Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 120 (1994)
Heft: 8

Sonstiges

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: 08.07.2025

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

Microvoitures – électriques ou hybrides: le sauvetage des villes?

Par Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef

Ces lignes sont écrites pendant le Salon international de l'automobile de Genève[1]. D'autres journaux se répandant largement en commentaires sur cet événement, nous n'en parlerons que pour mentionner l'un de ses épiphénomènes: la voiturette – électrique, hybride ou traditionnelle – censée résoudre à la fois les problèmes d'encombrement dans les villes et ceux de la pollution. Oublions la saga de la voiture à parenté horlogère, dont l'habileté du promoteur réside essentiellement dans l'exploitation des idées des autres et dans l'art de faire saliver les médias.

Si l'on excepte le domaine des batteries, handicapées par leur masse élevée et leur capacité restreinte, la technique est aujourd'hui capable d'offrir de petites voitures répondant à de tels espoirs. Mieux: on envisage déjà des véhicules autonomes dans leur vocation de collecte ou de distribution sur la périphérie des agglomérations, venant s'intégrer dans un réseau urbain où ils seraient pris en charge par un système de guidage automatique.

Parallèlement à cette évolution technique, d'aucuns envisagent la mise à disposition de véhicules individuels publics, accessibles grâce à un système de cartes à puces électroniques, par exemple: on prend sa micro- ou minivoiture là où l'on en a besoin, on l'abandonne là où l'on va pouvoir s'en passer.

Il vaut la peine de relever deux ou trois handicaps majeurs venant ternir cette vision quasi idyllique.

Les rares véhicules électriques aujourd'hui en service ont une faible vitesse maximale; c'est le prix à payer pour une autonomie raisonnable. De ce fait, leur intégration dans le flux de la circulation est très difficile; la différence de vitesse représentant sans conteste un risque supplémentaire d'accident mettant aux prises le pot de terre et le pot de fer. Or si la perte de temps par rapport à une voiture traditionnelle n'est objectivement pas un obstacle à l'avènement de la petite voiture «écologique», pas plus que la faible charge utile, lorsqu'il s'agit de se rendre à son travail, en revanche, sa cohabitation avec les «monstres» actuels crée des conditions quasiment insupportables.

La voiture «publique», quant à elle, souffre de deux tares fondamentales. On peut espérer éliminer la première, soit l'absence du sentiment de responsabilité à l'égard d'un véhicule dont on n'est pas le propriétaire (quoique l'exemple du vandalisme dans les cabines téléphoniques ou le sort des bicyclettes publiques de certaines villes suscitent quelques doutes) et nous ne mentionnerons que pour mémoire la question de l'entretien régulier d'une telle flotte. Le second obstacle est, lui, inhérent à tout déplacement pendulaire de masse et constitue la raison de l'absence de rentabilité des transports publics: on a besoin d'une offre maximale de capacité, donc de véhicules, dans une courte tranche horaire, sur des parcours bien déterminés et dans un sens donné. On n'imagine pas comment des milliers de véhicules individuels seraient mieux à même de résoudre ce problème, que des centaines de trams ou de bus à hautes performances.

L'optimisme renaissant des constructeurs automobiles ou des organisateurs du Salon n'est donc pas infondé: les voitures, même les grosses voitures, ont encore un bel avenir devant elles. De même, le pessimisme des spécialistes de la circulation reste justifié: les encombrements et les bouchons n'iront pas diminuant. Il reste aux économistes à chiffrer le coût social de ces encombrements, ainsi que des transports publics, et à rêver à la réalisation des promesses de l'informatique, dont on attend depuis des années qu'elle dispense un nombre croissant de nos contemporains de quitter leur domicile pour exercer leur profession, désormais à portée de clavier d'ordinateur.

[1]Oui, 1994 aura été une année meilleure à Genève que pour les autres Salons: merci de votre intérêt...