Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: - (2018)

Heft: 2195

Artikel: Politique de la mobilité: comment tirer parti des véhicules autonomes : un survol des réflexions et travaux en cours en Suisse

Autor: Rey, Michel

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1023215

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Politique de la mobilité: comment tirer parti des véhicules autonomes

Un survol des réflexions et travaux en cours en Suisse

Michel Rey - 20 février 2018 - URL: https://www.domainepublic.ch/articles/32829

Difficile d'anticiper le rôle et les effets de la voiture sans conducteur sur la mobilité de demain, tant sont nombreuses les incertitudes aussi bien technologiques, juridiques que sociétales. Ces incertitudes ont incité la Confédération et les villes suisses à réfléchir à leurs responsabilités pour intégrer les véhicules autonomes dans leur politique de la mobilité.

Fin 2016, la Confédération, répondant à un postulat, a livré un premier rapport. Rédigé par l'Office fédéral des routes (Ofrou), il indique que les véhicules automatisés et connectés permettront d'améliorer la sécurité de la circulation routière, de fluidifier le trafic et de mieux exploiter les capacités. Le rapport met l'accent sur les routes nationales. Il ignore les réseaux secondaires et les transports publics.

L'étude *Utilisation de véhicules automatisés au quotidien*, menée par l'Union des Villes Suisses (UVS) et de nombreux acteurs publics et privés, se révèle plus intéressante. A remarquer qu'aucun partenaire romand n'a participé à l'étude. Elle fait l'objet d'un premier rapport. Une deuxième phase est en cours, dont les résultats sont annoncés pour fin 2018.

Les incertitudes technologiques

Selon ce rapport, *«les véhicules automatisés disposent du potentiel pour modifier fondamentalement la mobilité à l'avenir»*. Le développement technique est bien avancé, mais il n'est pas prévisible dans le temps. De nombreux systèmes d'assistance au conducteur fonctionnent déjà au quotidien (freinage, stationnement, régulateur de vitesse, maintien de la trajectoire). Mais de là à passer à une conduite complètement automatique, il y a là un pas qui est loin d'être franchi. Le développement dans le temps n'est pas prévisible. On parle d'échéances de 20 à 30 ans.

Ce pas est d'ailleurs jugé comme impossible à franchir par deux professeurs de l'Université de Lausanne. Selon Dominique Bourg et Sophie Swaton, *«la promesse de la voiture autonome n'engage que ceux qui veulent y croire»*. Ils estiment que le véhicule autonome ne pourra pas tenir ses promesses technologiques. Car il exige des investissements énormes pour créer les réseaux de gestion centralisée des informations et des systèmes de voirie dédiés, impliquant un dédoublement du système actuel pour assurer la sécurité dans le trafic. Le trafic mixte représente le défi majeur, aussi bien entre véhicules à différents degrés d'automatisation qu'entre véhicules automatisés, piétons et cyclistes.

Pour les auteurs de l'étude de l'UVS, *«l'utilisation de véhicules automatisés pourrait réalistement se développer en Suisse»*, mais son développement sera largement conditionné, particulièrement pour ce qui est du trafic individuel, par les progrès réalisés à l'étranger, dans la course de vitesse entre les géants du web et les constructeurs de véhicules, soucieux de contrôler ce nouveau marché. Il devrait s'imposer d'abord sur les autoroutes, puis dans les espaces urbains. En tant que système fermé, les autoroutes offrent des perspectives d'application plus simples et plus rapides que dans un système à trafic multiple.

Les auteurs de l'étude estiment que la Suisse peut, par contre, faire œuvre de pionnier dans le trafic ferroviaire. Le passage à l'automatisation est moins complexe que pour le trafic motorisé individuel. Les véhicules parcourent des lignes fixes, ils sont déjà aujourd'hui intégrés dans des systèmes de contrôle organisés. Mais la

rapidité avec laquelle l'automatisation s'imposera dépendra des générations de véhicules, le matériel roulant restant longtemps en service. Actuellement, les trains sans conducteur sont en service sur des lignes isolées et clairement délimitées dans l'espace (DP 2189).

Un droit à adapter

Le développement de la voiture autonome implique d'importants changements juridiques. Aujourd'hui, la conduite complètement automatisée est interdite en Suisse, sauf autorisation spéciale. Ces autorisations sont limitées à des tronçons d'essai, par exemple pour les minibus sans conducteur. On en compte près d'une dizaine déjà en service ou en cours de test.

La Convention de Vienne qui définit les standards minimaux pour le trafic routier transfrontalier devra être adaptée. Il en ira de même en Suisse pour les procédures d'immatriculation des nouveaux véhicules, pour la signalisation lumineuse et pour le marquage des routes. Une législation sera nécessaire pour le matériel et les logiciels adaptés aux centres de gestion du trafic pour garantir la communication de véhicule à véhicule, avec les signaux de l'infrastructure ou pour l'accès aux centres de contrôle. Des bases juridiques claires pour clarifier les responsabilités en cas d'accidents. Aujourd'hui, la loi fédérale sur la circulation routière exige que tout véhicule ait un conducteur qui soit constamment maître de son véhicule.

Les responsabilités des acteurs publics

Les villes suisses veulent clairement anticiper leurs responsabilités et préserver leur marge de manœuvre face aux nouveaux enjeux de la voiture autonome. Car elle est, comme l'affirme Vincent Kaufmann, *«un objet ambivalent: suivant ce que l'on en fait, elle peut être très bénéfique ou au contraire très problématique»* pour la mobilité de demain. Un triple enjeu se présente aux pouvoirs publics.

