

Bonjour,

Dans un message sur LinkedIn, **Hervé de Tréglodé**, qui nous lit en copie, fait un point sur le dossier de la robomobilité, qui semble avancer aux USA, en posant la question « **La France croit-elle encore aux voitures autonomes... ?** »

La voiture de la société **Cruise** (groupe GM) dont il nous montre la photo ne semble pas très différente de celles que nous avons vu depuis un certain nombre d'années sur les documents de promotion de cette technologie qui allaient bouleverser la planète automobile. En particulier les véhicules de **Waymo** (Groupe Google) qui roulent à Phoenix et y proposent des services payants.



Les autorités de **Californie** viennent d'autoriser la circulation de ces voitures sans conducteurs sur les routes de cet État avec un agent de sécurité dans le siège du conducteur pour des services commerciaux de taxis. A San Francisco, où se trouve le siège de Cruise, cette autorisation est étendue à des circulations **sans personnel de sécurité** sur un petit quartier pour des **services gratuits de taxis** pour des personnes enregistrées, en particulier pour du personnel de Cruise. Avec des règles particulières (uniquement entre 23h et 5h du matin, à une vitesse inférieure à 30 miles par heure, hors gros temps de pluie et de brouillard. Cruise doit aussi « *contrôler en permanence l'état des véhicules d'essai* » et « *former les opérateurs à distance à la technologie testée* » ce qui fait penser que les véhicules sont supervisés par des agents de sécurité qui se trouvent à distance.

Autant qu'on puisse le savoir, ce type de fonctionnement existe aussi en **Chine** (taxis sans chauffeur supervisés à distance, utilisées par des personnes averties) cf bulletin de veille du 14-08-2020 [Article \(urba2000.com\)](http://Article(urba2000.com)) Il est bon de rappeler que la Chine et les USA ont en commun de ne pas avoir d'autorité nationale responsable de la sécurité routière (ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas de politique nationale et de moyens qui y sont consacrés), de sorte que les **autorisations** sont délivrées par les **autorités locales**. Les caractéristiques de l'urbanisme et de la circulation y sont également très différentes. Le contexte de Phoenix est plus simple que celui de San Francisco dont les quartiers sont eux mêmes très différents.

En **France**, où la sécurité routière est une politique nationale qui concerne plusieurs ministères, la fin de l'année 2021 a vu la sortie de plusieurs textes organisant les conditions préalables aux autorisations. Il y a en effet plusieurs articles de la **Loi d'Orientation des Mobilités** qui permettent de poursuivre les expérimentations qui se déroulent depuis plusieurs années sur des navettes autonomes à faible vitesse où les passagers peuvent se tenir debout comme dans un bus, pour envisager une augmentation de la vitesse et des passagers assis (avec des ceintures de sécurité). Un texte de l'ATEC proposant une feuille de route est disponible [Article \(urba2000.com\)](http://Article(urba2000.com))

Plus récemment, le **Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD)** a précisé où nous en sommes et ce qui pourrait se passer dans les années qui viennent, en intégrant ce sujet dans son environnement psycho-sociologique face au numérique, ce qui est important, s'agissant d'acceptabilité pour les usagers, les transporteurs et les personnes vulnérables qui doivent « vivre ensemble » sur les routes. (Document joint à présente lettre en pdf). Le paragraphe qui porte sur le véhicule autonome est le suivant :

Dix-sept ans après le challenge de la DARPA65 (<https://www.wired.com/story/darpa-grand-challenge-2004-oral-history/>) qui donna naissance dans un désert californien aux premiers véhicules autonomes, le véhicule totalement autonome n'est toujours pas là. Nul ne peut prédire aujourd'hui ni la date à laquelle des véhicules totalement autonomes pourraient apparaître ni la méthode à utiliser. De manière quasi certaine, on devrait assister au développement de plus en plus important de systèmes d'aide à la conduite : aide au maintien dans la voie (« lane keeper ») ou à la gestion des accélérations et freinages du véhicule (« adaptative cruise control »), prise en charge d'opérations simples (à vitesse réduite) de type valet de parking. Des services de navettes publiques et de robots-taxis sur des itinéraires parfaitement définis ou dans des zones limitées devraient progressivement voir le jour avec des vitesses de plus en plus élevées, sous réserve de leur acceptabilité. Le développement d'un véhicule autonome à un prix raisonnable pour les particuliers reste par contre beaucoup plus incertain. 65 Le défi lancé en novembre 2004 par la DARPA, Defense Advanced Research Projects Agency, de faire rouler un engin autonome dans le désert de Mojave à l'est de Los Angeles est considéré comme le point de départ du développement des véhicules autonomes.

Nous vous remercions par avance des remarques que vous pourrez faire sur ces éléments et ne manquerait pas de vous faire part des informations qui apparaîtront sur le sujet.

Bien à vous

Jean-François JANIN et Philippe DELCOURT



[Commenter une information de ce bulletin ou d'un bulletin précédent](#)

[Proposer une autre personne pour recevoir les bulletins d'information hebdomadaires](#)

[Se désinscrire pour ne plus recevoir de bulletins d'information.](#)