

Département fédéral de  
l'environnement, des transports, de  
l'énergie et de la communication  
(DETEC)

Par courriel : [svg@astra.admin.ch](mailto:svg@astra.admin.ch)

Berne, le 2 février 2024

**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 (O AFC)**  
**Prise de position de l'Association des Communes Suisses (ACS)**

Monsieur le Conseiller fédéral,  
Madame, Monsieur,

Dans votre courrier du 18 octobre 2023, vous nous avez soumis les ordonnances citées en titre pour consultation. Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue au nom des 1500 communes affiliées à l'Association des Communes Suisses (ACS).

### Remarques générales

Les développements technologiques actuels en matière d'assistance à la conduite nous amènent à concevoir la mobilité selon de nouvelles perspectives. La mobilité automatisée est une réalité à l'évolution rapide et elle se décline sous différentes formes.

L'ACS salue donc la volonté d'instaurer des bases légales permettant de cadrer la conduite automatisée. Les évolutions technologiques dans ce domaine appellent à une certaine réactivité, afin de mettre en place et de maintenir à jour des conditions-cadres qui puissent couvrir les principaux cas d'application de conduite automatisée.

L'ACS reconnaît également le potentiel de la mobilité automatisée pour les différentes régions de Suisse. Il demeure toutefois important de garder à l'esprit qu'afin que l'évolution de la mobilité automatisée ait un impact réellement positif, il est nécessaire de bien définir aujourd'hui et à l'avenir de quelle façon elle doit être mise en œuvre.

En ce sens, la mobilité automatisée soulève un certain nombre de questions pratiques et de sécurité. Un contrôle régulier et rigoureux des véhicules disposant d'un système d'automatisation, ainsi que de leur utilisation sera nécessaire afin de s'assurer du bon fonctionnement et de la bonne intégration de ceux-ci dans la mobilité globale. L'ACS tient à souligner que de manière générale, les transports individuels motorisés, qu'ils soient automatisés et/ou électriques ou non, ne sauraient se substituer à la mobilité douce en matière de durabilité.

L'ACS souhaite également faire remarquer que les communes sont fortement impactées par la mobilité automatisée, et que plusieurs projets pilotes ont déjà été menés sur leurs routes. Les actuels projets d'ordonnances ne tiennent toutefois pas compte de leur intégration dans les processus d'autorisation et de décision, ce que déplore l'ACS. En outre, l'ACS estime que les communes ayant de l'expérience avec des projets pilotes sur leur territoire devraient également avoir la possibilité de siéger dans le groupe de travail prévu selon l'art. 45 al. 2 de l'OCA.

### **Remarques spécifiques**

Les quatre cas d'application prévus aujourd'hui par la Loi sur la circulation routière révisée (véhicule avec système d'automatisation, véhicules sans conducteur, parcage automatisé et véhicules sans conducteur aux dimensions réduites) auront un impact important sur la mobilité et les espaces qui lui sont réservés à l'intérieur des communes.

#### Intégrer les communes dans les processus d'autorisation

Selon le projet d'OCA, les autorisations pour les véhicules sans conducteurs seront délivrées par le canton d'immatriculation (art. 39 et 40). Or, si des véhicules sans conducteurs sont amenés à circuler sur les routes d'une commune, celle-ci doit impérativement être intégrée dans le processus d'autorisation. L'art. 40 al. 2 indique que « [s]i les conditions d'utilisation s'étendent au territoire d'un autre canton ou aux routes nationales, le canton d'immatriculation sollicite l'autorisation de l'autre canton ou de l'OFROU ». L'ACS estime que ce même principe doit être appliqué aux communes.

Les communes doivent également pouvoir se prononcer sur les aires de stationnement destinées au parcage automatisé (art. 28 OCA). Comme on peut le constater d'après l'art. 24 OCA, le parcage automatisé soulève des questions importantes en termes d'espace et d'aménagement : il s'agira de prévoir des zones sécurisées de dépôt des véhicules, puis des zones pour le parcage. L'espace étant déjà restreint dans les zones urbaines, il s'agira de ne pas créer de nouvelles aires de stationnement spécifiques, mais d'utiliser les aires existantes tout en maintenant des places destinées aux véhicules conventionnels. Les projets devront être mûrement réfléchis afin que le parcage des différents véhicules ne se transforme pas en un casse-tête.

#### Favoriser une amélioration de la mobilité par des projet pilotes adaptés

L'objectif de l'ordonnance sur la conduite automatisée est de cadrer l'utilisation des systèmes de conduite automatisée, sans pour autant inciter la population à utiliser davantage les transports individuels motorisés. La fluidité du trafic, au-delà d'être potentiellement améliorée par les systèmes d'automatisation des véhicules, est surtout déterminée par le nombre de véhicules circulant sur la route.

Le système de transports vise avant tout à répondre aux besoins de la population en termes de déplacements. Or, selon les régions, ces besoins sont différents. En région urbaine, la priorité devrait être donnée aux projets pilotes favorisant l'utilisation des transports publics, ce qui permettrait de désencombrer les routes et d'améliorer la fluidité du trafic. Dans les régions où l'offre de transports est réduite, des projets pilotes visant à améliorer cette offre et à la rendre plus flexible seraient bénéfiques.

L'art. 2 al. 1, let. b de l'O AFC précise qu'une demande d'aide financière peut être déposée pour un projet ayant un effet bénéfique sur la durabilité des transports sur la voie publique, dans une perspective visant notamment à améliorer la fluidité et la sécurité routière. L'ACS estime que la priorité des projets pilotes consiste en premier lieu à améliorer la situation des transports en termes de durabilité, d'espace nécessaire et d'impact sur l'environnement. Il s'agit également de répondre à un besoin existant, sans créer de redondance de l'offre en multipliant les modes de transport.

En outre, l'ACS estime que l'autorisation des communes doit également être mentionnée dans le projet d'O AFC s'agissant des projets-pilotes. L'art. 3 al. 2 let. b O AFC précise qu'une liste des cantons et des communes sur le territoire desquels un projet-pilote doit être mené soit jointe à la demande d'autorisation. Selon l'ACS, une simple liste s'avère insuffisante : une autorisation des communes concernées doit être requise pour tout projet de mobilité automatisée.

En vous remerciant pour votre attention, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, Madame, Monsieur à l'assurance de notre considération distinguée.

#### Association des Communes Suisses

Le président

Le directeur



Hannes Germann  
Conseiller aux États



Christoph Niederberger

Copie à :

Union des villes suisses (UVS)