

Résolution

Les véhicules automatisés offrent aux personnes avec un handicap visuel de nouvelles opportunités de progresser de manière autonome

Décision de l'assemblée des délégués de la fsa du 14 juin 2025

Depuis le 1^{er} mars 2025, l'utilisation de véhicules sans conducteur est autorisée sur certains tronçons. Dans le canton de Zurich, un projet pilote visant à utiliser des voitures autonomes sans conducteur et des bus à la demande dans le cadre des transports publics est déjà en cours de planification. Dans d'autres pays, des taxis robotisés sont déjà en service.

La Fédération suisse des aveugles et malvoyants (fsa) considère cette évolution comme une opportunité et demande que les intérêts des personnes aveugles et malvoyantes soient activement pris en compte dès les premiers stades de développement de la nouvelle technologie. De même, les essais de véhicules sans conducteur dans les transports publics doivent être adaptés aux besoins des personnes aveugles et malvoyantes.

Si des véhicules devaient un jour être entièrement autonomes tout en respectant les exigences de sécurité maximales, cela constituerait également un pas vers une plus grande autonomie des personnes aveugles et malvoyantes. La nouvelle technologie pourrait alors permettre aux personnes avec un handicap visuel d'envisager de conduire elles-mêmes. Il va de soi que l'utilisation ne saurait échouer en raison d'un manque d'accessibilité!

Dans le même temps, il convient d'accorder la plus haute priorité à la sécurité. Les personnes aveugles et malvoyantes font partie des usagers particulièrement vulnérables dans l'espace public. Elles doivent pouvoir compter à tout moment sur le fait que les autres usagers de la route ne les mettent pas en danger. La priorité absolue en matière de conduite autonome doit donc être l'amélioration de la sécurité et de l'autonomie pour toutes et tous, à l'intérieur comme à l'extérieur des véhicules. Les gains de sécurité au détriment des usagers de la route les plus vulnérables ou la limitation de leur mobilité sont inacceptables.

Pour la fsa, il est clair que tout véhicule automatisé doit pouvoir réagir de manière appropriée aux différents comportements des piétons. Avant d'autoriser les véhicules automatisés sur les routes à trafic piétonnier, il faut impérativement trouver une solution afin que l'art. 6, al. 4 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (les aveugles non accompagnés bénéficieront toujours de la priorité, lorsqu'en levant leur canne blanche ils indiquent leur intention de traverser la chaussée) conserve sa légitimité.

Berne, le 14 juin 2025