



La position de l'ATE

sur la révolution numérique et la conduite automatisée dans la circulation routière

Berne, le 26 août 2019

Pour une mobilité
d'avenir



Sommaire

1. La position de l'ATE	3
2. Revendications	4
3. Contexte	5
4. L'émergence d'une mobilité respectueuse de la qualité de vie et de l'environnement	6
Autopartage et covoiturage – abandon du concept de voiture privée	6
Priorité à l'espace et à la sécurité pour la mobilité piétonne et cycliste	7
Un complément aux transports publics	7
Le développement territorial et l'émergence de véhicules automatisés et connectés	8
La mobilité sans énergie fossile	8
Accès aux données et mobilité combinée	8
Débat public sur les transports de l'avenir	8
5. Explication des termes	9

1. La position de l'ATE

«Pour une mobilité respectueuse de la qualité de vie et de l'environnement»

La révolution numérique est un vaste concept. Pour l'ATE Association transport et environnement, ce sont ses effets sur la circulation routière et le comportement dans celle-ci qui sont pertinents et ses effets sur la population et l'environnement. Par révolution numérique dans la circulation routière, l'ATE entend l'évolution vers des véhicules automatisés et fonctionnant en réseau ainsi que de nouvelles offres de mobilité. Les positions de l'ATE se concentrent sur la circulation routière, dans laquelle il faut s'attendre aux plus grands bouleversements entraînés par la révolution numérique.

L'émergence du tout numérique dans les transports va peu à peu transformer notre mobilité. Cette évolution offre des chances, mais comporte aussi des risques. Le tout numérique peut conduire à une utilisation bien plus rationnelle de l'infrastructure existante, mais aussi et surtout des véhicules. Il peut faciliter le passage à des transports moins gourmands en énergie et ménageant mieux les ressources et contribuer ainsi à réduire les déplacements dans le domaine du transport des personnes et des marchandises.

Certaines conditions doivent être remplies afin de saisir les chances offertes par le tout numérique et d'en réduire les risques. Par le présent document de fond, l'ATE Association transports et environnement entend définir les conditions à remplir pour que l'émergence du tout numérique dans le domaine de la circulation routière débouche sur une mobilité respectueuse de la qualité de vie et de l'environnement.

2. Revendications

Pour l'ATE, la révolution numérique dans le domaine de la circulation routière doit remplir les conditions suivantes:

1. Réduction de la circulation: la révolution numérique doit aboutir à une diminution du trafic motorisé global, tant au niveau du nombre de véhicules qu'à celui du nombre de kilomètres parcourus. Elle doit pouvoir déboucher sur un meilleur taux d'occupation et d'utilisation des véhicules. Actuellement, les voitures sont inutilisées pendant 95% de leur existence et, pendant les heures de pointe, elles ne sont occupées en moyenne que par 1,1 personne.
2. Utilisation partagée: le partage des véhicules entre utilisateurs devra devenir la norme (autopartage, covoiturage) et la voiture privée de particuliers l'exception.
3. Infrastructure routière: la révolution numérique devra servir à réduire la dimension de l'infrastructure routière et de stationnement destinée aux voitures et à une meilleure planification des transports. L'infrastructure destinée au trafic individuel motorisé (TIM) ne devra en aucun cas être étendue davantage.
4. Davantage d'espace public: l'espace ainsi libéré par la réduction de l'infrastructure routière et de stationnement sera mis à la disposition de la mobilité douce (piétonne et cycliste) et des transports publics et devra permettre de rendre l'espace public plus attractif.
5. Mobilité piétonne et cycliste: la priorité sera accordée à la mobilité piétonne et cycliste (p.ex. dans la signalisation, dans les algorithmes, etc.). Une place nettement plus importante lui sera réservée sur la chaussée. Pour les véhicules automatisés, le respect de la mobilité piétonne et cycliste doit être une priorité maximale.
6. Sécurité routière: elle devra être garantie pour tous les participants aussi durant les décennies de la phase de transition vers l'automatisation complète, afin que le nombre d'accidents continue de diminuer – dans le trafic motorisé, mais surtout aussi chez les piétons et les cyclistes.
7. Renforcer l'attrait des transports publics (TP): des transports en commun attractifs restent nécessaires. La révolution numérique peut faire des transports motorisés individuels un complément judicieux aux TP (p. ex. en cas de demande insuffisante), mais ne doit pas leur faire concurrence, ni entraîner une diminution de l'offre en TP.
8. Aménagement du territoire: la révolution numérique doit contribuer à préserver la nature et le paysage et à enrayer/réduire l'étalement urbain.
9. Mobilité sans énergie fossile: la révolution numérique doit faciliter l'abandon des vecteurs énergétiques fossiles. L'énergie de source renouvelable doit remplacer le pétrole, le charbon et le gaz naturel.
10. Combinable et accessible: l'offre de prestations en mobilité sous forme numérique doit être transparente, tout en respectant les prescriptions en matière de protection des données. La révolution numérique doit conduire à un meilleur développement de la mobilité combinée, accessible à tous.

