

Zeitschrift: Magazine aide et soins à domicile : revue spécialisée de l'Association suisse des services d'aide et de soins à domicile

Herausgeber: Spitex Verband Schweiz

Band: - (2017)

Heft: 2

Artikel: La voiture : salon roulant et futur bureau mobile

Autor: Rambaldi, Nadia / Rinderknecht, Frank M.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-852916>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

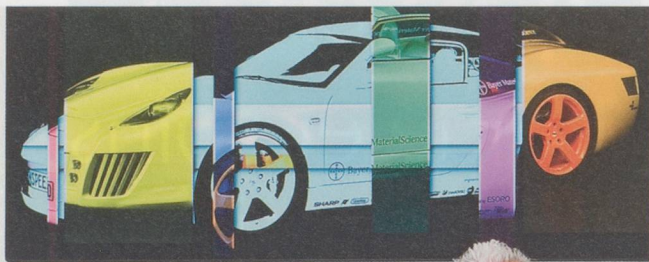
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.06.2025

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



L'anti-conformiste
Frank M. Rinderknecht,
le fondateur et
CEO de Rinspeed AG.



La voiture: salon roulant et futur bureau mobile

Quelle sera la mobilité de demain? Comment le personnel de l'aide et des soins à domicile prendra la route dans 20 ans? Frank M. Rinderknecht, le visionnaire du monde automobile, n'a pas toutes les réponses, mais bien quelques idées. Selon lui, l'avenir promet plus de confort sur les routes pour les services d'ASD.

Magazine ASD: Frank Rinderknecht, qu'est-ce qui nous attend dans les 20 années à venir?

Frank M. Rinderknecht: Nous allons être confrontés à des changements impressionnants, probablement bien plus rapidement que souhaité. Mais il reste difficile de prédire à quoi ces changements ressembleront. Pour les grands acteurs économiques comme Amazon, Alibaba, Tesla ou Uber, le secteur de la mobilité représentera un vrai Eldorado avec des enjeux financiers énormes. Ces grandes entreprises peuvent compter sur une clientèle nombreuse et

qu'ils connaissent bien. A cela s'ajoute leur grande expérience dans le secteur de la logistique. Si ces entreprises sont capables d'envoyer des colis dans le monde entier, pourquoi alors ne transporteraient-ils pas également des personnes?

Quel impact pour l'utilisateur de cette mobilité?

Nous vivons dans un monde de loisirs et de confort qui cherche à réduire au maximum les expériences négatives. Nous essayons donc également d'éliminer les connotations

négligées de la mobilité. De nos jours, 90 % des déplacements ne sont plus une partie de plaisir. Prendre la voiture pour aller de Zurich à Berne est une folie. La jeunesse d'aujourd'hui n'a plus de lien affectif avec la voiture. Elle fait son propre choix en combinant des prestations en matière de mobilité: covoiturage, transports publics, avion et bien d'autres. Mais cela prend du temps et de l'argent. Celui qui combine des moyens de transport doit s'adresser à différents prestataires. Acheter ses billets se mute alors en défi. Les prestataires des services de mobilité ne collaborent pas encore assez en réseau. Le tout devrait être offert par un seul interlocuteur.

Que se passera-t-il pour le transport individuel?

Nous devons nous détacher de l'idée de «posséder». Chez nous, une voiture a une durée de vie moyenne de 10,7 ans. Après tant d'années, la voiture n'est techniquement plus au goût du jour. Pour en baisser la durée de vie, il faut en augmenter l'utilisation. Nous pouvons y parvenir si nous partageons nos voitures. Et pas uniquement dans le domaine privé: il n'y a pas de raison que des entreprises entretiennent leur propre parc de voitures. Il serait plus judicieux que les véhicules restent la propriété du constructeur automobile ou d'un représentant de service après-vente. Les entreprises ne payeraient que pour leur utilisation effective. Les modèles traditionnels de propriété et possession de biens gênent le concept de la mobilité moderne. L'évolution vers une mobilité «d'utilisation» s'accélérera plus rapidement en milieu citadin qu'à la campagne. Notre vie se base sur la mobilité, nous ne pouvons pas nous en passer. Mais elle aura dorénavant d'autres valeurs-clefs.

