concernés) puisse identifier sans équivoque les obligations supplémentaires qui lui incombent en raison des conditions qui lui sont imposées.

L'autorisation peut être assortie de conditions même sans base légale expresse, pour autant qu'il existe un lien matériel étroit entre la condition et le but poursuivi par la base légale sur laquelle se fonde l'autorisation. Lorsque cette dernière est assortie d'une condition, il faut démontrer en quoi celle-ci se rattache à une ou plusieurs des conditions énoncées à l'art. 45, al. 1 et 2.

Les conditions doivent être proportionnées. Tel est assurément le cas si elles constituent un prérequis pour l'octroi de l'autorisation ou si elles permettent d'éviter le rejet de la demande. Les motifs doivent donc indiquer les raisons pour lesquelles les conditions assorties à l'autorisation sont nécessaires, en faisant la démonstration que les preuves fournies par le requérant ne sont pas suffisantes.

En vertu du principe de proportionnalité, les conditions assorties à l'autorisation doivent être limitées dans le temps lorsqu'elles ne sont nécessaires que pour une durée déterminée. La fixation de conditions limitées dans le temps s'impose lorsque l'autorité compétente souhaite délivrer l'autorisation uniquement sous certaines conditions, du fait que le requérant n'est pas en mesure de fournir les preuves dans une mesure suffisante. Il est possible par exemple :

- d'imposer un suivi étroit de l'exploitation par l'autorité pendant un certain temps, assorti de l'obligation d'établir des rapports réguliers à l'intention de l'autorité ;
- d'ordonner un abaissement de la vitesse ;
- d'exiger que le nombre de véhicules qu'un opérateur peut surveiller soit réduit par rapport à ce qui était prévu dans la demande et que les tâches de ce dernier soient élargies.

4.3. Réglementation des changements de situation connus ou prévisibles au moment de la décision

Afin de maintenir autant que possible la validité de l'autorisation et d'accroître la sécurité juridique de son titulaire, il convient de définir dans l'autorisation les mesures que celui-ci doit prendre si des changements de situation connus ou prévisibles au moment de la décision surviennent (cf. ch. 6).

Il n'est toutefois possible de renoncer à une nouvelle procédure visant à modifier l'autorisation que si les exigences correspondantes sont suffisamment détaillées et complètes pour que la situation demeure claire après le changement de cette dernière. Si la demande n'en fait pas mention, l'autorité chargée de délivrer l'autorisation a la possibilité de les imposer à titre de conditions (cf. ch. 4.2 ci-dessus).

4.4. Effet suspensif

La plupart des codes de procédure octroient un effet suspensif aux recours contre l'autorisation de la demande. Le retrait de l'effet suspensif peut être examiné au cas par cas.

L'autorité qui statue doit tout d'abord apprécier si, dans le cas d'espèce, l'effet suspensif cause un préjudice irréparable au requérant. En ce qui concerne les véhicules sans conducteur, l'évolution rapide de la technologie fait courir le risque que l'état technique des véhicules ait tellement changé pendant la procédure de recours que la décision doive déjà être entièrement remaniée. La situation sur laquelle se fonde la décision attaquée peut aussi évoluer durant la procédure de recours au point que la décision en question ne soit plus applicable. Dans certaines circonstances, une prolongation de la procédure peut donc rendre l'exploitation des véhicules sans conducteur non rentable et, en fin de compte, impossible.

L'existence d'un préjudice irréparable ne signifie pas pour autant que l'effet suspensif peut être retiré. Le risque de préjudice doit ensuite être pondéré et mis en balance avec les intérêts contraires (comme la sécurité du reste du trafic par exemple). Ce n'est que si celui-ci l'emporte sur les intérêts en question que le retrait de l'effet suspensif entre en ligne de compte.

4.5. Communication de la décision (art. 46 et 47)

La décision concernant une demande d'autorisation des conditions d'utilisation de véhicules sans conducteur est notifiée au requérant, conformément à l'art. 46. Elle doit être communiquée aux autorités suivantes :

- l'autorité d'immatriculation du canton (service des automobiles devant immatriculer le véhicule) ;
- les autorités cantonales et fédérales chargées de l'examen de la demande ;
- les directions de la sécurité des cantons concernés ;
- l'autorité compétente des communes dont le territoire est concerné par les conditions d'utilisation autorisées, et
- l'OFROU.

