



Communiqué de presse

Vernier/Ostermundigen, le 27 février 2025

Conduite automatisée conditionnelle de niveau 3 : ce qui change dès le 1^{er} mars

Lâcher le volant pour que la voiture roule toute seule sur l'autoroute ? Cela sera possible à partir du 1^{er} mars pour les conducteurs et conductrices d'une voiture dotée d'un système de pilotage automatique sur autoroute homologué et activé. Les constructeurs n'ont pas encore déposé de demandes d'autorisation pour la Suisse. Aucun véhicule permettant une conduite automatisée conditionnelle ne circulera donc le 1^{er} mars. Le TCS a examiné la nouvelle technologie à la loupe et a répondu aux principales questions.

La conduite automatisée conditionnelle de niveau 3 sera autorisée dès le 1^{er} mars. Elle constituera une transformation pour la mobilité et un changement radical qui affectera les autoroutes suisses. D'après l'ordonnance du Conseil fédéral, les conductrices et conducteurs de véhicules équipés d'un système de pilotage automatique homologué et activé, circulant uniquement sur autoroute à chaussées séparées, pourront désormais lâcher le volant et ne plus surveiller en permanence la circulation ni le véhicule. Ils devront toutefois être prêts à reprendre le contrôle du véhicule à tout moment, si le système le demande. Concrètement, il sera possible d'envoyer des SMS ou d'utiliser son téléphone portable, mais pas de dormir. Le système contrôle en effet le conducteur ou la conductrice et intervient si ses yeux se ferment ou s'ils ne sont plus visibles. L'impact réel ne sera toutefois probablement pas perceptible dans un premier temps.

Le TCS a recueilli les premiers résultats

En effet, seuls quelques types de véhicules haut de gamme sont munis du système d'automatisation requis à l'heure actuelle. Ils ne sont cependant pas encore homologués en Suisse. L'expérience montre néanmoins que les progrès techniques dans l'automobile commencent souvent dans le segment haut de gamme avant de se propager rapidement à d'autres catégories de voitures. Les experts du TCS ont déjà testé la nouvelle technologie en Allemagne et glané de précieuses connaissances pratiques : «L'utilisation du système de pilotage sur autoroute nécessite une prise en main approfondie et réagit parfois de manière très sensible. La caméra ne détecte par exemple pas les yeux si on porte des lunettes de soleil», déclare Sandro Capun, expert du TCS. Le système réagit avec tant de prudence pour une raison simple : lorsque le système de pilotage sur autoroute est activé, le conducteur n'est en effet pas responsable en cas d'accident ou d'infraction routière.

La conduite automatisée conditionnelle de niveau 3 aura donc un impact sur l'assurance et sur le contexte juridique à moyen terme. Plus grand club de mobilité de Suisse, le TCS dispose d'une expérience et d'une expertise dans tous les domaines concernés par la conduite automatisée. Il suit de près les progrès accomplis dans ce segment afin de prodiguer des conseils à ses 1,6 million de membres et de leur offrir protection et assistance. Les questions et les réponses ci-dessous émanent de divers experts du TCS qui ont étudié en détail les conséquences de la conduite automatisée conditionnelle.

Principales questions et réponses

Quelles sont les dispositions de la nouvelle loi sur la conduite automatisée conditionnelle ? Qu'est-ce qui est désormais autorisé ?

La nouvelle loi permet aux conducteurs et aux conductrices de véhicules automatisés d'utiliser un système de pilotage sur autoroute sur les autoroutes à sens de circulation séparés. Si le système de pilotage sur autoroute est activé, ils peuvent lâcher le volant et ne sont plus tenus de garder les yeux rivés en permanence sur la circulation et leur véhicule. Ils doivent toutefois être prêts à reprendre le contrôle de celui-ci à tout moment si le système d'automatisation le leur demande. Ces systèmes de pilotage sur autoroute relèvent du niveau 3 de conduite automatisée conditionnelle.

