



This image was created with the assistance of Co-pilot and DALL·E 3

Juin 2025

Un avenir sûr pour la marche : priorités politiques et de planification pour préserver et améliorer à l'avenir la marchabilité avec des véhicules automatisés

Document de synthèse

Charlotte Hauri

Dominik Bucheli

www.mobilitepietonne.ch

mobilus



Impressum

Un avenir sûr pour la marche : priorités politiques et de planification pour préserver et améliorer la marchabilité avec des véhicules automatisés

Policy brief

Mobilité piétonne Suisse
Klosbachstrasse 48
8032 Zurich
Tél. +41 (0)43 488 40 30
info@mobilitepietonne.ch
www.mobilitepietonne.ch

Auteur-es: Charlotte Hauri, Dominik Bucheli

Photo de couverture: Created with the assistance of Co-pilot and DALL-E 3

Illustrations: Mobilité piétonne (sauf indication contraire)

Zurich, Juin 2025

1 Enjeu

Alors que des avancées significatives sont réalisées dans la technologie des véhicules automatisés et les stratégies de déploiement, la préparation aux implications concrètes de leur déploiement reste largement insuffisante. Malgré la multiplication récente de guides politiques et de cadres stratégiques visant à définir l'intégration des véhicules automatisés en milieu urbain, leurs impacts sur la marchabilité restent largement négligés. Pour pallier cette lacune, Mobilité piétonne Suisse et la Fédération Internationale des Piétons ont mené avec le soutien de la Fondation Modus un projet visant à comprendre l'opinion publique sur les véhicules automatisés et la marchabilité, et à anticiper les défis que les véhicules automatisés pourraient poser à la marchabilité, s'ils ne sont pas réglementés de manière appropriée.

2 Approche

Le projet comprenait:

- Une enquête publique en ligne¹ – Menée entre le 20 septembre 2024 et le 4 janvier 2025, elle a évalué la sensibilisation et l'opinion du public à l'égard des véhicules automatisés (n=635).
- Une discussion avec un groupe d'experts – Organisée à Genève, afin de discuter et d'évaluer les résultats de l'enquête publique, et d'en tirer les enjeux principaux.
- Présentation aux organismes internationaux – Présentée au Forum mondial sur la sécurité routière (WP.1) de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) lors de sa 90e session (du 10 au 14 mars 2025), elle a permis de faire entendre la voix du public dans le processus réglementaire international.

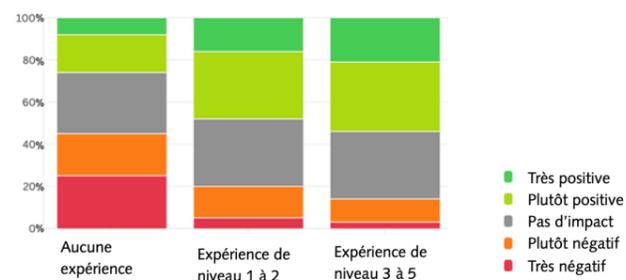
Pour lire le rapport complet du projet (en anglais), cliquez [ici](#).

¹ L'enquête publique en ligne était un échantillon de convenance. Les résultats ne sont pas représentatifs de la population. Bien que cela limite les conclusions, cela donne un premier aperçu des sentiments et des opinions du public. Afin d'optimiser les résultats, des tests A/B ont été utilisés pour comparer les réponses et identifier les principaux résultats.

3 Principales conclusions – Enquête publique

Dans le cadre de ce projet, Mobilité piétonne Suisse a mobilisé le public par le biais d'une enquête en ligne afin de comprendre les connaissances et les opinions du public sur les véhicules automatisés et leurs impacts potentiels sur la marchabilité. Les principales conclusions de l'enquête publique sont les suivantes :

1. Plus les personnes interrogées ont d'expérience avec la technologie des véhicules automatisés, plus elles sont optimistes quant à ses impacts.



III. 1 – Corrélation entre l'expérience avec la technologie des véhicules automatisés et les opinions à son sujet.

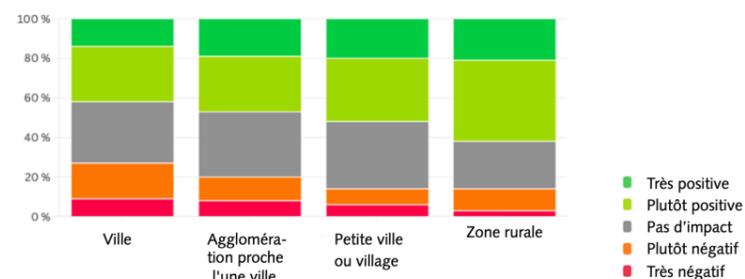
2. Les personnes interrogées s'attendent à ce que la technologie des véhicules automatisés améliore la sécurité routière et la mobilité.