En outre, les conditions d'utilisation autorisées des véhicules sans conducteur doivent être publiées dans l'organe de publication officiel de l'autorité chargée de délivrer l'autorisation et des autorités devant éventuellement donner leur approbation. Comme il s'agit d'informer le grand public, la publication doit indiquer au minimum les tronçons concernés ainsi que les heures et les jours de la semaine auxquels ils peuvent être empruntés. Par ailleurs, les éventuelles personnes habilitées à recourir peuvent être informées qu'une autorisation a été délivrée.

5. Immatriculation de véhicules sans conducteur

Les conditions d'utilisation d'un véhicule sans conducteur dépourvu de l'équipement habituel destiné au conducteur (siège du conducteur, volant, pédales, etc.) doivent impérativement avoir été autorisées pour pouvoir admettre ledit véhicule à la circulation et lui délivrer un permis de circulation ainsi que des plaques de contrôle. Les autres conditions d'admission prévues par l'art. 71 OAC doivent évidemment aussi être remplies (par ex. assurance-responsabilité civile).

Les véhicules sans conducteur doivent également respecter les éventuelles exigences provenant d'autres domaines du droit relatives à l'immatriculation et à l'utilisation de certains véhicules. Étant donné que les véhicules sans conducteur devraient être utilisés principalement dans le cadre du transport professionnel, les législations fédérale et cantonales sur les transports revêtent une grande importance. Les autorités compétentes en la matière coordonnent leurs décisions avec l'autorité chargée de délivrer l'autorisation.

Les véhicules bimodes, autrement dit ceux équipés d'un système d'automatisation pour un fonctionnement sans conducteur et d'un équipement conventionnel pour le conducteur (siège du conducteur, volant, pédales, etc.), peuvent être immatriculés même sans conditions d'utilisation autorisées, selon les prescriptions applicables aux véhicules conventionnels. Ils ne sont alors pas considérés comme des véhicules sans conducteur et ne peuvent être utilisés qu'en mode non automatisé.

6. Changement de situation et adaptation de l'autorisation

6.1. Changement de situation

La situation peut évoluer à la suite de l'octroi de l'autorisation pour de nombreuses raisons, et ce de manière temporaire ou durable.

Les changements temporaires peuvent être liés notamment à des chantiers ou des manifestations. Les changements durables, quant à eux, peuvent survenir en raison d'une modification du véhicule effectuée par le constructeur (par ex. mise à jour du logiciel), d'une modification de l'infrastructure routière (par ex. reclassement de routes existantes, nouvelle signalisation ou

nouveau guidage du trafic) ou d'autres modifications des conditions locales (par ex. construction d'une nouvelle école).

Il incombe au titulaire de l'autorisation de tenir compte des changements de situation par rapport aux conditions d'utilisation autorisées et de vérifier s'ils sont susceptibles d'influer sur l'exploitation des véhicules sans conducteur. Pour l'aider dans cette tâche, l'autorité cantonale est invitée, dans la mesure du possible, à l'informer des changements de situation découlant de l'accomplissement de ses tâches. Cela concerne particulièrement les changements de situation qui ne sont pas publiés officiellement, comme les chantiers de courte durée.

Si des changements temporaires sont connus ou attendus au moment où la décision d'autorisation est rendue, celle-ci peut directement prévoir d'autres conditions d'utilisation subordonnées à ces changements ou être assortie de conditions définissant des mesures que le titulaire de l'autorisation devra prendre et respecter lorsque ces changements interviendront (cf. ch. 4.3 ci-dessus).

6.2. Vérification de la nécessité de restreindre les conditions d'utilisation autorisées

Lorsque la situation change, le titulaire de l'autorisation doit prendre contact avec l'autorité chargée de délivrer l'autorisation et lui indiquer si et, le cas échéant, de quelle manière le changement de situation a des répercussions sur les conditions d'utilisation autorisées, dans le cas où celui-ci

- a une influence sur la décision ;
- nécessite une adaptation de la documentation relative à l'autorisation des conditions d'utilisation, ou
- risque de nuire à l'exploitation des véhicules sans conducteur.