L'utilisation de véhicules sans conducteur sur des tronçons approuvés par les autorités compétentes est également autorisée, mais elle n'est pas liée à la conduite automatisée conditionnelle de niveau 3. Les cantons sont libres d'approuver ou non des tronçons. L'Office fédéral des routes (OFROU) élabore des instructions permettant d'évaluer les tronçons proposés et met sur pied un groupe consultatif



auquel les cantons pourront faire appel. Un opérateur travaillant dans une centrale devra toutefois surveiller les véhicules dépourvus de conducteur.

Il sera également possible de se garer de manière automatisée, sans conducteur au volant, dans des parkings signalisés et réservés à cet usage. Les cantons ou les communes sont chargés de définir des zones de stationnement adaptées.

Dans quelles situations la personne au volant est-elle invitée à reprendre le contrôle de son véhicule ?

Le système invite le conducteur ou la conductrice à reprendre le contrôle de sa voiture au moyen d'un signal sonore lorsqu'il quitte les zones autorisées, si les conditions météorologiques se dégradent, si la visibilité se détériore, si la circulation se complexifie ou à cause du comportement imprévisible d'autres usagers de la route.

Que se passe-t-il si la voiture occasionne un accident pendant la conduite automatisée ? Qui est responsable ?

Si le conducteur ou la conductrice d'un véhicule permettant une conduite automatisée conditionnelle n'est pas responsable du comportement de conduite parce que le système pilote lui-même, sa responsabilité n'est généralement pas engagée. Si le conducteur ou la conductrice ignore toutefois l'invitation du système à reprendre les commandes ou devait savoir qu'il ou elle aurait dû prendre la relève, il ou elle demeure responsable en cas d'accident.

Quelle sera la responsabilité du conducteur ou de la conductrice à l'avenir ?

Malgré le pilotage automatisé, le détenteur ou la détentrice du véhicule continue de jouer un rôle central en vertu de la révision de la loi et reste responsable indépendamment de toute faute, conformément à l'art. 58 LCR. Le conducteur ou la conductrice doit s'assurer que le véhicule autonome fonctionne correctement même si c'est le système automatisé qui le contrôle. Des connaissances détaillées du fonctionnement du système automatisé sont indispensables. De nouvelles obligations peuvent également se matérialiser pour le détenteur ou la détentrice. Il ou elle doit par exemple veiller à ce que le système soit constamment à jour.

Quelles sont les conséquences sur l'assurance ?

On peut estimer qu'à mesure que l'automatisation progressera, les sinistres relèveront de plus en plus de l'assurance responsabilité civile d'entreprise plutôt que de l'assurance responsabilité civile automobile, soit par le biais de recours de l'assurance automobile, soit par des prétentions directes. Plus le niveau des systèmes utilisés sera élevé, plus les exigences directes auxquelles sont soumis les constructeurs et les fournisseurs seront susceptibles de se durcir.

Le nombre d'accidents augmentera-t-il ou diminuera-t-il du fait de la conduite autonome conditionnelle ?

L'utilisation croissante de systèmes d'assistance devrait réduire le nombre d'accidents à long terme, car, selon l'OFROU, 9 accidents sur 10 sont actuellement dus à une erreur humaine. Plusieurs questions se poseront toutefois d'ici là. Par exemple, l'introduction de nouvelles technologies entraînera-t-elle une hausse du nombre d'accidents à court terme, tous les usagers de la route devant s'y habituer ? Il est encore difficile de connaître les détails de cette évolution, même si les conditions permettant aux systèmes d'assistance d'améliorer la sécurité sont réunies.

Quelles seront les conséquences sur les embouteillages ?

La conduite automatisée permet de maintenir des distances constantes entre les véhicules et de les réduire par rapport à la conduite humaine, ce qui devrait atténuer les embouteillages. Il faudrait toutefois que ces systèmes soient utilisés de manière généralisée, ce qui ne sera probablement pas réaliste dans l'immédiat.

Comment le niveau 3 affectera-t-il la formation des conducteurs et des conductrices ?

