

12.09.2018 - 10:05 Uhr

Un agenda des tests pour la conduite automatisée

Bern (ots) -

Les véhicules automatisés ont le potentiel de modifier fondamentalement l'avenir de la mobilité. Toutefois, les gains de sécurité ou des facilités d'accès à la mobilité sont des avantages qui ne sont pas acquis d'emblée : la Confédération, les cantons, les villes et les communes doivent adapter à un stade précoce et de manière effective les conditions-cadre. L'étude Utilisation de véhicules automatisés au quotidien : les applications envisageables et leurs effets en Suisse fournit un savoir d'orientation interdisciplinaire approfondi et présente des possibilités d'action. Dans une première étape, il conviendra de renforcer la coordination entre tous les acteurs concernés ainsi que l'échange d'expériences au plan national.

Les villes et les cantons sont désireux de s'impliquer activement dans la discussion sur les prochaines étapes vers une automatisation du trafic. Des questions sociétales importantes comme celles des libertés personnelles ou du libre choix du moyen de transport, sujets exigeant aussi un large débat public, sont liées à l'automatisation. C'est ce qu'ont mis en lumière les sept études approfondies portant entre autres sur les défis à relever par les villes et les agglomérations, les effets de l'automatisation sur la sécurité du trafic, la technique des transports, les données et les infrastructures informatiques ou encore les nouvelles formes d'offres dans le transport collectif. L'Union des villes suisses et d'autres partenaires privés (voir encadré) avaient confié l'élaboration de ces études au cabinet de conseil EBP dans le cadre de l'étude Utilisation de véhicules automatisés au quotidien : les applications envisageables et leurs effets en Suisse. Les connaissances ainsi acquises et les possibilités d'action qui en résultent ont été présentées mercredi lors d'une conférence de presse à Berne.

Afin de maximiser les opportunités de ces nouvelles possibilités techniques et d'en minimiser les risques, un agenda des tests commun et des conditions-cadre réglementaires s'avèrent nécessaires pour obtenir un équilibre entre une mobilité durable, l'augmentation de l'attractivité des espaces routiers urbains et les possibilités de développement d'innovations techniques dans le domaine des transports. Telle est la quintessence de la synthèse de cette étude, la plus complète à ce jour sur la conduite automatisée en Suisse.

Dans plusieurs régions du pays, différents essais sont par exemple réalisés avec des navettes automatiques, mais, jusqu'ici, leur déroulement est peu coordonné et leur financement manque de transparence. Afin d'avoir une vue d'ensemble des projets pilotes prévus ou en cours, il convient dans un premier temps de créer une plateforme nationale d'échanges à laquelle participent outre des autorités publiques, des entreprises, des spécialistes et des universités. Sur cette base, la Confédération, les cantons, les villes et les communes doivent formuler un agenda des tests tripartites pour la Suisse et convenir des principes fondamentaux pour un échange d'expériences systématique.

Les défis à relever : trafic mixte, surcroit de trafic et protection des données

En s'appuyant entre autres sur ces travaux, il faut trouver des moyens qui continuent de promouvoir les interactions entre les différents usagers et les divers modes de transport, et visent à en augmenter l'efficacité. Dans les espaces à forte densité de population, les transports publics traditionnels et le trafic piétonnier et cycliste doivent conserver une importance capitale en raison de leur efficacité au regard des surfaces occupées. Cependant, ce trafic mixte constitue un obstacle important à l'automatisation, en particulier dans les villes. On ne devra plus seulement faire la distinction entre piétons, cyclistes, trams, bus et automobiles, mais aussi, de plus en plus, entre des véhicules de niveaux d'automatisation différents. C'est pourquoi la longue phase de transition pendant laquelle des véhicules circuleront avec des degrés d'automatisation différents doit être planifiée de façon proactive. À défaut de réglementations appropriées, des conflits menacent d'apparaître entre l'homme et la machine et une augmentation des embouteillages n'est pas à exclure.

L'étude montre néanmoins que les augmentations de la demande pourraient s'avérer plus importantes que le gain d'efficacité. Afin de limiter ce surcroit de trafic, on peut envisager différents moyens de contrôle allant des redevances liées aux prestations à l'attribution de créneaux horaires pour les trajets, en passant par des interdictions, différencier dans le temps ou dans l'espace, des trajets à vide, et l'octroi de priorités aux véhicules en fonction de leur occupation et/ou de l'objet du déplacement. Par ailleurs, l'automatisation peut permettre de délester le réseau routier urbain du trafic de marchandises si les flux de marchandises sont regroupés et les véhicules exploités à pleine charge à l'aller comme au retour.

