

OFROU

3003 Berne

svg@astra.admin.ch

Lausanne, le 17 décembre 2020

Procédure de consultation

Révision de la Loi sur la circulation routière

Madame, Monsieur,

La Fédération romande des consommateurs (ci-après : la FRC) vous remercie de l'avoir associée à la consultation susmentionnée et vous prie de trouver ses commentaires ci-dessous.

Commentaire général

De manière générale, la FRC soutient la promotion de technologies respectueuses de l'environnement et au service des individus et considère que de grands progrès peuvent être faits à ce niveau. La FRC ne s'exprimera ici que sur la partie relative aux voitures autonomes.

Ce projet de loi pose en effet des questions très importantes qui serviront sûrement de bases pour d'autres discussions relatives aux objets connectés : mise en réseau, protection des données, responsabilité en cas d'accident, notamment. Si à notre sens le projet va dans la bonne direction, il ne semble pas abouti car de nombreuses zones d'ombre existent en matière de responsabilité qui créent un flou juridique. Il n'est toujours pas concrètement possible de savoir, pour un consommateur qu'il soit détenteur du véhicule ou « conducteur » dans quelle mesure il peut être tenu pour responsable d'un événement ou si c'est le producteur qui l'est. La loi est donc bien trop générale et laisse la porte ouverte à des exclusions de responsabilités de la part du producteur puisque rien n'est concrétisé dans les dispositions légales.

Enfin, nous regrettons que le projet ne parle pas de l'effet des voitures autonomes sur le trafic: si le véhicule est la propriété d'une personne privée, d'une entreprise que celle-ci loue ou s'il est mis à disposition par un service public, les effets de congestion du trafic ne seront pas les mêmes. De la même manière, la collecte de données massives que permettront les voitures connectées offriront des avantages importants aux constructeurs pour éventuellement concurrencer des services publics. Une réflexion sur l'utilisation des données devrait ainsi être également menée.

Commentaire détaillé

Champ d'application (art. 25a P-LCR)

Cette disposition semble exclure les cas où la conduite est à moitié automatisée. Le rapport explicatif ne mentionne pas les conséquences pour la responsabilité (conducteur ou producteur) dans ces cas-là, et des précisions claires devraient être apportées. Les allégations commerciales vantant les « pilotes automatiques » et la confiance que peuvent avoir les consommateurs à leur égard doivent être prises en compte dans l'attribution de responsabilité.

Enregistreur du mode de conduite (art. 25b P-LCR) et Protection des données (art. 25c P-LCR)

L'obligation d'introduire, sur les véhicules autonomes, un enregistreur du mode de conduite est une bonne chose tant que le but reste de déterminer à qui incombe la responsabilité (conducteur ou producteur). Tout autre usage de ces données devrait être interdit ou soumis à un consentement exprès et libre. Or, l'utilisation de ces données n'est pas clairement précisée par la loi (déterminer la responsabilité du fabricant, infractions éventuelles à la LCR, autres procédures pénales, action de tiers, etc.) ce qui laisse la porte ouverte à de nombreux emplois.

Le FRC soutient que seules les données nécessaires pour déterminer à qui incomberait la responsabilité en cas d'accident devraient être collectées et le conducteur doit pouvoir s'assurer que les principes de proportionnalité et de finalité au sens de la LPD sont bien respectés. Ainsi, les données collectées doivent se limiter à déterminer qui du conducteur ou du fabricant est responsable en cas d'accident et ne doivent en aucun cas permettre de dresser un profil du conducteur en fonction de la manière de conduire (vitesse, accélération ou freinage brusque, virage, regards du conducteur, position des mains, etc.).

Pour la FRC, ces données ne peuvent être remises aux autorités que dans le but de déterminer qui du conducteur ou du fabricant est responsable en cas d'accident mais pas pour identifier si le conducteur a fait un excès de vitesse ou commis une autre infraction à la LCR. La question de la preuve admissible dans les cas d'infractions graves à la Loi sur la circulation routière devrait être précisée. L'accès à ces données devrait être possible seulement si aucun autre moyen d'identifier l'auteur d'un crime n'est possible et moyennant l'examen par un juge qui vérifierait la proportionnalité de l'accès à ces données personnelles.. Une durée minimale et maximale de conservation de ces données devrait être précisée clairement dans la loi.