Si le titulaire de l'autorisation n'était pas en mesure de prévoir le changement de situation, on peut raisonnablement exiger de lui une déclaration dans les 24 heures. Si le changement est de moindre durée, il peut renoncer à le déclarer (en particulier lorsque surviennent des événements de courte durée, tels qu'une panne ou un accident de tiers, le stationnement d'un véhicule de livraison sur la chaussée, un chantier de courte durée). Il va de soi que les exigences relatives aux conditions d'utilisation inhérentes à la construction et aux conditions d'utilisation autorisées s'appliquent même en cas de changement de courte durée et que la sécurité routière, la fluidité du trafic et les besoins des piétons et des cyclistes doivent être garantis en tout temps.

Lors de l'examen et de l'évaluation de la déclaration du titulaire de l'autorisation, l'autorité peut parvenir à la conclusion que les exigences relatives aux conditions d'utilisation autorisées sont toujours remplies et qu'il n'est pas nécessaire d'adapter l'autorisation ou, au contraire, que cette dernière doit être adaptée et qu'il convient de procéder à des vérifications supplémentaires avant qu'une évaluation suffisante puisse être réalisée.

Si l'autorisation doit être modifiée, il convient d'adopter la mesure la moins sévère appropriée au changement de situation. La mesure doit si possible être coordonnée avec le titulaire de l'autorisation.

Dans un premier temps, il s'agira d'examiner s'il est envisageable de maintenir l'exploitation des véhicules sans conducteur dans le cadre actuel en adaptant les conditions d'utilisation,

notamment en les étendant à de nouveaux tronçons. L'autorité chargée de délivrer l'autorisation doit définir une procédure adaptée au cas concret pour cet examen.

S'il n'est pas possible d'étendre les conditions d'utilisation, il convient d'examiner si l'exploitation actuelle peut être maintenue de manière limitée (par ex. renonciation temporaire à l'utilisation d'une partie du tronçon, limitation des heures d'exploitation), moyennant des mesures de compensation ou d'autres conditions (cf. ch. 4.2.). L'autorité n'envisage la suspension partielle ou totale de l'autorisation, voire son retrait, qu'en dernier recours.

6.3. Adaptation de l'autorisation avec une extension des conditions d'utilisation autorisées

La question d'une extension des conditions d'utilisation autorisées peut être liée à des développements techniques (par ex. mises à jour logicielles importantes), mais elle peut aussi se poser indépendamment de ces derniers. L'extension des conditions d'utilisation autorisées doit faire l'objet d'une demande, sur laquelle l'autorité se prononce par une décision. La demande doit démontrer que les exigences liées à l'autorisation peuvent être satisfaites même avec la dite extension.

L'autorité chargée de délivrer l'autorisation doit examiner si la demande peut être traitée dans le cadre de l'autorisation existante ou si le requérant doit déposer une nouvelle demande d'autorisation. Elle dispose à cet égard d'une certaine marge d'appréciation, qui dépend toutefois de l'importance de la modification demandée par rapport à l'autorisation existante. Les extensions demandées des conditions d'utilisation dont la portée est restreinte et dont il est démontré que les propriétés et les caractéristiques correspondent dans une large mesure aux conditions d'utilisation déjà autorisées peuvent être traitées d'emblée comme une extension de l'autorisation existante. Il en va de même lorsqu'il est question d'utiliser des véhicules supplémentaires du même type. Une nouvelle autorisation sera cependant nécessaire dans de nombreux cas, notamment lorsqu'il s'agit d'intégrer aux conditions d'utilisation des types de routes plus complexes ou de rajouter des tronçons se trouvant à l'extérieur des localités ou des tronçons autoroutiers à ceux situés à l'intérieur des localités ou encore lorsqu'il est prévu d'enrichir considérablement la flotte de véhicules.

Lorsque l'autorité traite la demande comme une extension de l'autorisation, elle doit également tenir compte de l'art. 45, al. 2 et peut refuser l'extension (en tout ou en partie) si les exigences minimales de l'art. 45, al. 1 sont remplies, mais que des motifs liés aux conditions locales s'opposent à l'extension demandée (par ex. si celle-ci engendre un surplus de trafic jugé indésirable).