En complément de telles stratégies de mobilité et des questions relatives à une gestion rationnelle des surfaces de stationnement, des bordures d'arrêt ou des zones de transbordement de marchandises à l'avenir, tous les niveaux établis doivent se prononcer en faveur d'une approche d'Open Government Data et d'une gouvernance pour réglementer la fourniture et l'obtention de données, la maîtrise et l'accès des données, ainsi que leur exploitation et leur gestion. Sur ce plan, il est nécessaire, aussi en favorisant un débat public, de trouver des moyens susceptibles de garantir un équilibre entre l'interconnexion complète de l'ensemble des véhicules, usagers et infrastructures, et le respect des libertés individuelles et de la sécurité des données.

ENCADRÉ Étude fondamentale (phase 1)

Un jour ou l'autre, la conduite automatisée deviendra une réalité de notre quotidien. Aujourd'hui déjà, avec la numérisation, les possibilités technologiques ayant largement progressé, elles permettent de proposer des nouveaux services de mobilité. Cette évolution s'étendra toutefois sur une longue période. Pendant plusieurs décennies, des véhicules de niveau d'automatisation différent circuleront sur les mêmes routes. Du point de vue technique, pendant longtemps, les véhicules « pourront faire plus » qu'ils ne « seront autorisés à faire » comme l'a montré clairement l'étude fondamentale élaborée l'année dernière dans le cadre de la première phase du projet de recherche. Cette étude a servi de base aux sept nouvelles études d'approfondissement et à la synthèse qui en découle. L'automatisation offre des opportunités notamment à des groupes d'utilisateurs comme les personnes âgées ou sans permis de conduire, qui peuvent ainsi bénéficier d'une nouvelle mobilité individuelle. Par ailleurs, on peut attendre de la progression de l'automatisation des gains de sécurité. Toutefois, les états de transition avec des véhicules de différents niveaux d'automatisation engendreront aussi de nouveaux défis en matière de sécurité du trafic. Il est possible d'individualiser les offres non seulement dans le transport de voyageurs, mais aussi dans le transport de marchandises et la distribution de détail. La progression de l'automatisation risque de faire augmenter le volume du trafic, par exemple en raison des trajets à vide effectués par des véhicules sans passagers, et du fait que le temps de trajet peut être utilisé à d'autres fins.

Partenaires de l'étude:

BaslerFonds

Union des villes suisses (UVS)

Ville de Zurich (Office des ponts et chaussées, service Transports,

Verkehrsbetriebe Zürich)

Ville de Berne (départements génie civil, transports et espaces
verts, planification de la circulation)

Bernmobil

Schweizerische Südostbahn AG (SOB)

Canton de Saint-Gall (Office des ponts et chaussées, Office des
transports publics)

Canton de Zurich (Office des transports, Office des déchets, des
eaux, de l'énergie et de l'air)

Canton de Bâle-Ville (Département des travaux publics et des
transports, mobilité)

Basler Verkehrsbetriebe (BVB)

Canton d'Obwald (Territoire et transports)

Ville de Winterthour (Office de l'urbanisme)

AXA (recherche sur les accidents et prévention)

CarPostal

Ville de Zug

Ville de Nyon

Ville de Pully

Commune de Regensdorf

Ville de Saint-Gall (Office de l'environnement et de l'énergie)

Autobus AG Liestal (AAGL)

Viasuisse SA

Coop

Galliker Transport

La synthèse, les études d'approfondissement et l'étude fondamentale

peuvent être téléchargées aux adresses suivantes :

- <https://staedteverband.ch/de/Info/Aktuell>

- <http://ots.ch/faKpf2>

Informations complémentaires :

Renate Amstutz, directrice de l'Union des villes suisses, tél. 079 373 52 18.

Fabienne Perret, directrice de l'étude, EBP, tél. 044 395 17 27
Esther Arnet, directrice du service de la circulation, Ville de Zurich, tél. 044 411 89 95

Pascal Hinder, directeur adjoint du service Mobilité et planification, Office des ponts et chaussées, Canton de Saint-Gall, tél. 058 229 04 71

Michael Löchl, chef de service adjoint Coordination des transports, Office des transports, Canton de Zurich, tél. 043 259 5445

Naïma Mameri Khiat, déléguée à la mobilité, Ville de Nyon, tél. 022 316 44 02

Christopher Hug, service de presse SOB, tél. 058 580 74 10, medienstelle@sob.ch

Service de presse BERNMOBIL, tél. 031 321 88 00, medien@bernmobil.ch

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100017932/100819712> abgerufen werden.