3. Contexte

Conformément à ses statuts, l'ATE s'engage en faveur d'une mobilité respectueuse de la qualité de vie, de l'environnement et du climat, en application les principes suivants:

- utilisation parcimonieuse de l'énergie, de l'espace et des ressources naturelles;
- atteinte minimale à l'environnement;
- réduction des déplacements inutiles;
- protection maximale de la santé et de la sécurité de tous les usagers des transports;
- encouragement à un développement territorial générant peu de déplacements.

La révolution numérique dans les transports concerne directement les buts de l'ATE, que ce soit au niveau du développement de véhicules automatisés, de leur production et de leur mise en réseau, mais également à celui de la création d'une nouvelle offre en matière de mobilité, y compris l'auto-partage et le covoiturage. L'ATE émet cependant la réserve suivante: la mobilité de l'avenir ne devra plus être basée sur l'énergie fossile et qu'elle devra ménager les ressources naturelles (**La position de l'ATE: des transports sans carburants fossiles, 2018**). Dans sa prise de position, l'ATE met l'accent sur la circulation routière, puisque c'est dans ce domaine que les plus grands chamboulements sont attendus.

Pour autant que les conditions énumérées soient respectées, le tout numérique offre des chances de résoudre nombre de problèmes actuels des transports motorisés et de développer une mobilité capable de ménager nettement mieux les ressources, l'énergie et le sol. Par la même occasion, elle peut offrir davantage encore de sécurité à tous les usagers, libérer des surfaces routières et de stationnement pour les mettre à la disposition du public et de la mobilité piétonne et cycliste, et garantir l'accès à la mobilité à de nouveaux groupes d'utilisateurs (p.ex. les personnes âgées ou avec handicap).

Cependant, la révolution numérique comporte aussi des risques, notamment celui de repousser encore à plus tard une solution aux problèmes de circulation actuels ou, pire encore, de les aggraver. Ainsi, le tout numérique peut conduire à une augmentation du volume du trafic routier, avec les conséquences négatives que cela comporte, ou à l'exclusion de la mobilité piétonne et cycliste de la chaussée, à une augmentation du risque d'accidents pour les piétons et les cyclistes, ou encore à davantage de concurrence pour les transports publics. La révolution numérique devrait permettre de réduire les coûts par une augmentation de l'efficacité et ainsi rendre l'offre plus attractive qui, à son tour, pourrait générer davantage de trafic routier. Par ailleurs, il conviendra de tenir compte également de la consommation d'énergie induite par le tout numérique lui-même.

Il est dès lors impératif de s'atteler à réduire ces risques et à saisir les chances offertes. Techniquement, c'est parfaitement réalisable – la clé du problème réside au niveau politique. Il est crucial en effet que les décisions politiques conduisent à tourner le dos à la voiture privée et à favoriser l'auto-partage et la mobilité combinée, de manière à entraîner une réduction générale du trafic motorisé.

4. L'émergence d'une mobilité respectueuse de la qualité de vie et de l'environnement

Les développements techniques et les conditions politico-sociales présentés ci-dessous peuvent conduire à l'émergence d'une mobilité respectueuse de la qualité de vie et de l'environnement, conformément aux revendications de l'ATE.