La collecte de toute autres données dépassant le but précité doit être soumis au consentement exprès et entièrement libre de la personne concernée. La FRC soutient à ce titre l'interdiction de lier les consentements (Koppelungsverbot). En d'autres termes, la personne concernée ne devrait pas être obligée d'accepter le traitement de ses données pour acquérir ou louer le véhicule. En cas de consentement, les données collectées doivent impérativement être anonymisées (et pas uniquement pseudonymisées) de manière à exclure toute réidentification avant d'être utilisée par l'entreprise qui a produit le véhicule ou certaines composantes ou transférée à des tiers.

En outre, ces données ne doivent pas pouvoir être demandées par les assurances ou des entreprises de crédits (pour fixer la prime ou le taux d'intérêt selon le type de conducteur).

La FRC s'interroge également sur la portée de l'art. 25b, al. 2, LCR lorsque le détenteur du véhicule n'est pas le conducteur. En cas de prêt ou d'une location du véhicule, le détenteur qui peut accéder à ces données pourra-t-il visionner le parcours du conducteur auquel il a prêté sa voiture? Comment éviter les atteintes à la protection de la vie privée d'un conducteur qui aurait loué une voiture? Si le détenteur du véhicule est évidemment dans son droit d'attendre du conducteur qu'il soigne avec la plus grande attention sa voiture, comme c'est le cas aujourd'hui, il semblerait disproportionné de pouvoir traquer les déplacements et le comportement du conducteur sous ce prétexte. Ces enregistreurs, tout comme les autres appareils connectés intégrés, devraient être soumis à l'approbation du Préposé fédéral à la protection des données et les algorithmes qui les sous-tendent devraient être rendus publics.

En dernier lieu, les données collectées par ces voitures pourraient être utilisées par le producteur ou un sous-traitant pour améliorer ses produits. Mais ces données pourraient aussi être utilisées pour fausser la concurrence si les voitures autonomes disposent d'énormément de données sur le trafic routier vis-à-vis des services publics par exemple. Une réflexion au niveau du DETEC (en collaboration avec l'OFEV et l'OFT) serait nécessaire à notre avis pour identifier l'impact d'une telle collecte de données sur les transports publics.

L'Union européenne ayant un temps d'avance sur la Suisse en matière d'enregistreur de mode de conduite et de protection des données, la Suisse devrait suivre attentivement les discussions relatives à ces développements, surtout que ce type d'enregistreur lié à une assurance existe déjà en Suisse avec des questions importantes qui se posent : <https://www.frc.ch/vie-privee-la-recolte-des-donnees-une-affaire-qui-roule/>.

Défaillance du véhicule (Rapport explicatif, p. 10)

Le rapport mentionne qu'un véhicule autonome devra présenter des redondances dans son système afin que le système continue de fonctionner en cas de défaillances pour éviter de compromettre la sécurité routière. Toutefois, il n'y a aucune disposition dans la loi qui prévoit un tel cas de figure et il est donc difficile de savoir comment cette mention sera concrétisée.

Dans cet ordre d'idée, nous demandons également que le conducteur puisse désactiver le mode automatique de son véhicule manuellement de manière à pouvoir continuer d'utiliser son véhicule en cas de piratage, d'absence de réseau ou de bugs dans les mises à jour. Par exemple, il peut arriver qu'une mise à jour crée des problèmes et empêche la voiture de démarrer pendant quelques jours en attendant la correction du bug par le constructeur. Durant ce laps de temps, le conducteur devrait pouvoir manuellement et facilement désactiver la fonction automatique pour pouvoir continuer à utiliser son véhicule. La désactivation doit pouvoir se faire en actionnant un bouton prévu à cet effet par le constructeur afin d'éviter qu'on ne lui reproche d'avoir endommagé le système et lui faire porter toute la responsabilité en cas d'accident. Il faudra également veiller à ce que le conducteur soit informé au moment du démarrage si le système est désactivé ou non afin d'adapter son degré d'attention et de confiance.

Ce droit à la déconnexion permettrait également de limiter les risques d'obsolescence prématurée sur lesquels nous allons revenir plus bas.

Régime de responsabilité

Le rapport évoque le régime de responsabilité en cas d'accident, qu'il s'agisse de responsabilité pénale ou civile. Toutefois, un grand flou demeure puisqu'il est difficile de savoir concrètement comment la responsabilité du conducteur, du détenteur de véhicule ou du producteur devrait être interprétée et surtout, qu'aucunes dispositions légales ne sont évoquées pour concrétiser ces différents niveaux de responsabilité.