Les exigences relatives aux preuves que doit fournir le requérant restent identiques, que ce soit pour l'adaptation d'une autorisation existante ou pour la délivrance d'une nouvelle autorisation. La différence concerne essentiellement la documentation : pour une extension, le requérant peut se limiter à fournir les documents qui diffèrent de la documentation déjà déposée pour l'autorisation en cours, alors qu'il doit remettre la documentation complète pour une nouvelle demande.

7. Surveillance

Outre l'autorité chargée de délivrer l'autorisation au sens de l'art. 44, d'autres autorités surveillent et contrôlent les véhicules équipés d'un système d'automatisation ainsi que leur circulation :

- L'OFROU peut se charger de la vérification de la conformité des véhicules, qui permet notamment de vérifier si un type de véhicule est conforme à la réception par type et aux prescriptions techniques applicables.
- Le service des automobiles (contrôle des véhicules automobiles) contrôle les véhicules dans le cadre des contrôles périodiques et extraordinaires. Il s'agit de la surveillance technique des véhicules individuels.
- La police contrôle les véhicules en circulation sur le plan technique (contrôle routier) et du point de vue de leur comportement routier et de leur utilisation.

S'agissant de la surveillance prévue à l'art. 48, elle vise principalement à contrôler que les caractéristiques des conditions d'utilisation autorisées correspondent à celles du type de véhicule utilisé en conditions réelles et que la sécurité routière, la fluidité du trafic et les besoins des cyclistes et des piétons sont garantis. L'accent est donc mis sur les spécificités des conditions d'utilisation. Il convient en outre de vérifier les autres conditions préalables à l'octroi de l'autorisation (par ex. identifier d'éventuels indices laissant penser que le concept d'exploitation relatif aux opérateurs ne fait pas ses preuves) et de surveiller, le cas échéant, le respect des conditions assorties à l'autorisation.

Il convient de faire la distinction entre la surveillance, la vérification de la conformité, les contrôles subséquents et les contrôles routiers. Il peut toutefois arriver qu'une autorité constate, dans le cadre de son activité de surveillance, des faits importants relevant de la compétence d'une autre autorité. Par exemple, si la surveillance effectuée selon l'art. 48 met en évidence qu'un véhicule adopte un comportement indésirable ou critique dans certaines situations, cette constatation peut également s'avérer pertinente pour la vérification de la conformité réalisée par l'OFROU, lorsque ce comportement n'a pas été identifié dans la réception par type.

L'exercice de la surveillance incombe aux autorités chargées de délivrer l'autorisation et de donner leur accord (art. 48, al. 1). La surveillance de l'exploitation des véhicules sans conducteur, de la mise en œuvre des éléments figurant dans la demande (art. 43, al. 3 en relation avec l'art. 45, al. 1) et du respect des conditions (art. 45, al. 1 et 2) relève en principe de la libre appréciation de l'autorité ou est régie par les prescriptions administratives cantonales applicables. Cette tâche doit être accomplie de manière régulière et définie généralement dans un concept. À cet égard, il faut tenir compte de la complexité des conditions d'utilisation autorisées et de l'évaluation des documents remis (voir également ch. 3.4 ci-dessus).

Les moyens suivants peuvent être utilisés aux fins de la surveillance :

- Informations fournies par le titulaire de l'autorisation :
 - sur demande, conformément à l'art. 48, al. 1,
 - spontanément, lorsque la décision prévoit une obligation d'établir des rapports ;
- Propres constatations, par exemple en réalisant des observations sur le terrain, en prenant part à la circulation routière dans différents rôles (y c. en tant que cycliste ou

piéton), en surveillant l'espace routier ou en effectuant des trajets dans les véhicules à surveiller ;

