

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **120 (1994)**

Heft 8

PDF erstellt am: **26.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Microvoitures – électriques ou hybrides: le sauvetage des villes?

Par Jean-Pierre Weibel,  
rédacteur en chef

113

Ces lignes sont écrites pendant le Salon international de l'automobile de Genève<sup>1</sup>. D'autres journaux se répandant largement en commentaires sur cet événement, nous n'en parlons 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.

<sup>1</sup>Oui, 1994 aura été une année meilleure à Genève que pour les autres Salons: merci de votre intérêt...