1. Responsabilité pénale

Dans le rapport, la responsabilité du conducteur (devoir de vigilance et de maîtrise du véhicule) est transférée au producteur pour autant que le conducteur n'ait rien à se reprocher (ne pas avoir remarqué que le système lui demande de reprendre les commandes). Cette nuance amène un flou important pour le conducteur et le rapport n'évoque pas les différents niveaux de responsabilité en fonction de l'automatisation du véhicule. Qu'en est-il d'un véhicule vendu comme ayant une automatisation complète de niveau 5, ne nécessitant plus d'intervention humaine ? Est-ce que dans ce cas, le Conseil fédéral prévoit tout de même une responsabilité du conducteur ?

Les principes de la responsabilité pénale individuelle suisse n'est par ailleurs pas adaptée aux réalités économiques: en cas de défaillance du logiciel, faudra-t-il aller rechercher le technicien Volvo en Suède responsable de son développement? De l'avis de la FRC, il faut prévoir une responsabilité pénale de l'entreprise à titre principal et non pas uniquement subsidiaire (art. 102 CP) pour éviter de longues procédures d'établissement des faits qui ne mèneraient à rien. Identifier un responsable en entreprise ne nous semble pas tenir la route.

Par ailleurs, si le conducteur est responsable de s'assurer de l'état du véhicule avant de le mettre dans la circulation, il lui sera en l'état difficile d'être sûr qu'il n'y a pas une mise à jour disponible ou de l'installer immédiatement. Dès lors, si le système détecte qu'une mise à jour critique doit être installée ou qu'une défaillance est remarquée, la voiture doit soit s'immobiliser, soit passer en mode manuel (donc que la responsabilité passe clairement et sans équivoque au conducteur). Si aucune information n'apparaît, le conducteur ne doit pas pouvoir être tenu pour responsable. Il faudrait également qu'il apparaisse clairement pour le conducteur s'il s'agit d'une mise à jour de confort ou de sécurité. Certaines mises à jour prenant du temps et augmentent le risque de bug, il est tout à fait normal qu'un conducteur ne fasse pas immédiatement la mise à jour s'il est pressé et souhaite attendre d'être parqué pour le faire ou encore s'il se trouve dans un lieu où la connexion est mauvaise.

Les frais de mises à jour de sécurité doivent d'ailleurs être pris en charge par le constructeur : si une personne est en voyage à l'étranger et qu'une grosse mise à jour de sécurité doit être faite, il n'appartient pas au conducteur de payer d'onéreux frais d'itinérance à son opérateur mobile pour pouvoir l'installer.

2. Responsabilité civile :

De la même manière que pour la responsabilité pénale, la responsabilité du conducteur diminue si le système d'automatisation est activé pour autant que les devoirs de diligence qui s'imposent sont respectés. La FRC demande un renversement du fardeau de la preuve de sorte la personne lésée n'ait à prouver que l'existence du dommage et le fait que le véhicule était en mode autonome au moment où il s'est produit. Il est en effet trop difficile pour une personne de prouver par la suite que le dommage s'est produit à cause d'une défaillance technique ou autre et de l'identifier clairement. Il doit revenir au producteur de se dégager de sa responsabilité.

Par ailleurs, face à un cas de responsabilité imputé totalement ou partiellement à une défaillance du véhicule autonome, le producteur de la voiture doit répondre du dommage face à la personne lésée et ne doit pas pouvoir s'exonérer de sa responsabilité en arguant que le dommage est imputable à un tiers dans la chaîne de développement et de fabrication du véhicule. Il y a en effet de fortes chances pour que le constructeur automobile ait de nombreux contrats avec plusieurs sociétés informatiques et le producteur doit être le seul responsable vis-à-vis de la personne lésée, même si le problème provient d'un défaut de mise à jour. Il pourra toujours se retourner contre un tiers. La personne lésée ne doit en aucun cas devoir chercher indéfiniment vers qui se tourner en cas de problème. Il va de soi que le for doit se trouver au lieu de résidence du conducteur ou détenteur du véhicule même si le producteur est à l'étranger.

Dans la même ligne, le producteur ne doit pas pouvoir introduire dans son contrat de clauses d'exonération de responsabilité. Il doit répondre des dommages causés par le véhicule produit aussi longtemps que le lien de causalité est établi et peu importe si la faute revient à un autre prestataire de service dans la ligne de production.