- Informations spontanées communiquées par la population : il est également possible d'évaluer l'opportunité de les recueillir de manière systématique, par exemple par la mise en place d'une hotline ou d'un formulaire de réclamation ;
- Annonces des autorités cantonales et communales, notamment :
 - de la police, sur la base d'activités de contrôle (par ex. violation de l'interdiction de consommer de l'alcool par l'opérateur, conduite irrégulière, entrave au trafic ou mise en danger de la circulation) ;
 - du service des automobiles, sur la base de contrôles périodiques de véhicules (par ex. retrait du permis de circulation, données de l'enregistreur de mode de conduite indiquant des irrégularités, telles que des temps de réaction régulièrement trop longs de l'opérateur),
 - du service de la mobilité ou de la mobilité douce, sur la base de constatations de préjudices pour les piétons ou les cyclistes ;
 - du service chargé des transports publics, en raison d'entraves aux transports publics ;
- Annonces de l'OFROU :
 - mesures découlant de la vérification de la conformité (défauts ou rappels pertinents) ;
 - incidents critiques pour la sécurité signalés à l'OFROU par des autorités étrangères, des constructeurs ou des importateurs ;
- Annonces de l'OFT :
 - sur la base d'activités de surveillance du respect des exigences applicables aux transports publics soumis à concession.

Les échanges de données entre les autorités décrites ci-dessus s'effectuent en premier lieu sur la base de l'art. 19.

Les mesures suivantes peuvent être prises dans le cadre de l'activité de surveillance :

- Annulation de l'autorisation ;
- Suspension de tout ou partie de l'autorisation :
 - lorsque les conditions d'octroi ne sont plus remplies (art. 45),
 - lorsque l'une des conditions suivantes est remplie (art. 16) :
 - la sécurité routière est compromise,
 - l'OFROU signale, dans le cadre de la vérification de la conformité, qu'un constructeur ne prend pas de mesures suffisantes à la suite d'incidents critiques pour la sécurité ou d'incidents répétés pertinents pour la sécurité,

- l'OFROU signale que le détenteur du véhicule a manqué à ses obligations en matière de protection des données,
- la fluidité du trafic est perturbée.
- Ajout de nouvelles conditions ou élargissement des conditions existantes dans l'autorisation, par exemple en raison du nombre d'incidents pertinents pour la sécurité en lien avec le nombre d'opérateurs par véhicule sans conducteur.

En principe, les mesures ordonnées ne doivent pas être plus sévères que nécessaire. La suspension de l'autorisation doit être maintenue jusqu'à ce que les conditions soient de nouveau remplies, preuve à l'appui. Il convient si possible de soumettre les mesures envisagées au titulaire de l'autorisation pour qu'il puisse prendre position.

Les enseignements tirés des activités de surveillance peuvent également conduire à l'assouplissement ou à la suppression des conditions assorties à l'autorisation ou des restrictions relatives aux conditions d'utilisation autorisées.

Selon les cas, les informations résultant des activités de surveillance doivent être mises à la disposition des autorités suivantes :

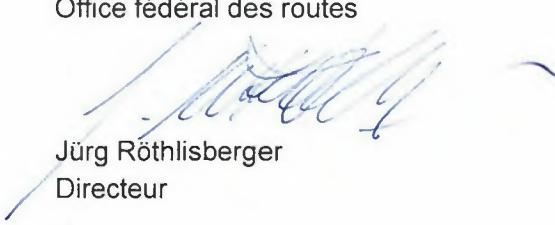
- OFROU : en présence d'indices montrant que le véhicule automatisé n'est pas conforme à sa réception par type ou lors de la suspension ou de l'annulation d'autorisations délivrées ;
- service des automobiles : lors de la suspension ou de l'annulation d'autorisations délivrées ;
- autorités dont l'approbation est requise : lors de la suspension ou de l'annulation d'autorisations délivrées.

Tant que les autorités impliquées ne disposeront pas d'un système de traitement des données permettant un accès direct, les informations devront être transmises par courriels chiffrés ou signés. Les données traitées ne peuvent contenir des données personnelles que dans la mesure où la tâche l'exige et où l'art. 19 le prévoit.

