



**HAL**  
open science

## **La navette automatisée comme objet d'influence des comportements de conduite ?**

Gérard Hernja

► **To cite this version:**

Gérard Hernja. La navette automatisée comme objet d'influence des comportements de conduite ?. 2025. <hal-05412591>

**HAL Id: hal-05412591**

**<https://hal.science/hal-05412591v1>**

Preprint submitted on 12 Dec 2025

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

# La navette automatisée comme objet d'influence des comportements de conduite ?

Hernja Gérard  
ECF Le LEEM  
Décembre 2025

## Une navette qui sait « bien se conduire » sur la route

J'ai été le passager attentif d'une navette automatisée. Je l'ai observée avec les yeux de l'enseignant de la conduite qui évaluerait la capacité d'un élève à comprendre les risques de la circulation et à les éviter.

Je l'ai observée pendant 15 minutes, sur un parcours déterminé, certes préparé, mais lors duquel les surprises étaient permises puisqu'elle circulait dans un espace de circulation ouvert à d'autres usagers.

Et cela s'est bien passé. Elle s'est si bien conduite que je me suis demandé si elle ne pourrait pas devenir un objet d'influence par rapport à des comportements de conducteurs moins sages.

## Comprendre l'accident dans un système de circulation complexe

L'accident est généralement un évènement fortuit. L'étymologie du terme accident est liée à ce qui advient et à ce qui tombe pour un évènement qui est plus proche de la fatalité que le résultat logique d'une chaîne causale. Et c'est vrai que dans les faits, à une ou deux secondes près, il n'y aurait le plus souvent pas eu d'accident ou de victimes. Mais tout aussi souvent et peut-être même plus souvent encore, à une ou deux secondes près, il y en aurait eu beaucoup plus. Il peut même paraître étonnant que, au regard des comportements des conducteurs et de leur propension à ne pas observer ou parfois comprendre les règles, il n'y en ait pas plus. Peut-être parce que la plupart des conducteurs corrigent inconsciemment le système de circulation idéal bâti sur les règles en admettant que si eux-mêmes ne respectent pas toujours la règle les autres ne le feront pas non plus. Le problème est réel lorsque les libertés qu'il s'accorde avec les règles, il les refuse aux autres conducteurs.

Quand on dit que l'homme est responsable de 94 % des accidents, on omet de dire que les accidents sont souvent multifactoriels. Sans doute d'ailleurs interrogent-ils dans tous les cas l'ensemble du système Homme/Véhicule/Environnement traditionnellement retenu pour caractériser l'activité de conduite. Parce que même lorsque l'homme est désigné comme seul responsable, il était quand même au volant d'une voiture, dans une situation et sur une route particulière qui ont forcément influencé son comportement, parfois simplement en l'autorisant à relâcher son attention. Les accidents seuls au volant sur une route départementale sont entièrement attribués à l'homme. Mais il ne faut pas oublier le fait que si ces

accidents-là sont si nombreux et meurtriers, sur ces routes particulières, c'est que le contexte, représenté par le rapport à une route qui apparaît plutôt dénuée de risque, a malgré tout exercé une influence sur l'homme.

Alors oui l'homme au volant est faillible. Il l'a toujours été mais cela a été longtemps accepté dans une société construite autour de l'automobile. Rappelons quand même que dans les années 60 plus de 10 000 personnes mourraient chaque année sur nos routes. Et il a fallu plus de 16 000 victimes en 1972 pour que cela donne véritablement lieu à des mesures importantes et à une prise en compte politique du phénomène. Mais même avec cinq fois moins de victimes aujourd'hui sur la route, cette mortalité reste tout aussi inacceptable.