Quelles chances donnez-vous à l'électromobilité?

Il est évident que le changement vers les énergies renouvelables s'impose. On verra si le véhicule électrique sera la solution. Pour beaucoup de gens, l'autonomie limitée des voitures électriques est un problème, malgré le fait qu'elle est amplement suffisante pour correspondre à nos habitudes de déplacement. Combattre les idées fixes n'est pas très efficace. Les constructeurs feraient mieux d'offrir plus d'autonomie. Tesla s'en tire déjà très bien en vendant des voitures électriques attrayantes qui éveillent les émotions. Avec la création d'une Community, l'homme est aussi placé au centre de la stratégie Tesla. Elon Musk veut se positionner comme le Steve Jobs II et il suscite beaucoup d'admiration.

Quelles modifications la conduite automatisée provoquera-t-elle?

Le temps passé dans la voiture deviendra du temps que nous pourrions mettre à profit. C'est un immense avantage pour les professionnels qui passent une bonne partie de leur temps sur les routes. Et cela est valable pour les col-

laborateurs des services d'aide et de soins à domicile. Les véhicules deviennent de plus en plus multifonctionnels, et serviront de salon roulant, de bureau mobile. Le personnel infirmier pourra organiser la durée des trajets imposée par les services ambulants plus efficacement. Ceci profite aux institutions comme les services d'aide et de soins à domicile, puisqu'on économise du temps et de l'argent.

Comment envisagez-vous la mobilité jusqu'au domicile? Le partage des services ne peut pas aller jusqu'à ce point.

Pour le dernier kilomètre de mes déplacements, il faut savoir combien d'individualité et de confort je souhaite. Suis-je prêt à parcourir quelques mètres à pied si le prix offert est plus avantageux? Une idée intéressante est le taxi collectif, comme il en existe par exemple en Grèce ou en Turquie. L'offre et la demande existent sur les routes, le reste est une question de temps et de coûts: soit je prends le premier taxi collectif qui passe, mais il ne s'arrêtera pas devant la porte de mon domicile; soit j'attends le troisième véhicule qui passe, qui s'arrêtera tout près de chez moi. J'aimerais approfondir cette idée et l'appliquer au transport des biens: j'ai donc un colis qui doit être envoyé de Zurich à Berne. Le temps presse. Il y a des milliers de personnes de Zurich quotidiennement en route pour Berne. Ne pourrais-je pas confier le colis à quelqu'un en participant à ses frais de voyage? Tout le monde en profiterait et il y aurait un véhicule de moins sur les routes suisses. Je peux m'imaginer de nombreux modèles de transport pour personnes et marchandises. Il faut juste connaître à fond l'offre de transport. Il faut un système, c'est-à-dire une application, qui coordonne l'offre et la demande.

Quelques données personnelles

Frank M. Rinderknecht a fondé la société Rinspeed en 1977 pendant ses études en ingénierie mécanique à l'EPFZ à Zurich. A ses débuts, Rinspeed était active dans l'importation de toits ouvrants en verre des Etats-Unis et l'adaptation de voitures pour personnes handicapées. Mais en 1979 déjà, ce visionnaire du secteur automobile présentait une nouveauté au Salon de l'auto à Genève, le premier kit de phares rectangulaires. Depuis cette première à Genève, 23 Concept Cars ont été présentés par la société Rinspeed. Lors de la conception de ces véhicules, Frank M. Rinderknecht travaille avec des partenaires suisses et étrangers. Les éléments centraux des projets sont toujours des concepts visionnaires en matière de mobilité, des pulsions innovantes et la durabilité.

Vous trouverez des informations supplémentaires sur Rinspeed et son véhicule conceptuel Oasis sur

 www.rinspeed.com



L'objectif d'Oasis n'est plus uniquement la destination, mais aussi le voyage en lui-même. Images: Rinspeed

Verrons-nous des véhicules extravagants sur les routes?

