

Zeitschrift: Energeia : Newsletter de l'Office fédéral de l'énergie
Herausgeber: Office fédéral de l'énergie
Band: - (2016)
Heft: 2

Artikel: En route sans chauffeur
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-681900>

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: 18.01.2026

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

EN ROUTE SANS CHAUFFEUR

La prise en charge de la conduite par l'intelligence artificielle est en augmentation, pour arriver à l'avenir à des voitures sans conducteurs. Un défi important qui s'annonce pour le domaine de la mobilité.

Toujours plus de constructeurs automobiles et des nouveaux venus dans la branche se sont lancés dans l'élaboration de voitures sans conducteur. En mai 2014 l'entreprise Google a présenté sa première voiture qui roule sans conducteur.

Une première suisse

CarPostal teste actuellement à Sion un service de navettes entièrement automatisé. L'entreprise cherche ainsi des solutions pour adapter son offre à la mobilité de demain. Dans une première phase, les deux bus électriques sont utilisés dans des essais sur un site privé et fermé. A la fin de cette période de test, les autorités compétentes devront se prononcer pour une utilisation sur la voie publique. Une procédure exigeante, car elle touchera plusieurs lois et ordonnances. Dans une deuxième phase qui devrait commencer au début de l'été, il est prévu de mettre en service les véhicules de neuf places dans la zone piétonne et la zone de rencontre de la vieille ville de Sion. «La suite du projet est encore ouverte. Une utilisation est peut-être possible sur le terrain de grandes entreprises ou de hautes-écoles ou encore dans des lieux de vacances sans véhicule», explique Urs Bloch, porte-parole de CarPostal. L'EPF de Lausanne a aussi testé ces navettes sur son campus durant deux mois l'année dernière, dans le cadre d'un projet soutenu par l'OFEN. Swisscom a effectué en 2015 des tests en ville de Zurich avec deux voitures qui roulent sans l'intervention de l'homme.

Des changements d'habitude?

Le nouveau mode de transport que représentent les voitures sans conducteur pose des questions concernant le futur bilan écologique du parc automobile. «Ce qui nous intéresse, c'est de savoir comment cette nouvelle technologie va influencer

l'utilisation des véhicules», dit Thomas Weiss, spécialiste de la mobilité à l'OFEN. Est-ce que ces voitures vont par exemple être utilisées de manière plus intensive et produire d'elles-mêmes de courses à vide? Thomas Weiss voit aussi des chances: au travers du carsharing ou du covoiturage qui permettrait une meilleure utilisation des véhicules, le volume de trafic pourrait diminuer. «De plus, les véhicules entièrement automatisés devraient permettre une amélioration de la sécurité, car les erreurs humaines ne jouent plus dans ce cas un rôle direct.»

Encore beaucoup à définir

L'Office fédéral des routes va évaluer durant cette année plusieurs aspects concernant la conduite entièrement automatisée. Malgré les premiers tests, l'arrivée de ces voitures sur les routes suisses n'est pas encore pour demain. «Il reste encore beaucoup de points à éclaircir avant l'arrivée de ces voitures sur le marché et de nom-

breux points juridiques à clarifier et adapter, mais un jour ces voitures rouleront aussi en Suisse. L'intégration de ces voitures dans le trafic avec conducteur ne sera pas une simple affaire», souligne Markus Riederer, spécialiste d'innovations à l'Office fédéral des routes. Pour cela, de nombreux recueils de lois devront être modifiés. Il faudra surtout définir les responsabilités dans le cas de véhicules sans conducteur. Il reste encore des zones d'ombre dans ce domaine.

Une banque de données organisée, commune à tous les acteurs de la branche sur le principe des données ouvertes, serait une solution pour la communication entre les véhicules, selon Markus Riederer. De cette manière, les données comme par exemple les mises à jour des cartes ou la gestion des événements pourraient être échangées. Mais ce point engendre un débat sur la protection des données et la sphère privée. (luf)



Une navette entièrement automatisée de CarPostal à Sion (Source: CarPostal Suisse SA)