Soixante-quatre pour cent (64 %) des répondants estiment que le nombre total d'accidents (y compris les accidents impliquant des piétons et des cyclistes) diminuera quelque peu ou considérablement.

3. Les personnes interrogées s'attendent à pouvoir marcher et traverser les rues aussi facilement qu'aujourd'hui, voire plus facilement.

Soixante-huit pour cent (68 %) pensent qu'il est probable (assez ou très probable) que les véhicules automatisés les détectent et s'arrêtent pour eux en tant que piétons, comme c'est le cas aujourd'hui.

4. Les personnes interrogées vivant dans les zones rurales se sont montrées plus optimistes à l'égard de la technologie des véhicules automatisés, tandis que celles vivant dans les villes se sont montrées plus sceptiques.



III. 2 – Corrélation entre le lieu de résidence et les opinions sur la technologie des véhicules automatisés.

5. Les personnes interrogées estiment que les embouteillages resteront les mêmes ou s'aggraveront.

La plupart des répondants (68 %) estiment que les embouteillages resteront les mêmes ou augmenteront (s'aggraveront) en raison de la technologie des véhicules automatisés.

6. Les personnes interrogées se montrent disposées à utiliser des véhicules automatisés partagés à l'avenir, plutôt que de posséder des véhicules automatisés en privé.

Cinquante-cinq (55 %) des répondants ont indiqué

qu'ils seraient quelque peu ou très susceptibles d'utiliser l'autopartage ou le covoiturage automatisé plutôt que de posséder un véhicule automatisé en privé, si les coûts étaient égaux ou inférieurs.

4 Discussions clés – Réunion d'experts en la matière

Dans le cadre de ce projet, Mobilité piétonne Suisse a réuni le 18 février 2025 à Genève des experts suisses afin de discuter des résultats, d'identifier les pistes pour optimiser leur impact et d'éclairer les discussions politiques. Les discussions ont porté sur l'importance de réduire l'usage de la voiture individuelle à l'avenir (au profit de modèles de véhicules partagés) et ont souligné le rôle et l'importance des éléments suivants :

- **Confiance du public** – L'opinion publique peut changer rapidement, en particulier en réponse aux accidents impliquant des véhicules automatisés.
- **Prix des véhicules** – S'il est moins cher de conduire une voiture privée, les gens choisiront d'en posséder une.
- **Transports publics** – Partout dans le monde, dans les endroits dotés de systèmes de transports publics performants, la dépendance à la voiture privée et les embouteillages sont moindres.
- **Gestion de la vitesse** – La rapidité avec laquelle un véhicule, avec ou sans conducteur, peut s'arrêter dépend de sa vitesse. La gestion de la vitesse peut réduire la fréquence et la gravité des accidents.

5 Priorités en matière de politique et de planification

Afin de garantir que le potentiel de la technologie des véhicules automatisés soit exploité au service du bien commun, un programme politique et un cadre réglementaire solides doivent être mis en place pour encadrer l'utilisation et les impacts de cette technologie. Cette responsabilité ne relève pas d'une seule autorité. Les organismes gouvernementaux et réglementaires doivent, ensemble :

- **Faire de la sécurité la priorité absolue** – La familiarité du public avec la technologie des véhicules automatisés contribue à l'optimisme envers celle-ci. Plus les personnes interrogées sont expérimentées ou exposées à cette technologie, plus elles sont optimistes quant à son impact sociétal. Cependant, comme l'ont montré les accidents graves et mortels impliquant des véhicules automatisés, l'opinion publique peut évoluer rapidement. La

sécurité doit être la priorité absolue.

- **Développer l'utilisation des transports publics et des véhicules partagés** – Les répondants se montrent disposés à adopter des véhicules automatisés partagés plutôt que des véhicules privés, soulignant ainsi l'opportunité de repenser la mobilité. Les politiques devraient maximiser l'efficacité des transports publics et le déploiement des véhicules partagés. Cela permettrait de minimiser la dépendance à l'usage des véhicules privés, susceptible d'accroître les embouteillages et l'étalement urbain.
- **Améliorer la sécurité routière et la mobilité sans obstacle** – Les personnes interrogées s'attendent à ce que la technologie des véhicules automatisés améliore la sécurité routière et la mobilité en général. Les politiques et réglementations à tous les niveaux doivent privilégier la sécurité et la mobilité dans la conception, le déploiement et la réglementation des véhicules automatisés, leur utilisation et les environnements dans lesquels ils sont déployés. Cela comprend :
 - **Gestion de la vitesse** – Les limitations de vitesse devraient être réduites à 30 km/h sur les routes accessibles aux piétons afin de réduire le nombre et la gravité des accidents. Dans certains contextes, comme dans les zones scolaires ou résidentielles, des limitations de vitesse inférieures à 30 km/h peuvent être appropriées.
 - **Mobilité accessible** – Un accès sans obstacle doit être assuré aux personnes à mobilité réduite. L'amélioration des options de transport dans les zones rurales doit être une priorité.
- **Améliorer la marchabilité** – Bien que les personnes interrogées s'attendent à pouvoir marcher et traverser la rue comme c'est le cas aujourd'hui, voire plus facilement, l'espace requis par les véhicules automatisés pour circuler en toute sécurité pourrait entraîner des aménagements urbains qui nuisent à la marchabilité et à la qualité de vie urbaine, s'ils ne sont pas gérés correctement. Pour se préparer à un avenir avec des véhicules automatisés, les organismes gouvernementaux responsables des infrastructures et des transports devraient prioriser l'aménagement des rues pour les piétons. Cela implique d'élargir l'espace piétonnier. Si davantage de véhicules automatisés sont principalement partagés et utilisés dans les transports en commun, moins d'espaces de voirie et de stationnement seront nécessaires aux voitures. Cet espace gagné peut être réaménagé pour améliorer la marchabilité et la qualité de vie urbaine².