Je ne peux pas m'imaginer des véhicules volants, car les technologies actuelles ne permettent pas une transition sans accroc d'un état physique à un autre, c'est-à-dire de la conduite au vol et vice versa. Dans le cadre de ma société Rinspeed, je me suis penché d'une manière très approfondie sur la question. On ne peut pas duper la physique. Mais je peux m'imaginer – et Uber se trouve déjà dans les starting-blocks – des drones transportant des humains.

Le taxi Uber me transporte de chez moi à l'aire de stationnement des drones qui me transporte par la suite de gratte-ciel en gratte-ciel. La coordination de l'espace aérien deviendra toutefois un vrai défi si des centaines de drones fourmillent dans l'air. Et n'oublions pas les nuisances sonores! L'idée des drones transportant des humains me fascine pourtant, elle est tout à fait réaliste. L'année dernière, une société chinoise a présenté un tel drone. Mais je suppose que le transport continuera à se dérouler principalement au sol.

Le transport individuel a-t-il encore un avenir ou sommes-nous condamnés à partager?

L'un n'exclut pas l'autre. Entre les deux, il y a une grande différence: la mobilité individuelle s'oriente vers mes désirs. Le transport public par contre ignore mes besoins, je dois m'adapter à son offre. Je vois donc un large éventail de types de mobilité. Le chef des CFF, Andreas Meyer, a déjà constaté que des véhicules autopropulsés peuvent de-

venir des concurrents. Et il y voit également une chance pour son entreprise. Avec des voitures autopropulsées, on peut travailler pendant le trajet sans devoir changer de train. Mais pour des trajets de longue distance, un voyage avec le train est certainement plus rapide. Nous devons abandonner notre esprit de clocher et connecter les différents types de mobilité.

Chaque année, vous concevez un nouveau véhicule et le présentez au Salon de l'auto de Genève. Quel est le design pour cette année?

Cette année, ma société a présenté le véhicule conceptuel Oasis. Il s'agit d'un véhicule électrique ingénieux autopropulsé pour la ville et les régions environnantes. L'intérieur de cette voiture est un lieu de vie, il y a même un petit jardin derrière le pare-brise. Sièges, console et télévision créent une ambiance de salon. Le plancher est en bois véritable. Le volant peut se rabattre et se transformer en clavier ou en surface de travail. Oasis devient ainsi un bureau mobile. Il va de soi qu'Oasis est totalement connecté et livre des informations provenant de tous les réseaux sociaux en temps réel. L'assistant personnel réserve, si désiré, une table au restaurant préféré et calcule le meilleur

trajet à travers les méandres de la circulation. Oasis n'appartient à personne ou appartient à tous. Le véhicule est disponible sur les réseaux sociaux, tout le monde peut réserver une place pour un trajet. Le matin, Oasis peut accompagner une infirmière travaillant pour les services d'aide

et de soins à domicile, transporter des colis dans l'après-midi et faire le taxi pour un service de plats cuisinés le soir.

Que faire des beaux carrosses présentés à Genève?

Je crois que 90 % de notre mobilité du futur offrira avant tout du confort. Pendant mes trajets, je veux travailler ou me détendre. La voiture comme objet de désir avec un moteur bruyant devient une passion – un passe-temps. Au premier plan se positionneront l'utilité, l'efficacité et le confort des prestations en matière de mobilité. L'humanité deviendra de plus en plus mobile, car l'être humain éprouve le besoin de se déplacer, peu importe si c'est pour des raisons privées ou professionnelles. La question est: comment? Je peux m'imaginer plusieurs scénarios, avec des prestataires comme Amazon et Alibaba, offrant et coordonnant des services de mobilité. Mais nous ne savons pas exactement ce qui nous attend. Le suspense reste donc entier!

Interview Nadia Rambaldi

«La conduite automatisée profite aux institutions comme les services d'ASD, puisqu'on économise du temps et de l'argent»