Autopartage et covoiturage – abandon du concept de voiture privée (revendications 1 – 5)

Pour accroître l'efficacité des véhicules et de l'infrastructure et pour réduire le volume du trafic motorisé, il est impératif que l'autopartage et le covoiturage se généralisent et que la voiture privée devienne l'exception. La logistique urbaine de la distribution des marchandises doit, elle aussi, être soumise à un processus de regroupement et de coordination. A lui seul, le tout numérique ne va pas conduire à l'essor du covoiturage et de l'autopartage – des mesures incitatives fortes et la taxation de la mobilité motorisée sont indispensables:

- l'Etat devra veiller à ce que les nouvelles offres de mobilité complémentaires soient attractives et bon marché et/ou les proposer lui-même;
- il devra créer les mesures incitatives et les conditions-cadres pour une généralisation de l'autopartage et du covoiturage;
- par ailleurs, il conviendra d'appliquer le principe du pollueur-payeur et de la vérité des coûts à la détention de voitures en propre et à l'utilisation inopportune de véhicules à moteur en termes d'horaire et de taux d'occupation.

A cet égard, diverses mesures sont envisageables:

- définir spécifiquement l'accès des véhicules motorisés (occupés et/ou vides) en termes d'horaire et d'espace routier;
- taxer l'utilisation;
- prévoir une taxation conforme au principe du pollueur-payeur et tenant compte de tous les coûts (y compris les coûts d'utilisation de l'espace et des atteintes à l'environnement et à la santé);
- réduire l'espace de stationnement en combinaison avec d'autres mesures;
- accorder la priorité à certains véhicules en fonction du taux d'occupation ou du but du déplacement;
- octroyer des fenêtres d'utilisation pour les déplacements (en donnant l'avantage à la mobilité ménageant les ressources);
- mettre à la disposition des autorités les données statistiques des véhicules en réseau pour permettre une gestion efficace de la circulation – dans l'intérêt général de tous les utilisateurs.

Ce n'est que lorsque l'autopartage et le covoiturage se seront généralisés qu'il sera possible de libérer les surfaces de stationnement et de roulement au profit de la mobilité piétonne et cycliste et d'un usage public.

Priorité à l'espace et à la sécurité pour la mobilité piétonne et cycliste (revendications 5 – 6)

La priorité doit être accordée au respect des piétons et des cyclistes de la part des véhicules automatisés. Aux côtés et entre les véhicules connectés, les piétons et les cyclistes doivent, eux aussi, avoir leur place et la sécurité doit être garantie pour tous les usagers de la route.

Conditions de mise en circulation des véhicules automatisés (et partiellement automatisés):

- sévères prescriptions de sécurité, en particulier au niveau de la protection des cyclistes et des enfants;
- sévères prescriptions au niveau de la reconnaissance visuelle et de l'espace accordé en toutes circonstances aux piétons et aux cyclistes;
- enregistrement des données des déplacements et accès à ces données, afin de pouvoir reconstituer les circonstances d'accidents;
- soumettre les véhicules à des tests indépendants et proches de la réalité, intégrant des procédures officielles et assortis d'une déclaration obligatoire de toutes les indications déterminantes;
- prise en compte des intérêts de la population civile et des organisations écologiques dans la définition des normes.

Mise en place de projets pilotes d'utilisation de véhicules automatisés:

- coordination au niveau national d'un agenda officiel des projets pilotes d'utilisation de véhicules automatisés et mise en œuvre sous la conduite des pouvoirs publics (comme le demande l'Union des villes suisses);
- transparence au niveau du financement et des résultats – mise en discussion des résultats, eu égard en particulier à la sécurité et à l'utilisation de l'espace public.

Un complément aux transports publics (revendication 7)

- L'Etat permet à des entreprises privées de proposer des prestations de mobilité (MaaS – Mobility-as-a-Service) à même de compléter judicieusement les TP existants (p.ex. des offres sur demande);
- il peut octroyer des concessions à cet effet ou définir des conditions-cadres claires d'autorisation;
- il s'assure à cet égard que l'offre en question ne peut pas concurrencer les TP existants;
- il maintient une offre de base, aussi dans les régions reculées;
- il profite de la réduction des coûts découlant de l'essor du tout numérique pour développer les transports publics et la mobilité piétonne et cycliste (p. ex. création de lignes de tangente dans les zones péri-urbaines);
- il veille à ce que l'attractivité des entreprises de transport en termes d'emploi reste intacte en offrant de la formation continue et des cours de perfectionnement et fixe les limites entre devoir de se tenir à disposition, temps de travail et temps libre.