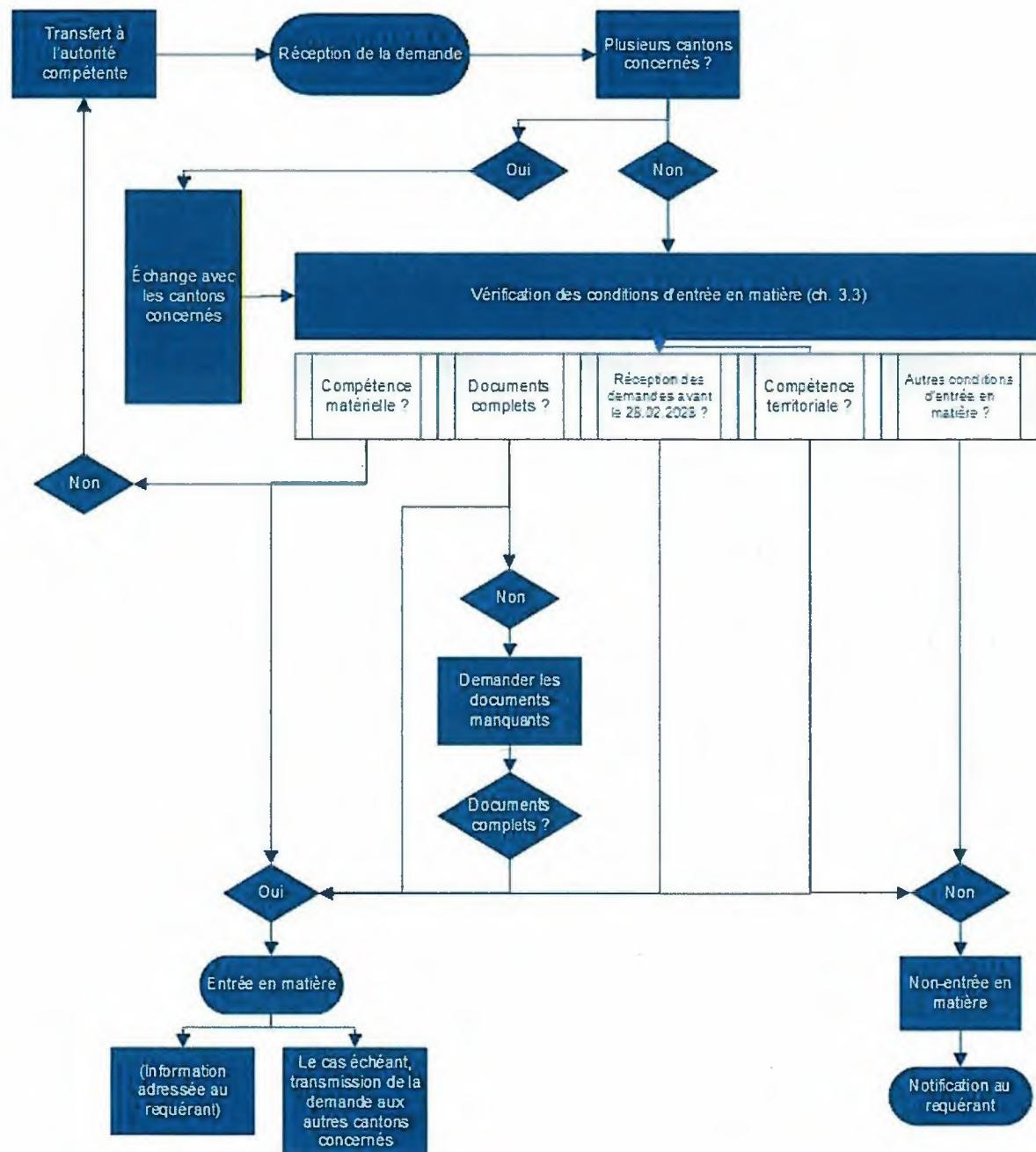
8. Entrée en vigueur et délai transitoire

Les présentes instructions entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2026. L'outil d'évaluation et sa documentation complémentaire (cf. ch. 3.4) font partie intégrante des instructions.

