

Taux de chômage revenu à l'avant-Covid

Fribourg » Le canton a comptabilisé 4949 chômeurs en janvier. C'est 1774 personnes de moins qu'en janvier 2021.

En janvier 2022, le canton de Fribourg a enregistré 4949 chômeurs, soit 2,9% de la population active (contre 2,6% pour l'ensemble de la Suisse). C'est 162 personnes de plus qu'en décembre 2021, mais 1774 de moins qu'en janvier 2021. Quant au taux de demandeurs d'emploi (à savoir les chômeurs

et les personnes occupées dans une mesure active, comme un programme d'emploi temporaire, un gain intermédiaire, un cours de perfectionnement ou une reconversion professionnelle), il est resté stable à 5,2% de la population active (contre 4,5% à l'échelle suisse).

Tous les districts, à l'exception de la Veveyse (3%), ont enregistré une légère hausse du chômage, qui s'explique en grande partie par l'effet saisonnier: le domaine du bâtiment et du gé-

nie civil est le plus touché, constate le Service public de l'emploi (SPE) dans un communiqué. La Singine reste le district recensant le moins de personnes au chômage (1,6%). Il est à 3,6% en Sarine, 3% dans la Glâne, 2,9% en Gruyère, 2,6% dans la Broye et 2,5% dans le Lac.

Le SPE ajoute que le marché de l'emploi fribourgeois a globalement repris des couleurs: le taux de chômage a retrouvé son niveau de janvier 2020, avant l'éclatement de la crise du Covid.

«Les mois à venir seront déterminants pour savoir si cette embellie se confirmera. Les entreprises ont par ailleurs besoin de temps pour reprendre confiance et offrir des contrats de travail à durée déterminée», poursuit le SPE. En janvier 2022, 311 demandes de réduction d'horaire de travail (RHT), concernant 3339 travailleurs ont été saisies. Vingt-cinq demandes d'indemnité en cas d'intempérie ont aussi été enregistrées. »

MARC-ROLAND ZOELLIG

Une haute distinction pour la Prof. Harriet Thoeny

HFR » La Professeure Harriet Thoeny, cheffe du Service de radiologie de l'Hôpital fribourgeois et professeure ordinaire à l'Université de Fribourg, vient de recevoir coup sur coup deux prestigieuses nominations, annonce l'HFR dans un communiqué. Récemment élue à Paris membre d'honneur de la Société française de radiologie, elle vient d'obtenir, à Chicago, le titre de membre d'honneur de la Radiological Society of North

America. «Autant dire, la plus haute reconnaissance internationale pour un radiologue, encore jamais décernée à une femme suisse», se réjouit l'HFR.

Chercheuse chevronnée, engagée au sein de nombreuses sociétés européennes et organisations internationales, la Professeure Thoeny est spécialiste en radiologie urogénitale, ORL et imagerie oncologique. Elle a rejoint l'HFR en 2018. »

MAGALIE GOUAMAZ

Les véhicules autonomes qui ont desservi le Marly Innovation Center ont transporté 17 700 passagers

Les navettes ont achevé leur mission

« THIBAUD GUISSAN

Mobilité » L'essai aura duré un peu plus de quatre ans. Entre le 17 août 2017 et début décembre 2021, les navettes autonomes de Marly ont transporté 17 700 passagers et parcouru 47 000 kilomètres, indiquent les Transports publics fribourgeois (TPF) dans un communiqué, à l'heure de tirer le bilan de l'expérience.

Les deux véhicules, qui reliaient le quartier des Epinettes au Marly Innovation Center, ont cessé comme prévu leur service au dernier changement d'horaire. Désormais, l'ancien site industriel et le quartier de l'Ancienne-Papeterie, en plein développement, sont desservis par la ligne 8 des TPF, prolongée jusqu'à l'arrêt Marly-Piscine.

Limites techniques

Si les deux navettes, qui pouvaient embarquer jusqu'à 11 passagers, ont parcouru au total davantage que le tour de la Terre, glissent les TPF, la technologie n'a pas totalement pris son envol. L'entreprise de transport ne le cache pas: l'expérience, jugée positive au vu des enseignements qu'elle a permis de tirer, a également mis en avant les limites techniques.

L'exploitation des véhicules a été compliquée lors de certaines conditions météo, notamment avec la neige et les feuilles mortes sur la chaussée. Le changement de végétation, au fil des saisons, a d'ailleurs aussi perturbé le cerveau des deux véhicules. Mais le principal frein est avant tout d'ordre réglementaire. En effet, la législation en vigueur – la Convention de Vienne, ratifiée en 1968, et les normes fédérales – stipule qu'un véhicule ne peut circuler sans un chauffeur à bord. Un employé, appelé groom, prêt à prendre les commandes, accompagnait ainsi les passagers.

Un frein financier

Lors du lancement du projet, les TPF laissaient entendre que, en cas de succès, des navettes autonomes pourraient être déployées dans d'autres secteurs.



