

Les véhicules autonomes arrivent à Berne

LÉGISLATION L'Office fédéral des routes va proposer de modifier la loi sur la circulation routière afin de tenir compte des nouvelles formes de mobilité. Cinq niveaux d'automatisation ont été définis sur le plan international. Une étude est en cours en Suisse

BERNARD WUTHRICH, BERNE
@BdWuthrich

L'assistance à la conduite et la conduite autonome vont faire leur entrée formelle dans la loi sur la circulation routière (LCR). Le directeur de l'Office fédéral des routes (Ofrou), Jürg Röthlisberger, l'a annoncé mardi lors de la journée romande organisée par Infra Suisse, la fédération des entreprises de construction d'infrastructures, à l'EPFL. Un avant-projet sera mis en consultation en avril, précise-t-il. Cette décision est la suite de la phase de tests de mobilité intelligente et connectée lancée depuis 2015.

L'exemple le plus connu est la navette électrique développée par l'entreprise française Navya en collaboration avec la start-up lausannoise Bestmile qui circule sans conducteur en ville de Sion depuis 2016. D'autres expériences du même genre ont été menées par d'autres entreprises: les Transports publics fribourgeois (TPF) à Marly (depuis 2017), la compagnie MBC à Cossonay, les Transports publics genevois (TPG) à Meyrin, les CFF à Zoug, Bernmobil à Berne ou encore les Transports publics de Schaffhouse à Neuhausen, à proximité des chutes du Rhin. Des essais pilotes de nature différente ont été effectués avec d'autres types de véhicules. Ainsi, Swisscom a testé une voiture de tourisme automatisée en ville de Zurich en 2015 et La Poste a lancé des essais de livraison de colis par robots à Zurich et dans la région de Berne entre 2016 et 2018.

Pour les personnes âgées et les handicapés

Tous ces tests ont été effectués de manière provisoire. Ils ont bénéficié d'une autorisation exceptionnelle comme le prévoit la LCR. Dès lors que la technologie électrique est disponible et que les perspectives d'utilisation des véhicules autonomes se précisent, il



Un bus-navette autonome des Transports publics fribourgeois (TPF), à Marly. (CYRIL ZINGARO/KEystone)

convient de passer à la phase suivante, estime Jürg Röthlisberger. Il s'agira désormais d'ancrer ces possibilités dans la loi et d'officialiser les systèmes d'assistance à la conduite. Le Conseil fédéral considère que les véhicules automatisés vont se développer et offriront de nouvelles perspectives de déplacement aux personnes âgées ou handicapées.

La révision de la loi doit notamment clarifier la question de la responsabilité. Le droit international stipule qu'un conducteur doit rester maître de son véhicule en toutes circonstances. La Convention de Vienne sur la circulation

L'étude part du principe que les véhicules automatisés et connectés permettront de mieux utiliser les routes et réduiront les embouteillages

routière a été adaptée en 2016 afin d'intégrer les progrès technologiques réalisés par les constructeurs en matière d'assistance au pilotage et au parcage. Elle précise que la présence d'un conducteur reste obligatoire dans toutes les situations et que celui-ci ne peut être exempté de ses obligations ou

de ses responsabilités. La convention internationale relève cependant qu'un véhicule ne peut être considéré comme «maîtrisé» que si le conducteur n'a pas la possibilité de désactiver le système d'assistance automatique.

La révision de la LCR aura pour but de définir le cadre légal de la

conduite intelligente et de l'interconnexion des véhicules. L'Ofrou a élaboré un premier concept sur les règles à modifier et sur l'admission des véhicules à la circulation. Il participe à un programme de recherches sur la conduite automatisée et l'échange de données, en collaboration avec les cantons et les hautes écoles, notamment l'EPFZ et l'Université de Berne. Cinq niveaux d'automatisation ont déjà été définis sur le plan international. Ils vont du degré 0 – seuls les systèmes d'alerte sont automatiques – au 5 (automatisation complète). Le niveau 1 ne comprend que l'assistance à la conduite, le guidage étant

assuré par le conducteur. Le niveau 2 délègue une partie du guidage au système automatique, mais pour un temps limité. Le niveau 3 repose sur le pilotage automatique, mais exige du conducteur qu'il reste capable de reprendre le véhicule en main en permanence. Dès le niveau 4, le véhicule n'a en principe, et selon les circonstances, plus besoin de conducteur. Le projet du Conseil fédéral devrait mettre la priorité sur les degrés 1 à 3.