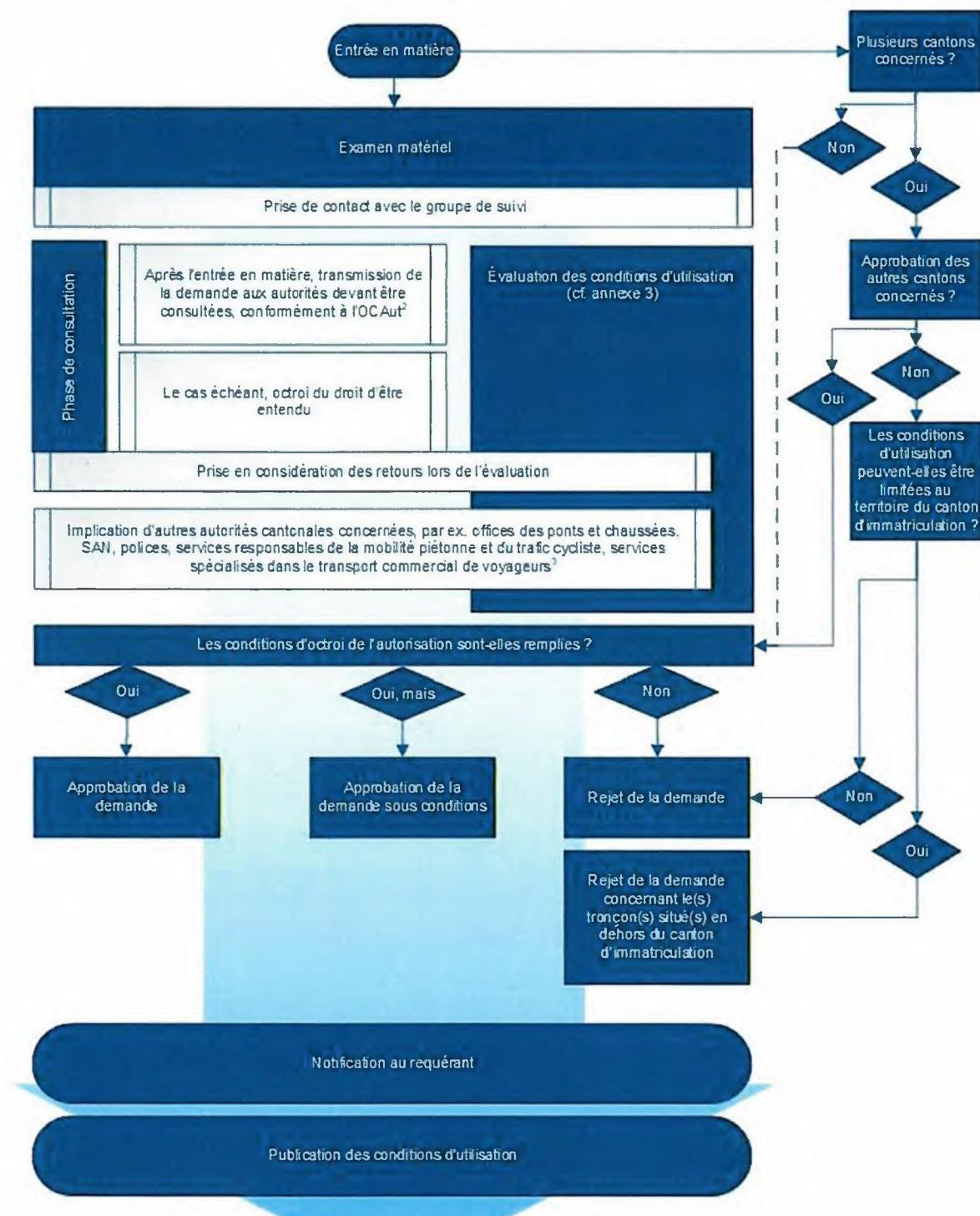
Office fédéral des routes


Jürg Röthlisberger
Directeur

Annexe 1



Annexe 2



¹ Les annexes détaillent la procédure à suivre pour le canton d'immatriculation. Les autres cantons concernés peuvent toutefois s'y référer ou les appliquer par analogie pour déterminer s'ils souhaitent approuver les conditions d'utilisation.

² Les cantons dont l'approbation est requise consultent les communes concernées situées sur leur territoire (cf. ch. 3.1.2.).

³ Les cantons dont l'approbation est requise coordonnent la demande sur leur territoire (cf. ch. 3.1.2.).

Annexe 3

