



Région
TRANSPORT

Se préparer au véhicule autonome

Avant le domaine public, le véhicule autonome devra faire ses preuves sur les grands sites privés. À quoi faut-il se préparer ? C'était la question posée par le Pôle véhicule du futur et Aléarisque, lors d'une conférence organisée récemment à Strasbourg.

Laurent Bodin

Si le groupe PSA fait rouler, à titre expérimental, quatre véhicules partiellement autonomes depuis un an, en France, c'est d'abord en milieu fermé qu'interviendra la première étape de cette révolution de la mobilité. Un sujet suivi de près en Alsace et qui a récemment fait l'objet d'une conférence intitulée « Véhicules autonomes sur grands sites privés : à quoi faut-il se préparer ? ».

Organisée à Strasbourg par le Pôle véhicule du futur et le pôle de compétence gestion du risque et de l'assurance Aléarisque, cette conférence a réuni des représentants des grandes entreprises et quelques-uns des acteurs de cette nouvelle mobilité. Laquelle est dans sa dernière phase expérimentale pour des transports collectifs, d'abord de capacité réduite et en milieu fermé. « *Du fait de conditions climatiques changeantes, il n'y a pas, aujourd'hui, une technologie pour répondre à tous les cas d'usage. D'où une fusion des technologies mêlant localisation par GPS et détections d'obstacles* », souligne Alban Brisy, représentant d'Easymile, l'un des trois leaders mondiaux dans le domaine du véhicule autonome.

« Anticipation des comportements »

Et d'expliquer qu'à terme, « *dans l'évolution technologique, va apparaître l'anticipation des comportements* ». « *L'intelligence comportementale est un niveau au-dessus de la technologie actuelle* », estime Alban Brisy, qui refuse de s'avancer sur des dates mais estime que les transports



À Lyon, dans le quartier Confluence, la navette Navya est le premier véhicule autonome lancé sur voie publique. Ces véhicules sans conducteur sont appelés à se développer très rapidement. DR

logistiques de grande taille ou de personnes en nombre conséquent y viendront vite : « *Si vous savez où vous êtes dans le monde à 2 cm près, que le véhicule mesure 2 ou 12 m n'a que peu d'importance...* »

De Singapour à Helsinki en passant par Dubai, Paris et les États-Unis, Easymile, start-up créée en 2014, affiche plus de 70 000 km parcourus par ses véhicules autonomes. Lesquels devraient commencer à sortir en série des lignes de production du constructeur Ligier dès le milieu de l'année prochaine.

Les centres d'affaires, aéroports, universités ou parcs d'attractions sont les premières cibles de ce marché qui s'annonce gigantesque. Navya l'estime à « *515 milliards d'euros en 2035* ». La société, qui produira 300

véhicules par an dans sa nouvelle usine de Lyon, en 2016, est celle qui assure la première navette électrique autonome dans le quartier Confluence de la ville. Moins connu, six véhicules assurent aussi le transport du personnel à l'intérieur de la centrale nucléaire de Civeaux. « *L'avantage, pour EDF, c'est la réduction du temps d'attente avec des véhicules sans chauffeur circulant de 4 h 30 à 23 h !* », explique Frédéric Sartou.

De nombreux acteurs régionaux regardent attentivement cette révolution dans la mobilité. C'est le cas, par exemple, de l'EuroAirport, « *dans une logique de développement durable ou soutenable* », selon Frédéric Paul, risk manager à l'aéroport alsacien. Côté piste, cela pourrait être l'inspection du taxiway. « *Un véhicule dronisé est-il capable de rouler et de*

détecter d'éventuels débris dangereux, sachant que nous n'avons que quatre heures dans la nuit pour tout remettre en ordre ? », s'interroge Frédéric Paul. Côté ville, cela pourrait être les navettes transportant les passagers des parkings aux aéroports.

« Des inquiétudes et des opportunités »

Du côté des assureurs, le changement s'annonce grand et suscite « *des inquiétudes en même temps que cela présentera des opportunités* », a noté Julien Boyer, responsable assurance automobile chez Groupama, lors de la conférence du PVF et d'Aléarisque. « *Les innovations, nombreuses, de ces dernières décennies, améliorant la sécurité passive (ceinture, airbags) et active ou préventive (ABS...), ont eu des im-*



pacts sur les fréquences et le coût moyen des sinistres. Quels seront les impacts de l'avènement du véhicule autonome ? Beaucoup de questions restent à trancher, comme l'endroit où seront stockées les données, qui en sera le propriétaire, qui pourra y accéder ? On ne sait pas trop... Tout comme il faudra déterminer la responsabilité à mettre en jeu », juge Julien Boyer. Selon le cabinet KPMG, le coût des sinistres devrait baisser de 60 % d'ici 2040 grâce aux véhicules autonomes.

Et si le nombre de blessés et de morts devrait baisser, de nouveaux risques à assurer apparaîtront, comme l'instruction informatique, la prise de contrôle à distance... « Il y aura toujours besoin d'assurance », reconnaît le responsable de Groupama.

Reste aussi à faire évoluer la réglementation. Sur ce point, le bilan depuis deux ans est « timoré », relève Éric Desfougères, maître de conférences à l'Université de Haute Alsace et membre du Centre européen de recherche sur le droit des accidents collectifs et des catastrophes (Cerdacc). « L'état du droit n'a pas progressé aussi rapidement ni aussi parfaitement qu'on aurait pu l'espérer », indique le juriste.

« Le chantier de l'intégration juridique semble bien enfin lancé, mais... »

Concrètement, le ministère des Transports est autorisé à délivrer des autorisations pour expérimentation et la question de la responsabilité civile et pénale perdure, ce qui est « intenable » s'agissant des véhicules du futur. Et si l'Europe s'est dotée d'un calendrier prévisionnel qui devrait aboutir à l'élaboration d'un cadre en 2019, les conventions des Nations Unies, notamment celles de Genève et Vienne régissant les grands principes de la circulation routière mondiale, sont loin d'avoir été modifiées pour lever tous les obstacles.

« Si on ne peut que saluer le fait que le vaste chantier de l'intégration juridique des nouvelles catégories de véhicules semble bien enfin lancé, en France comme à l'étranger, on ne peut que déplorer d'être encore bien loin de pouvoir simplement discerner clairement à quoi il ressemblera une fois abouti – sauf à retenir la formule d'Adrien Bonnet : "Il est souvent vain de chercher à légiférer sur des technologies dont on commence à peine à comprendre les implications" », conclut Eric Desfougères de conclure :

Congrès européen à Strasbourg en 2017

La capitale alsacienne accueillera, du 19 au 22 juin 2017, le 12^e congrès européen des systèmes de transport intelligent. Pour l'occasion, 3 000 personnes, acteurs issus de l'industrie, de la recherche, des autorités publiques et gestionnaires d'infrastructures mais aussi utilisateurs, sont attendues à Strasbourg. Nombre de systèmes de transport intelligents seront présentés aux professionnels et au public lors de ce rendez-vous.