Un cadre pour les vélos électriques

Avant la décision du gouvernement, une étude sera présentée le 26 février par la Fondation pour l'évaluation des choix technologiques TA-Swiss. Elle porte en particulier sur les mesures à prendre et les possibilités d'action en Suisse. Elle part du principe que les véhicules automatisés et connectés permettront de mieux utiliser les routes et réduiront les embouteillages. Jürg Röthlisberger se désolé de voir que l'occupation moyenne en Suisse est de 1,1 personne par voiture aux heures de pointe, ce qui est «mauvais», regrette-t-il en soulignant que, aux heures creuses, le taux d'utilisation des capacités des transports publics ne dépasse guère 30%. Or, l'un des buts visés par l'automatisation et l'interconnexion des voitures consiste précisément à les remplir davantage en faisant la promotion du covoiturage. L'étude aborde également les questions liées au droit, à l'éthique et au respect de la protection des données.

L'Ofrou prévoit par ailleurs de modifier certains textes législatifs afin d'y intégrer les autres modes de déplacement électriques, par exemple les vélos. Un projet de loi sur les voies cyclables, qui mettra en œuvre l'article constitutionnel sur la promotion du vélo accepté en 2018 et posera la question d'un tachymètre pour les vélos électriques, sera également mis en consultation en avril, annonce-t-il. ■

COMMENTAIRE

Un cadre législatif inadapté à la mobilité du futur

C'est une nouvelle très attendue qu'a annoncée le directeur de l'Office fédéral des routes (Ofrou), Jürg Röthlisberger, mardi. Et il n'est pas anodin que cette annonce ait été faite au Swiss-Tech Convention Center de l'EPFL, car elle concerne précisément l'innovation et la technologie. En avril, son office et le Conseil fédéral présenteront un projet de modernisation de la loi sur la circulation routière (LCR). L'objectif est d'adapter les règles de la circulation à l'arrivée des véhicules autonomes et électriques sur les routes.

Les enjeux sont immenses. Partout dans le monde, la nouvelle mobilité se prépare. Personne ne sait encore jusqu'où elle ira, ni dans quels délais. Les questions ouvertes sont nombreuses. Dans quelle mesure les véhicules intelligents, connectés entre eux, amélioreront-ils la fluidité et la sécurité du trafic? Comment les données échangées seront-elles protégées, du point de vue de la sphère privée et face aux risques d'attaques informatiques? Quelle sera la responsabilité juridique et civile des conducteurs installés à bord d'une voiture guidée par un système automatisé? Quels modèles d'assurance seront-ils développés pour couvrir ces nouvelles situations? La

mobilité du futur permettra-t-elle d'économiser quelques-uns des milliards de francs que l'on prévoit d'investir dans la construction routière? Les interrogations demeurent nombreuses, mais la direction est donnée. Il est donc logique d'anticiper cette évolution, ou plutôt cette révolution, en envisageant sans tarder d'adapter le cadre législatif.

D'autres questions doivent être abordées rapidement. Par exemple celle du financement des infrastructures. Aujourd'hui, leur aménagement et leur entretien sont largement couverts par les recettes des impôts prélevés sur les carburants. Or, l'objectif visé consiste à réduire la dépendance des produits pétroliers. Cela signifie que ces recettes vont baisser à l'avenir. Certes, il est prévu, à terme, de prélever également un impôt sur les véhicules électriques. Mais un financement plus innovant est incontournable. C'est pourquoi l'idée d'une redevance kilométrique, telle qu'elle est envisagée dans le rapport adopté par le Conseil fédéral en décembre, mérite d'être approfondie. Le remplacement de la vignette autoroutière collée sur le pare-brise par un sésame électronique ouvre d'ailleurs la voie. ■ B. W.

SUR LE WEB

Toute l'actualité suisse en continu sur Letemps.ch

PUBLICITÉ

Pour plus de flexibilité.

Laissez-nous nous occuper de vos achats pour vous donner le temps – pour ce qui est vraiment important dans la vie.

Bénéficiez de:



Une livraison le jour même dans de nombreuses régions



Les livraisons à l'heure précise avec nos propres livreurs coop@home



La livraison directement à votre seuil de porte



Vos achats déposés en votre absence, au besoin

BON
CHF 20.-
Code: NZZ2A-JC

www.coopathome.ch

CHF 20.- de réduction avec un achat de CHF 200.- et plus effectué chez coop@home. Saisir le code «NZZ2A-JC» au moment du paiement. Cette offre est non cumulable et valable une seule fois, jusqu'au 29.02.2020. Non valable pour l'achat de cartes cadeaux ou offres de téléphonie mobile.

coop

Pour moi et pour toi. @home