En termes d'accidents de la routes et de décès, l'homme au volant est d'ailleurs largement plus faillible que la femme au volant. Les jeunes conducteurs sont plus faillibles que les conducteurs plus expérimentés. Les plus pauvres, les moins capables d'analyser les risques et les situations de conduite complexes, les plus âgés sont également plus faillibles que les plus aisés, les plus compétents ou les plus jeunes (sauf les trop jeunes). Mais là encore, alors même que les accidents de la route continuent à faire plus de 3000 victimes par an et qu'ils ne baissent plus en gravité, quelle politique d'éducation routière spécifique est mise en œuvre pour réduire ces différences ou parfois ces inégalités référencées depuis des dizaines d'années. Doit-on continuer à traiter l'insécurité routière comme si tous avaient les mêmes responsabilités dans le phénomène ou se contenter de punir les « déviants » ?

## Dépasser les limites de la société de l'automobile

Nous pouvons constater que la politique dite de sécurité routière s'inscrit encore trop souvent dans la société de l'automobile, avec la voiture individuelle comme élément central, une société dans laquelle les normes dominantes restent la vitesse, la fréquence ou la masculinité initiale du rapport à l'espace de circulation et aux autres usager.

Même la volonté affichée de laisser de la place à de soi-disant nouveaux modes de déplacements, dont le retour en grâce du vélo et de la marche sont caractéristiques, se heurte pourtant à une forme d'incapacité à sortir le système de circulation routière des normes dominantes assujetties à la voiture. L'ambition des politiques de sécurité routière se limite alors souvent à un partage du gâteau, en laissant croire que les automobilistes l'accepteraient sans sourciller et que ceux qui réclament un changement de paradigme et de traitement s'en satisferaient. Les auteurs et acteurs de cette politique méconnaissent le fait essentiel que la problématique de fond de la cohabitation des usages sur l'espace public dépasse les seules questions de sécurité routière, qu'elles sont traversées par celles relatives à une mobilité à partir de laquelle les usagers de la route veulent se réaliser et pas simplement se déplacer. Il est alors évident que la construction d'un espace routier apaisé ne peut sans doute pas se faire à partir des ingrédients trop consommés et des recettes habituelles.

## Passer de la politique de sécurité routière à une politique de mobilité

Alors, en attendant un véritable virage dans la politique de sécurité ou pour l'initier, l'apparition de nouveaux modes de déplacements, moins lourds, moins encombrants et moins rapides pourrait avoir un intérêt insoupçonné. Ils pourraient permettre de construire progressivement un système de circulation plus inclusif, plus ouverts aux différences, comme un coin que l'on enfoncerait dans le système actuel, qui pourrait le modifier et qui sait le transformer.

Ces modes de déplacement et les objets qui les personnifient, à condition qu'ils se détachent des normes dominantes, deviendraient alors des objets singuliers qui permettraient à de plus en plus de conducteurs de s'éloigner progressivement d'un attachement mortifère à la voiture ou plutôt d'une forme mortifère de rapport à l'automobile, ce qui n'est pas tout à fait pareil.

Pour cela, et j'en reviens à la navette automatisée, puisque nous en avons parlé, celle-ci ne devra pas chercher à atteindre les mêmes vitesses que l'automobile, mais au contraire servir à ralentir progressivement le flux. Ce que j'ai vécu, avec une navette circulant en ville à une vitesse proche de 25 km/h me paraît intéressant. Sur route, vouloir faire circuler la navette à 80 km/h pour ne pas gêner le flux de circulation serait une erreur.

Plus important que de respecter les règles, cette navette devra surtout apprendre et pardonner les erreurs et manquements des conducteurs, comme de tous les usagers de la route. Ce que sur 15 minutes elle a très bien fait.

Elle a comme autre avantage qu'elle ne répondra jamais à un comportement agressif, à une insulte ou à un doigt d'honneur et ne rentrera pas dans une dynamique qui pourrait finir par de la violence réciproque. Ce qui n'empêchera pas que certains lui jettent inutilement des cailloux.

Cette navette doit également entrer dans le cadre d'une société de la mobilité, mais dans laquelle la mobilité est la capacité ou plutôt le désir de se réaliser et souvent à travers des modes de déplacements variés, pour des expériences qui ont du sens.