Premier enjeu: faut-il penser la voiture autonome comme mode de transport individuel ou collectif? Si la voiture autonome est simplement une voiture individuelle capable de se déplacer toute seule, on n'aura pas résolu les problèmes de trafic sur nos routes. Si par contre, elle est conçue comme moyen de transport en commun, elle pourrait contribuer à la solution des problèmes d'engorgement dus au trafic individuel.

Deuxième enjeu: complémentarité ou concurrence entre voiture autonome et transports publics? Si la première devient concurrente des transports publics, notamment du train, elle pourrait s'avérer dévastatrice. Pensée de manière complémentaire, elle peut permettre d'accroître l'attractivité de l'ensemble du système de transports collectifs.

Exploitées par des grandes entreprises multinationales, par des régies publiques ou sur un mode associatif, la voiture autonome change radicalement la mission de service public proposée. C'est le troisième enjeu. Ce choix doit être pensé avant qu'Uber n'impose son modèle d'affaires pour l'exploitation de la voiture autonome dans nos villes.

A l'origine des importants investissements pour les aménagements routiers et les systèmes d'informations géographiques nécessaires à la voiture autonome, les pouvoirs publics sont en situation de privilégier leurs choix. Il leur appartient également de mettre en place les nouvelles législations. Autant d'opportunités qui doivent permettre au secteur public d'imposer les règles du jeu et de faire ainsi de la voiture autonome un atout d'une mobilité coordonnée.

Pour conclure, on notera que la Fondation pour l'évaluation des choix technologiques vient de mettre au concours une étude *Véhicules autonomes: mesures à prendre et possibilités d'action en Suisse*. Cette étude interdisciplinaire doit évaluer les chances et les risques de la conduite connectée et automatisée, en tenant compte des aspects politiques, juridiques, économiques, technologiques, sociaux et éthiques. Elle permettra de définir la marge de manœuvre de la Suisse ainsi que les mesures que l'Etat doit et peut

prendre. Programme ambitieux dont les résultats seront annoncés d'ici fin 2019.

L'autobiographie qui permet de mieux comprendre l'œuvre d'une artiste

Suzanne Auber, «Voilà», L'Age d'Homme, 2017, 212 pages

Pierre Jeanneret - 25 février 2018 - URL: https://www.domainepublic.ch/articles/32854

Suzanne Aubert (qui supprimera le t final pour son nom d'artiste) est une artiste reconnue, qui a exposé régulièrement en Suisse, en France et aux Etats-Unis. Son œuvre figure en bonne place dans plusieurs musées. Elle a rapidement abandonné la figuration pour réaliser une peinture abstraite qu'on peut qualifier de néo-expressionniste: un tachisme aux couleurs violentes, voire agressives.

On savait déjà que cette violence était la traduction picturale de blessures intimes. Or celles-ci sont révélées dans une autobiographie à la fois grave, alerte, spirituelle, qui témoigne d'une extraordinaire jeunesse d'esprit chez une femme qui ne nie pas ses 85 ans! Le récit commence par une rencontre avec Salvador Dali, qui lui offre une esquisse empreinte de son propre sperme de *«génie»*, hâtivement récolté… Et le livre fourmille de ces anecdotes à la fois crues et amusantes. Pourtant tout n'a pas été rose dans la vie de l'auteure.

Née à Martigny en 1932, Suzanne Aubert vit très jeune le divorce de ses parents et va être séparée définitivement de sa mère. Celle-ci, alors que l'enfant a douze ans, sera victime en 1944 à Genève d'un assassinat aussi atroce que sordide, qui fera la une des journaux. C'est donc une *«petite fille cabossée»*, placée successivement chez des membres de la famille puis dans des internats catholiques assez sinistres, dont elle brosse un tableau sans complaisance, même si certaines sœurs découvriront tôt ses dons artistiques. On peut vraiment parler d'une enfance traumatisante, marquée par des cruautés physiques et mentales.

L'auteure ne perd cependant jamais son sens de l'humour, même au milieu de scènes horribles. Au terme de ce récit d'une enfance ballottée et peu heureuse, on comprend que la peinture sera pour elle *«une thérapie»*. Le seul reproche qu'on pourrait éventuellement lui faire, c'est sa propension à voir dans tous les événements des éléments prémonitoires de sa future carrière d'artiste. Or une autobiographie, particulièrement si elle est écrite sur le tard, n'est jamais qu'une reconstruction *a posteriori* du passé.

Après avoir brillamment suivi les cours de l'Ecole des arts et métiers de Vevey, et un *«mariage express»* qui ne durera pas, Suzanne Aubert est engagée par de grandes marques horlogères, notamment Bulova Watch, pour monter leurs stands d'exposition. Cette activité professionnelle va lui permettre de *«côtoyer la jet-set internationale, stars comprises»*. Ce qui donne lieu dans son livre à de savoureux portraits du *playboy* Günter Sachs, des actrices Ava Gardner et Edwige Feuillère, ou encore de la princesse Nina Aga Khan. Plusieurs de ces personnages finiront d'ailleurs tragiquement.

Certes, elle met quelque complaisance dans le récit de ses années où le champagne coule à flots. Plaisir naïf à être invitée par les membres de cette *high society*? Elle ne sera cependant jamais dupe de la vanité de *«ce petit monde factice»*. Il y a des rencontres