² *Le saviez-vous ?* Alors que les maladies transmissibles étaient la principale cause de décès au XXe siècle, les maladies non transmissibles sont aujourd'hui en tête. Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), 6 % des décès dans le monde sont imputables au manque d'exercice (OMS, 2010). En Suisse, même si ce constat est également vrai, les conséquences du manque d'activité physique sur la santé sont encore sous-estimées (Schweizerisches Gesundheitsobservatorium OBSAN: Gesundheit in der Schweiz, 2015). Les planificateurs, les professionnels de la santé et les responsables politiques doivent accorder une plus grande priorité à la mise en place d'infrastructures piétonnes dans l'intérêt de la santé publique, non seulement pour permettre la marche, mais aussi pour la promouvoir et en tirer profit dans un avenir où les véhicules automatisés seront présents (Leuba et al., 2016).

6 Références

- Cruise recalls all self-driving cars after grisly accident and California ban.* (2023, November 8). The Guardian. <https://www.theguardian.com/technology/2023/nov/08/cruise-recall-self-driving-cars-gm>
- Duarte, F., & Ratti, C. (2018). The impact of autonomous vehicles on cities: A review. *Journal of Urban Technology*, 25(4), 3-18
- General Motors pulls plug on Cruise, its self-driving robotaxi company.* (2024, December 11). The Guardian. <https://www.theguardian.com/us-news/2024/dec/11/general-motors-self-driving-cruise-robotaxi>
- International Transport Forum (ITF) (2024). *Lost in Transmission: Communicating for safe automated vehicle interactions in cities.* OECD Publishing, Paris.
- Leuba, J., Schweizer, T., Keller, C. (2016). *Der Fussweg zur Gesundheit: 150 Minuten pro Woche.* https://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/dokumente/2016/Fussweg_Gesundheit_2016.pdf
- Meeder, M., Bosina, E., & Weidmann, U. (2017, May). *Autonomous vehicles: Pedestrian heaven or pedestrian hell.* In *17th Swiss Transport Research Conference* (pp. 17-19).
- Milakis, D., Van Arem, B., & Van Wee, B. (2017). Policy and society related implications of automated driving: A review of literature and directions for future research. *Journal of intelligent transportation systems*, 21(4), 324-348.
- National Association of City Transportation Officials (2024, November 12). *Principles for Autonomous Vehicles on City Streets.* https://nacto.org/wp-content/uploads/NACTO_AV_Policy-Statement_Nov12-2024.pdf
- Saleh, M., & Hatzopoulou, M. (2020). Greenhouse gas emissions attributed to empty kilometers in automated vehicles. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 88, 102567.
- Schweizerisches Gesundheitsobservatorium OBSAN: *Gesundheit in der Schweiz* (2015). *Nationaler Gesundheitsbericht.* https://www.obsan.admin.ch/sites/default/files/gesundheitsbericht_2015_d_0.pdf
- Uber halts self-driving car tests after death.* (2018, March 20). BBC. <https://www.bbc.com/news/business-43459156>
- Wadud, Z., MacKenzie, D., & Leiby, P. (2016). Help or hindrance? The travel, energy and carbon impacts of highly automated vehicles. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 86, 1-18.
- Walk21. (2024, April). *Integrating Walking + Public Transport* [Policy Brief]. <https://walk21.com/wp-content/uploads/2024/04/Walk21-Intg-Walking-and-PT-Final.pdf>
- World Health Organization (WHO) (2010). *Global Recommendations on Physical Activity for Health.* <https://iris.who.int/bitstream/handle/>

Yannis, G., & Michlaraki, E. (2024). Review of city-wide 30 km/h speed limit benefits in Europe. *Sustainability*, 16(11), 4382.



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera



*INTERNATIONAL
FEDERATION OF
PEDESTRIANS*

m^odus