Le développement territorial et l'émergence de véhicules automatisés et connectés (revendication 8)

L'augmentation des véhicules automatisés et la possibilité croissante de consacrer le temps passé dans la voiture à d'autres activités que la conduite vont accroître encore l'attractivité de l'habitat en périphérie des centres urbains. Ce phénomène risque d'accélérer encore l'étalement urbain. C'est pourquoi des bases légales contraignantes et leur application stricte sont indispensables pour parvenir à éviter que la révolution numérique dans la circulation routière n'alimente encore le processus d'étalement urbain.

La mobilité sans énergie fossile (revendication 9)

Pour parvenir à atteindre les objectifs de sauvegarde du climat, il est impératif que les vecteurs énergétiques d'origine fossile soient remplacés d'ici 2050 par de l'énergie d'origine renouvelable. De même, pour que la révolution numérique engendre une mobilité écologique, il est indispensable qu'elle contribue à la sortie des vecteurs énergétique d'origine fossile.

Accès aux données et mobilité combinée (revendication 10)

L'accès aux données est un facteur décisif pour l'émergence du tout numérique, en particulier au niveau de l'offre de prestations de mobilité sous forme numérique. La diffusion des données doit être transparente et ne doit pas avantager une offre aux dépens d'une autre. Les données personnelles ne doivent pas faire l'objet d'un usage commercial ou seulement avec l'accord explicite de l'utilisateur. Les utilisateurs doivent pouvoir décider que leurs données ne seront pas utilisées à des fins commerciales, comme le précisent les nouvelles directives de l'UE sur la protection des données. En outre, l'accès aux données devrait avoir pour effet de pouvoir combiner plus judicieusement les transports publics et les transports individuels. Par ailleurs, la révolution numérique doit permettre de changer l'ordre de priorité des usagers dans l'espace public, de manière à faciliter l'accès aux personnes jusqu'ici désavantagées (p. ex: accès aux transports automatisés en priorité pour les personnes avec handicap).

Débat public sur les transports de l'avenir

Etant donné que les impulsions décisives seront données par des décisions politiques, il est crucial qu'un débat public soit mené le plus tôt possible. La population doit être consciente qu'il est en son pouvoir de concevoir les transports et l'espace public de l'avenir.

Impressum

© ATE, juillet 2019; Texte: Anders Gautschi; Rédaction: Anette Michel; Illustration: Camille Marion; Mise en page: Jolanda Messerli.

5. Explication des termes

Autopartage	Utilisation d'un même véhicule par diverses personnes, à des moments différents.
Covoiturage	Utilisation simultanée d'un même véhicule par plusieurs personnes, qui n'ont pas nécessairement tous le même point d'embarquement, ni la même destination.
C2X	Communication numérique: Car-to-Car (C2C) et Car-to-Infrastructure (C2I)
Kilomètres-véhicules	Nombre de véhicules * leur kilométrage, autrement dit le kilométrage total.
MaaS	Mobility as a Service: prestations de mobilité par une combinaison des moyens de transports publics et privés – organisés via une plate-forme sur internet.
Mise en réseau	Véhicules communiquant entre eux (C2C) ou avec l'infrastructure routière (C2X ou C2I).
Mobilité piétonne et cycliste	Modes de transport recourant à la propre force musculaire: les déplacements à pied, à vélo, sur une planche à roulettes, sur une trottinette, etc.
Nouvelles formes d'offres	Plates-formes numériques proposant des offres de transport à leurs clients. Ces nouvelles offres permettent à leurs utilisateurs de se déplacer d'un endroit à un autre sans détenir un véhicule en propre (MaaS, autopartage, etc.).
TIM	Trafic individuel motorisé (véhicules privés)
TPI – transports publics individuels	Forme hybride entre TIM et TP, assurant, sur commande, un transport individuel de porte à porte.
Véhicules automatisés	Au gré de la progression de l'automatisation, les véhicules se chargent peu à peu eux-mêmes des tâches de pilotage. A partir du degré d'automatisation 5 (automatisation intégrale), plus aucune intervention humaine n'est nécessaire. Infrastruktur (C2X/C2I).

Éditeur

ATE Association transports et environnement

Aarberggasse 61

Case postale

3001 Berne

Tél. 031 328 58 58

www.ate.ch

Pour une mobilité
d'avenir