Enfin, il nous semble nécessaire d'insérer une disposition spéciale dans la LCR concernant les voitures automatisées au regard de la sécurité des produits. En effet, la Loi sur la sécurité des produits (ci-après : LSPro) n'est pas du tout adaptée à ce type de problématique et n'offre pas une sécurité suffisante pour la circulation routière. L'Union européenne a d'ailleurs lancé des travaux en lien avec la révision de la Product Liability Directive (avec les remarques de nos homologues européens ici : [BEUC](#)). Dans la mesure où la Suisse n'a pas entamé de révision de sa LSPro, quelques dispositions directement dans la LCR sont primordiales. Nous sommes d'avis que le producteur doit pouvoir être tenu responsable en cas de défaillance du système, peu importe que le véhicule ait été ou non défectueux au moment de sa mise sur le marché et il doit maintenir la conformité du véhicule mis sur le marché en mettant à disposition des mises à jour, alertes, etc. durant un nombre d'année minimum proportionnelle à la durée de vie attendue du véhicule – mesure permettant également de prévenir l'obsolescence prématurée des véhicules, voir ci-dessous)

Mise en réseau

Le rapport n'évoque que partiellement la mise en réseau des véhicules automatisés en disant que les mêmes problèmes apparaîtront avec les objets connectés. Si nous partageons en partie cette appréciation et demandons des mesures pour encadrer les objets connectés, comme le fait en ce moment l'Union européenne, certains risques spécifiques aux véhicules autonomes sont présents.

Par exemple, est-ce qu'un véhicule autonome pourra continuer à circuler si le réseau mobile est défaillant ou absent ? Et s'il y a un problème de réseau, que se passera-t-il avec la voiture ? Va-t-elle s'arrêter sur le côté, indiquer au conducteur de reprendre immédiatement la main ? En cas de problèmes, qui serait responsable entre le producteur et le consommateur ? Qui paie les frais de connexions au réseau mobile à l'étranger ou en Suisse si le véhicule doit être connecté en permanence ? Il nous semblerait pertinent que les véhicules automatisés ne nécessitent pas tout le temps d'être connecté à un réseau 4 ou 5G (et ne soient donc pas dépendants des investissements des opérateurs mobiles) mais qu'ils puissent continuer à utiliser leurs capteurs même de manière déconnectée.

Mais dans le cas où le véhicule serait déconnecté, le conducteur ne saurait pas si une mise à jour critique doit être installée. Dès lors, le conducteur ne doit pas pouvoir être tenu pour responsable s'il n'a pu être informé d'une défaillance du véhicule. Dans le cas d'un problème important qui empêcherait le véhicule de se connecter au réseau et donc pour le conducteur d'en être informé, le producteur doit avoir la responsabilité d'informer le conducteur par d'autres canaux (contact direct du détenteur du véhicule avec accusé de réception, annonces dans les journaux, etc.), comme c'est le cas aujourd'hui pour les rappels de produit.

La question de la mise en réseau, de la déconnexion et de ses conséquences n'est à notre avis pas encore suffisamment traitée dans le projet de loi et mériterait d'être développée pour mieux saisir les différents cas de figure et les obligations qui en découlent.

Diligence attendue du conducteur (art. 3, al. 3 OCR)

Cet article prévoit que les conducteurs de véhicules automobiles, de cyclomoteurs et de cycles ne lâcheront pas l'appareil de direction. Or, il n'y a pas de modification proposée de cet article. Est-ce que cela signifie que les conducteurs des voitures autonomes devront toujours garder les mains sur le volant et être prêts à réagir ? Dans ce cas, est-ce qu'on ne conclura pas toujours à la violation d'un devoir de diligence du conducteur ? Nous demandons que ces éléments soient clairement réglés dans la loi ou son ordonnance.

Pour la FRC, la loi doit être claire sur la diligence qui sera requise du conducteur d'une voiture autonome. Par exemple, sur une voiture autonome niveau 5 (complètement autonome), pourra-t-on admettre qu'un conducteur saoul se retrouve au volant (il devrait alors être considéré plus comme un occupant qu'un conducteur) ? Est-ce que la norme SAE International sera juridiquement contraignante lorsqu'un constructeur se prévaut d'une voiture totalement autonome de niveau 5 ? En effet, lorsqu'un constructeur vante les mérites d'un pilote automatique et qu'il se déclare de catégorie 4 ou 5, ces niveaux d'automatisation doivent être contraignantes pour le producteur et il ne peut pas exclure sa responsabilité dans des conditions générales de dizaines de pages ou en invoquant les centaines de pages du manuel d'utilisation : cette responsabilité doit être de droit impératif. Il ne peut pas être attendu du conducteur qu'il en maîtrise tout le jargon et les explications alambiquées, raison pour laquelle une protection par la loi est essentielle vu l'asymétrie d'information dans la relation.

