



ILS INVENTENT LA VOITURE DU FUTUR

Luc Chassagne & Mélanie Clément-Fontaine | MOBILITÉS

Membre fondateur de Vedecom reconnu comme Institut pour la transition énergétique (ITE) dédié au transport automobile et à la mobilité individuelle, l'UVSQ encadre scientifiquement treize projets de recherche. Les directeurs de deux laboratoires décryptent leurs travaux.

Luc Chassagne directeur du laboratoire d'Ingénierie des systèmes de Versailles (LISV)

Recharge sans fil des voitures électriques par induction électromagnétique

« L'objectif est de pouvoir recharger les batteries automatiquement lors des stationnements, voire en dynamique sur des pistes d'essais pour l'instant »

Transmission des informations intervéhicules et mesures de distance entre véhicules grâce au Lifi

« La voiture autonome doit communiquer avec son environnement, la mesure intervéhicules est une donnée cruciale pour assurer la sécurité en autonomie »

Planification des trajectoires

« La voiture autonome se doit d'optimiser la connaissance a priori de la route, telles que sa trajectoire, sa vitesse, l'évitement d'obstacles ou d'imprévus, afin de planifier au mieux son comportement dynamique. »

Fluidification de l'intermodalité

« Les villes nouvelles incluent de plus en plus de modes de transport et il est important que chaque usager puisse passer de l'un à l'autre facilement »

Mélanie Clément-Fontaine, directrice du laboratoire de Droit des affaires et nouvelles technologies (Dante)

Responsabilité pénale et civile pour la conduite de voitures autonomes

« Aujourd'hui, la responsabilité incombe encore au conducteur car c'est lui qui garde le contrôle du véhicule et qui peut appuyer sur le bouton d'alerte en cas de problème. Mais le cadre juridique peut évoluer. En effet, une série d'intervenants sont impliqués ; entre le conducteur, le concepteur du logiciel, l'assembleur, qui est responsable ? Des discussions ont lieu au sein de Vedecom sur cette question. Elles devraient aboutir à un accord sur le partage des responsabilités. »

Données à caractère personnel utilisées par le véhicule autonome et connecté

« Vitesse à laquelle roule le conducteur, rythme cardiaque, itinéraires... Ces informations peuvent permettre de dresser un profil de la personne ou servir de preuve au pénal. Les questions sont multiples : Qui aura accès à ces données ? Seront-elles stockées dans une boîte noire ou transmises à un centre de données ? Le droit doit mettre des garde-fous pour protéger les individus »