Au cours de leur formation, les conducteurs et les conductrices doivent apprendre à conduire réellement le véhicule sans systèmes d'assistance afin que les voitures équipées des systèmes existants



puissent être utilisées au quotidien. Avec les systèmes de niveau 3, les apprentis conducteurs et les apprenties conductrices devront non seulement apprendre à se servir des systèmes, mais aussi se familiariser avec la reprise en main. Le conducteur ou la conductrice doit en effet pouvoir reprendre très rapidement toutes les tâches liées au pilotage et conduire lui-même ou elle-même le véhicule si le système ne fonctionne plus ou si les conditions évoluent. Ces exigences ne sont pas faciles à respecter et rendent l'ensemble de la formation plus exigeant. De plus, les opportunités d'utiliser de tels systèmes et de s'y exercer sont actuellement rares. En d'autres termes, il faudra encore un certain temps avant que la technologie ne s'immisce à bord des voitures des auto-écoles.

À partir du mois de juillet, les connaissances portant sur les systèmes d'assistance à la conduite et sur la conduite automatisée conditionnelle seront également incluses dans les examens théoriques et pratiques. Quelles en seront les conséquences pour les jeunes automobilistes ?

Ils devront maîtriser les systèmes pendant leur formation et lors de l'examen. À l'examen, les élèves devront montrer qu'ils sont capables d'utiliser les systèmes d'assistance à la conduite tels que le régulateur de vitesse ordinaire ou adaptatif ou prouver qu'ils connaissent la différence entre les systèmes d'assistance à la conduite et la conduite automatisée conditionnelle. La réglementation n'énumère toutefois pas les systèmes d'assistance à la conduite dont les véhicules doivent être équipés, ni que des questions concernant les systèmes doivent faire partie de l'examen théorique.

Contact

Jordan Girod, porte-parole du TCS

Tél. 058 827 27 26 | 076 367 25 33 | jordan.girod@tcs.ch

pressetcs.ch | [flickr.com](https://www.flickr.com/photos/tcs/)

Touring Club Suisse – toujours à mes côtés.

Depuis sa fondation en 1896 à Genève, le Touring Club Suisse est au service de la population suisse. Il est synonyme de sécurité, durabilité et liberté de choix en matière de mobilité personnelle et il est actif tant au niveau politique que social. À travers ses 1900 collaborateurs et 23 Sections régionales, le plus grand club de la mobilité de Suisse propose à plus de 1,6 millions de membres un large éventail de prestations et services liés à la mobilité, l'assistance, la santé et les activités de loisirs. Une prestation d'assistance est fournie toutes les 70 secondes. Chaque année, 200 patrouilleurs accomplissent quelques 359'000 interventions de dépannage sur les routes suisses et permettent de reprendre la route immédiatement dans plus de 80 % des cas. La centrale d'assistance ETI effectue en moyenne 57'000 interventions, dont près de 3200 évaluations médicales et 1200 rapatriements par an. TCS Ambulance est le plus grand acteur privé dans le secteur des secours d'urgence et du transport sanitaire en Suisse avec 50 véhicules, 17 bases logistiques et plus de 35'000 interventions par année. Les centres de protection juridique traitent 42'000 affaires juridiques et fournissent près de 10'000 renseignements juridiques. Depuis 1908, le TCS s'engage pour la sécurité routière en Suisse en développant des outils pédagogiques, des campagnes de sensibilisation et de prévention, en testant les infrastructures de mobilité et en conseillant les autorités. Le TCS distribue chaque année près de 110'000 baudriers et 90'000 gilets aux enfants, afin que la mobilité des plus petits soit sécurisée. Les centres de conduite forment 42'000 participants par an, toutes catégories de véhicules confondues. Avec 33 campings et environ 950'000 de nuitées touristiques, le TCS est le leader du camping en Suisse. L'Académie de la mobilité du TCS étudie et projette les transformations dans le secteur des transports, comme la mobilité verticale par drone ou la mobilité partagée, par exemple avec le projet «carvelo» qui compte 400 vélos-cargo électriques et 40'000 utilisateurs. Le TCS est cosignataire de la feuille de route mobilité électrique 2025.