

En 2020, des navettes sans chauffeur à Sophia Antipolis

La ministre des Transports Elisabeth Borne a confirmé hier le soutien de l'État à seize projets d'expérimentation de véhicules autonomes. Dont un piloté par la Casa, en complément du bus-tram

Parmi les seize projets officiellement retenus par l'État, Elisabeth Borne a évoqué hier celui de la communauté d'agglomération Sophia Antipolis (Casa). Avec l'intention d'acheminer les futurs usagers du bus-tram jusqu'à leur lieu de travail. Simple sur le papier, mais beaucoup plus ambitieux qu'il n'y paraît. Car il s'agit de parcourir la dernière portion du trajet... sans chauffeur ! Dans le détail, cette expérimentation d'un trajet assuré par deux navettes autonomes assurerait la liaison entre le terminus du bus-tram et les entreprises disséminées à Sophia Antipolis. Un « dernier kilomètre » impossible à envisager avec un dispositif classique de transport en commun, d'autant plus précieux pour les salariés amenés à en bénéficier.

Objectif : 1 million de km en trois ans

La Casa prévoit de relier les Trois Moulins (Antibes) au campus SophiaTech à compter



Des véhicules autonomes avaient déjà été testés à Biot en 2016.

(Photo Franz Chavaroche)

de la fin de l'année 2020. En faisant circuler son bus-tram en site propre. Le ministère s'y greffe en accompagnant ce service que pour-

raient assurer deux véhicules autonomes, avec un potentiel de 180 passagers par heure. Potentiel seulement, car il faudra compter avec

les limites que présente, pour l'instant, ce système. Dont un frein psychologique à lever. C'est aussi le sens de cette expérimentation.

Paris, Nantes ou Toulouse, parmi d'autres sites, profiteront aussi de ce plan d'action qui doit se dérouler sur plusieurs années, avec un

bilan en 2022. Des navettes avaient déjà été testées sur la partie biotaise de la communauté d'agglomération en 2016.

À Sophia Antipolis, où les essais s'enchaînent à un rythme soutenu, une équipe réunissant l'Institut national de la recherche en informatique et en automatique (Inria), le CNRS et l'Université travaille ardemment sur le sujet.

Olivier Meste, directeur du laboratoire I3S, y voit évidemment une piste de développement passionnante : « Il ne s'agit pas seulement de s'affranchir d'un conducteur, mais d'éviter les erreurs humaines qui peuvent y être associées. » Du côté du ministère, on rappelle que 200 000 kilomètres cumulés ont déjà été parcourus à travers le pays depuis 2015, environ 80 expérimentations d'ampleur plus modeste s'étant succédées. Au terme de ce plan, un nouveau cap devrait être franchi : 1 million de kilomètres sans chauffeur.

FRANCK LECLERC
fleclerc@nicematin.fr



(DR)

Luis Le Moine, professeur à l'Institut supérieur de l'automobile et des transports (Nevers), fait le point sur les possibilités et les limites des véhicules autonomes.

Où et quand ?

D'un point de vue technique, le véhicule autonome est conçu pour des trajets où l'infrastructure est adaptée. Car il a besoin

Questions à Luis Le Moine Professeur à l'Institut supérieur de l'automobile

« Une fois le véhicule testé, il sera adopté »

d'informations. Il lui faut donc une géolocalisation, des routes faciles à identifier, un environnement qui puisse correspondre à ce qu'a été l'apprentissage de la conduite. Panneaux de signalisation et réseaux de télécommunications notamment.

Pour qui ?

Le véhicule autonome peut rendre service dans le transport collectif urbain, mais aussi dans le transport plus ou moins individuel en milieu rural, pour des populations qui n'ont pas de permis de conduire, ou pas de voiture, ou encore pas de transports en commun. Je

pense aux personnes âgées, mais aussi à toutes celles qui ont des difficultés d'accès à la mobilité et qui ont tout de même besoin de se déplacer. Que ce soit pour faire des courses ou pour se rendre chez le médecin.

Socialement, le véhicule autonome s'adresse donc à des marchés extrêmement différents.

Les incidents : un frein ?

Chacun comprend que le développement d'une nouvelle technologie peut s'accompagner d'incidents de parcours. Au regard des kilomètres parcourus, le bilan est plutôt positif. Cela ne présage pas de la suite, mais

on ne sent pas, aujourd'hui, un blocage psychologique à l'encontre des véhicules autonomes. Encore plus dans des pays où la mortalité routière est souvent évoquée, comme c'est le cas de la France.

Quid des personnes âgées ?

Même confrontées à une nouvelle technologie, les personnes âgées, la plupart du temps, s'en sortent très bien. La question n'est pas tant de savoir si le véhicule autonome va leur faire peur que de savoir s'il va leur rendre service. On peut miser sur le fait qu'une fois le véhicule testé, il sera adopté. A condition

bien sûr qu'il soit abouti.

Quelles perspectives ?

Il faut maintenant parfaire les algorithmes qui équipent les véhicules autonomes et immerger ces derniers dans la vraie vie pour finaliser tous les petits détails, les impondérables. Tout en incitant la population à se confronter à des engins qui vont faire partie de son univers et avec lesquels elle doit se familiariser. Cette expérimentation a, par conséquent, deux aspects de fiabilisation : le véhicule qui apprend son environnement et l'usager qui l'intègre dans son quotidien.

PROPOS RECUEILLIS PAR F.L.