Entre le 17 août 2017 et début décembre 2021, les navettes autonomes de Marly, pouvant embarquer jusqu'à 11 passagers, ont transporté 17 700 usagers et parcouru 47 000 kilomètres. Aldo Ellena-archives

720

En milliers de francs, l'investissement dont a bénéficié le projet de navettes autonomes

540

En milliers de francs, le montant des frais annuels couverts par l'Agglo de Fribourg et le canton

TROIS QUESTIONS À LAURA ANDRES



LAURA ANDRES
Cheffe de service Projets et innovation aux Transports publics fribourgeois

Ces navettes constituent-elles un gadget pour ingénieurs ou une réelle technologie d'avenir?

Dans notre cas, nous ne pouvons pas parler de gadget. Ces navettes faisaient partie de l'offre de transport public. Par contre, technologiquement, il y a encore des progrès à faire. Tout n'était pas parfait, mais nous nous y attendions dans un projet d'innovation. Il va falloir encore du temps pour avoir des navettes totalement autonomes. Le pas supplémentaire, c'est la télé-opération pour déplacer l'opérateur en dehors du véhicule. Après, nous ne savons pas si le véhicule totalement autonome deviendra réalité un jour, pour des questions éthiques et de responsabilité notamment.

Quelles ont été les bonnes et les mauvaises surprises?

L'acceptation sociale était une bonne surprise. Les gens, dans leur grande majorité, étaient contents de pouvoir essayer et utiliser ces navettes. Ils s'y sentaient rassurés. Au départ, nous ne savions pas s'il y aurait des craintes et si les gens oseraient monter. Les difficultés rencontrées sont d'ordre technologique. Les navettes manquent encore un

peu d'intelligence pour prendre les décisions toutes seules selon la météo ou face à des imprévus rencontrés sur les parcours. Mais à part une petite touche en rentrant dans un garage hors course commerciale, il n'y a pas eu d'accident.

En 2017, quand les navettes ont été lancées à Marly, il y avait une certaine euphorie dans les compagnies de transport pour les véhicules autonomes. Aujourd'hui, l'enthousiasme semble retombé. Est-ce définitif ou temporaire?

Les navettes sont actuellement dans une phase un peu plus plane, mais un nouveau saut se prépare. Au début, chacun a fait sa soupe dans son coin. Aujourd'hui, les entreprises ont la volonté de partager leurs expériences et d'avancer ensemble, au sein de la Swiss Association for Autonomous Mobility, une structure nationale créée l'année dernière, qui a pour mission de faire avancer les choses avec ces nouvelles technologies. Le but est aussi d'être une force de discussion avec les offices fédéraux pour les changements de réglementation. C'est en train de prendre de l'ampleur, et cela ouvre des perspectives intéressantes. » TG

Ce ne sera pas le cas dans l'immediat. «Des communes nous ont abordés. Le problème, ce n'est pas la volonté. C'est l'aspect financier qui bloque la mise en place. Une telle solution est relativement chère, notamment en raison de la présence du groom», note Laura Andres, cheffe de service Projets et innovation aux TPF.

Si le destin des deux navettes utilisées à Marly n'est pas encore scellé, des réflexions et des discussions sont en cours dans le cadre d'un projet de collaboration entre les TPF et la Haute Ecole d'ingénierie et d'architecture de Fribourg (HEIA-FR) dans le domaine de la télé-opération. Cette recherche d'envergure nationale, menée à Fribourg depuis juin 2020 (La Liberté du 19 mai 2021), implique d'autres acteurs comme les CFF et Carpostal. L'objectif est de permettre à une personne de piloter à distance plusieurs navettes, d'intervenir en cas de dysfonctionnement et de s'adresser aux passagers lors d'un arrêt imprévu.

L'exploitation des navettes du constructeur français Navya a également permis une analyse de la sécurité du système de navigation sous les angles du fonctionnement technique et de la cybersécurité: un mandat confié à la HEIA-FR.

Si plusieurs compagnies de transport ont lancé des projets avec des navettes autonomes en Suisse – dont Carpostal à Sion et Uvrier, entre 2016 et 2020, puis entre avril et octobre 2021 – l'expérience des TPF se voulait pionnière: il s'agissait en effet de la première ligne automatisée intégrée à un horaire quotidien.

Partenariat public-privé

Reposant sur un partenariat public-privé, le projet mené dans le Grand Fribourg a nécessité un investissement de 720 000 francs. L'Etat de Fribourg et le Marly Innovation Center ont financé chacun un véhicule. Les frais annuels d'exploitation, de 540 000 francs, ont, eux, été couverts par l'Agglomération de Fribourg, en tant que commanditaire du réseau de bus urbain, et par le canton. La commune de Marly a mis à disposition le personnel et pris en charge les aménagements entre le home des Epinettes, le chemin des Epinettes, la route de l'Ancienne-Papeterie et le Marly Innovation Center. »