Elle doit enfin ne pas promettre plus qu'elle ne peut donner. Même au milieu d'une armée de véhicules autonomes, elle circulera dans un flux de circulation dans lequel l'homme restera présent au volant d'autres véhicules ou d'autres modes de déplacements. Elle n'éradiquera donc ni l'insécurité routière, ni la pollution ni les encombrements. Et les promesses qu'elle fera pour dans vingt ans ne seront ni supérieures ni plus crédibles que celle faites par les pays européens qui, en matière d'insécurité routière, et sans compter sur les véhicules autonomes, promettent zéro décès et zéro blessure grave sur les routes européennes d'ici 2050 et une réduction de 50 % du nombre de tués et de blessés graves d'ici 2030 par rapport à 2019.

Il est alors important qu'elle trouve une place non pas en concurrence avec l'homme mais en complémentarité, peut-être même pour permettre aux états européens et à la France de s'approcher de leurs objectifs de réduction des risques routiers.

## Influencer les comportements

La question du nombre de navettes automatisées qui permettrait d'avoir un effet positif sur les comportements des conducteurs est alors posée. Une seule navette ne suffira pas pour changer les comportements de ceux qui la croisent, et sans doute faudra-t-il encore du temps, beaucoup de temps pour en avoir suffisamment sur les routes. Pour autant, le nombre de navette n'est pas le seul élément qui permettrait de tordre le système puisqu'il importe que la navette autonome, comme l'ensemble des mobilités alternatives, rentre en premier lieu dans les têtes encore remplies de voitures et encombrées de certitudes sur le droit de les conduire sans entrave. Alors, comme tous les modes de mobilités alternatifs, elle ne doit pas gaspiller son énergie à chercher à gagner la bataille inutile de l'acceptabilité (de la petite place qu'on lui laisserait) mais celle du désir et de la désirabilité. Et pour cela, le chemin et les moyens à mettre en œuvre sont différents. Sans aucun doute, ils doivent même être divergents par rapport à ceux de l'automobile.

En se plaçant ostensiblement à la marge du système automobile et de ses normes, en étant plus proche des autres formes de mobilité et de leurs objectifs dépassant le moment du déplacement, elle pourrait alors jouer un rôle important dans l'apaisement des comportements des usagers de la route. Pour cela, elle ne doit pas ambitionner de remplacer l'humain, mais elle doit lui donner à penser qu'il est possible de se comporter autrement sur les routes, qu'il lui est possible et souhaitable d'améliorer sa conduite générale, de respecter l'ensemble des usagers, et peut-être d'accepter, au volant, d'être une femme comme tout le monde. C'est un peu comme cela que j'avais défini la conduite observée de la navette autonome, une navette qui n'en faisait pas des tonnes pour prouver ses compétences.

La navette automatisée pourrait alors ressembler à un objet transitionnel (dans la définition de Winnicott) circulant dans un espace transitionnel (à la fois physique, psychique et relationnel) permettant aux conducteurs de se détacher des normes de la civilisation de l'automobile, de l'attachement viril à la route, d'une forme de compétition entre les conducteurs et avec les autres usagers, et d'une vision individuelle du déplacement. Pour cela, la navette automatisée doit apporter un sentiment de sécurité et sans doute une forme de continuité affective à ceux qui l'empruntent, avec une attention particulière pour ceux qui y vivent une expérience plus qu'un déplacement. Elle ressemble suffisamment à l'automobile pour espérer être cet objet transitionnel. Elle s'en détache suffisamment pour le devenir.

« Elles savent mieux que nous

les voitures les voitures

pourquoi les sages sont fous

les hommes se font des loups

les anges des pourritures... »

*Poème attribué à Aragon*

Et construire cet espace transitionnel avec la navette automatisée et d'autres véhicules entre deux systèmes serait un moyen original pour que progressivement, au volant de leurs voitures, les fous redeviennent sages, les loups des hommes et les pourritures des anges. Cela aurait également du sens pour lutter contre l'angoisse de s'éloigner de sa voiture et faire la transition entre la dépendance totale de beaucoup de conducteurs à leur voiture et l'autonomie, avec d'autres choix dans sa tête et d'autres désirs de mobilité.