Sans cette protection, le conducteur serait comme un co-pilote qui devrait être tout le temps attentif. Ce qui limiterait évidemment la possibilité de développer des transports publics autonomes si les usagers doivent être responsables de la conduite d'une navette par exemple.

Obsolescence prématurée

Pour la FRC, il nous semble nécessaire d'introduire une obligation à l'égard du producteur de garantir la conformité du véhicule automatisé pendant un certain nombre d'années après sa vente (allant bien au-delà de la garantie de deux ans), notamment par la mise à disposition de mises à jour ou d'une garantie prolongée sur la sécurité du système connecté, etc. Dans cet ordre d'idée, le producteur ne doit pas pouvoir exclure de la garantie des pièces essentielles au fonctionnement du véhicule (frein, moteur, logiciel d'aide à la conduite, etc).

De la même manière, il est nécessaire de garantir que le véhicule pourra fonctionner même en cas de défaillance du système automatisé en passant en mode manuel et que, si du matériel doit être changé pour continuer à bien fonctionner, le remplacement du matériel doit être pris en charge par le constructeur.

Mise sur le marché (art. 25a, al. 3 P-LCR)

Le rapport n'évoque pas la procédure pour un constructeur de mettre sur le marché un véhicule autonome. Pour la FRC, la mise sur le marché d'un tel objet pouvant poser des questions de sécurité importante devrait faire l'objet d'une homologation spécifique. Comme pour la mise sur le marché d'un médicament, le constructeur devrait fournir toutes les informations nécessaires aux autorités, concernant les systèmes de détection des objets, les algorithmes utilisés, les données collectés et leur traitement, etc.

Trottinettes électriques

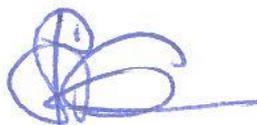
Dans la révision des ordonnances, seule une vitesse maximale et le port du casque obligatoire est mentionné en ce qui concerne les trottinettes électriques et d'autres engins de la sorte. Or, l'on constate de plus en plus d'accident. Ces véhicules étant vendus parfois comme de [simples jouets](#), les consommateurs ne sont pas bien informés sur les risques et sur la non-homologation des produits achetés facilement dans le commerce. Nous demandons à l'OFROU de plancher sur des mesures pour mieux informer les consommateurs au moment de l'achat (devoir d'information du vendeur sur les règles en vigueur, indication obligatoire et bien visible sur l'emballage de l'homologation ou non, du bridage ou non de la vitesse, etc.). Simplement décréter que ces engins ne doivent pas dépasser une certaine limite et qu'un casque est obligatoire ne résout qu'une partie du problème si les consommateurs n'en sont pas informés au moment de l'achat. Il serait bien plus pragmatique et efficace de porter cette information à la connaissance de l'acheteur.

Conclusion

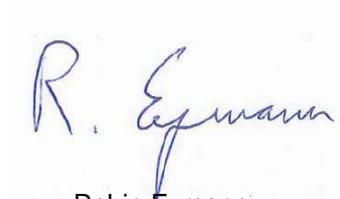
En conclusion, nous soutenons les principales étapes du projet et reconnaissons qu'il va dans la bonne direction. Toutefois, il reste encore de nombreuses zones d'ombre qui ne sont pas évoqués et mériteraient un suivi, par exemple avec la constitution d'un groupe de travail interdépartemental afin de plancher sur ces différents enjeux. Il est d'ailleurs primordial que le Conseil fédéral, s'il adapte la législation par voie d'ordonnance, consulte les milieux intéressés (et pas uniquement les milieux de la route) afin de pouvoir cerner aux mieux les enjeux.

Nous vous remercions de l'intérêt que vous porterez à ces lignes et vous adressons, nos salutations les meilleures.

Fédération romande
des consommateurs



Sophie Michaud Gigon
Secrétaire générale



Robin Eymann
Responsable politique économique