

Le rendez-vous de l'innovation

La voiture autonome

Mai 2015

Sondage réalisé par  pour le 

publié et diffusé par



et



Publié le 27 mai 2015

Levée d'embargo le 27 Mai 2015 – 06H00

Recueil



Enquête réalisée auprès d'un échantillon de Français interrogés par Internet les **21 et 22 mai 2015**

Echantillon



Echantillon de **999 personnes** représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus.

La représentativité de l'échantillon est assurée par la méthode des quotas appliqués aux variables suivantes : sexe, âge et profession de l'interviewé après stratification par région et catégorie d'agglomération.

Chaque sondage présente une incertitude statistique que l'on appelle marge d'erreur.

Cette marge d'erreur signifie que le résultat d'un sondage se situe, avec un niveau de confiance de 95%, de part et d'autre de la valeur observée.

La marge d'erreur dépend de la taille de l'échantillon ainsi que du pourcentage observé.

Si le pourcentage observé est de ...

Taille de l'Echantillon	5% ou 95%	10% ou 90%	20% ou 80%	30% ou 70%	40% ou 60%	50%
800	1,5	2,5	2,8	3,2	3,5	3,5
900	1,4	2,0	2,6	3,0	3,2	3,3
1 000	1,4	1,8	2,5	2,8	3,0	3,1
2 000	1,0	1,3	1,8	2,1	2,2	2,2

Lecture du tableau : Dans un échantillon de 1000 personnes, si le pourcentage observé est de 20%, la marge d'erreur est égale à 2,5%.
Le pourcentage réel est donc compris dans l'intervalle [17,5 ; 22,5].

Alors que la Google Car sillonne les routes californiennes et que de nombreux constructeurs automobile et éditeurs de logiciels français et étrangers imaginent la voiture de demain, notre rendez-vous de l'innovation réalisé pour le Syntec Numérique, Le Parisien, 01, BFM Business et l'Usine Nouvelle se penche sur la question de la voiture autonome et connectée.

Les Français croient en la généralisation de la voiture autonome mais pas avant 2030

Cantonée à la littérature et au cinéma de science-fiction depuis des décennies, la voiture autonome, sans conducteur, prend forme. Les annonces des géants de l'automobile et du numérique se multiplient claironnant que « la voiture autonome, c'est pour demain ». Mais les Français en sont-ils persuadés ? Visiblement oui : 57% d'entre eux l'affirment, la voiture autonome sera un jour généralisée au plus grand nombre. Sur l'échéance en revanche, ils sont plus réservés : 5% croient en cela d'ici 2020, 18% d'ici 2030 mais le plus gros contingent (34%) n' imagine pas les routes françaises sillonnées par des voitures sans conducteurs avant 2030 minimum.

Il faut dire que près des deux tiers d'entre eux (64%) se sentiraient mal à l'aise à l'idée d'être assis à la place du conducteur sans avoir à tenir le volant. Un siècle de tradition, la conduite placée au centre du marketing automobile ou encore des technologies parfois défaillantes ne s'effaceront pas de l'imaginaire collectif du genre au lendemain.

Une meilleure sécurité, moins d'embouteillages et de problèmes de stationnement : tels sont les principaux avantages perçus de la voiture autonome

Souvent mise en avant par les industriels du secteur, l'émancipation du conducteur ne représente pas l'avantage le plus important de la voiture autonome pour les Français. Seul 17% d'entre eux y voient avant tout l'avantage de pouvoir pratiquer de nouvelles activités pendant le trajet. Les Français sont très pragmatiques : la voiture sert avant tout à se déplacer. Ils attendent de la voiture autonome une plus grande sécurité, les erreurs humaines étant éliminées (40%) mais aussi une simplification des problèmes de stationnement, la voiture ayant la capacité de les déposer pour aller se garer plus loin (32%) et enfin moins d'embouteillages, la voiture choisissant elle-même le trajet le plus court et éliminant l'effet accordéon souvent responsable des bouchons (31%).

Les questions légales et de protection face au piratage, principales limites à la généralisation des voitures autonomes

Les constructeurs et éditeurs de logiciels vont devoir rassurer les Français sur un risque important à leurs yeux : le piratage informatique des véhicules. 43% des Français considèrent que c'est une des principales limites au développement de la voiture autonome. Le législateur aussi devra faire sa part du travail. En effet, et c'est la principale limite perçue (45%), la responsabilité légale en cas d'accident représente une question

centrale. Puisqu'il n'y aura plus de conducteurs, qui sera responsable ? L'éditeur du logiciel de conduite, le fabricant de la voiture ou encore le conducteur ? Mal à l'aise à l'idée de ne plus maîtriser totalement le véhicule, les Français perçoivent cet a priori négatif comme un frein important (36%) pour les voitures autonomes. Enfin, 23% d'entre eux attendent des réponses en matière de protection des données personnelles enregistrées par la voiture autonome.

Emile LECLERC, Directeur d'études, Odoxa

De la Google Car à la transformation numérique de l'économie

Il y a cinq ans à peine, qui aurait dit que Google allait se lancer dans la conception d'une voiture autonome, puis l'imposer dans l'agenda des constructeurs du monde entier ? Certes, le « Rendez-Vous de l'Innovation » de ce mois montre que les Français s'interrogent encore sur des questions de responsabilité ou de sécurité liées à ce type de projets, mais pour une majorité de nos concitoyens son industrialisation paraît déjà inéluctable et ses bénéfices sont déjà largement perçus (sécurité, stationnement, embouteillage, maintenance...). Ce n'est plus qu'une question de temps.

Si Google n'est pas un pionnier dans ce domaine, qui mobilise des chercheurs de l'industrie automobile depuis les années 70, la firme de Mountain View a largement participé à le remettre sur le devant de la scène, entraînant une dizaine de constructeurs dans son sillage. Il aura donc fallu l'intervention d'un outsider pour que, dans la tête des décideurs de l'industrie et des pouvoirs publics, la voiture autonome passe d'une vision futuriste au statut de projet industriel, avec notamment l'ouverture de zones d'essai sur la voie publique, ou sa prise en compte dans les 10 solutions de la Nouvelle France Industrielle.

L'intelligence logicielle au cœur de la transformation numérique

Point commun entre ce nouvel élan procuré par Google et sa prise en compte dès les 34 plans nationaux de la Nouvelle France Industrielle ? L'intelligence logicielle au cœur de l'ensemble de ces projets de transformation numérique de l'économie. Ainsi, lors du dernier Mobile World Congress, Carlos Ghosn, PDG de Renault et Nissan, a annoncé la commercialisation dès 2016 d'une voiture avec délégation de conduite, capable de se déplacer seule dans les embouteillages. En 2018, le système embarqué sera capable de gérer le changement de file sur autoroute, en 2020, la conduite en ville, sans compter une fonction de « voiturier automatique » capable de garer le véhicule en totale autonomie ou de venir chercher son conducteur. Pendant les plages de délégation de conduite, le conducteur pourra profiter de plusieurs services connectés accessibles dans le Cloud (vidéo à la demande, musique, messagerie...) depuis une grande tablette intégrée.

En plus de sa course avec Google et les autres constructeurs dans le véhicule autonome, l'alliance Renault-Nissan est confrontée au projet de développement d'un véhicule électrique par Apple. Cette nouvelle incursion d'un géant de la Silicon Valley dans l'univers automobile confirme que l'enjeu industriel se déplace vers la conception logicielle. Sans compter qu'Apple et Google se disputent, par ailleurs, le marché des systèmes d'exploitation mobile pour automobile, avec CarPlay et Android Auto.

Du véhicule autonome au Big Data

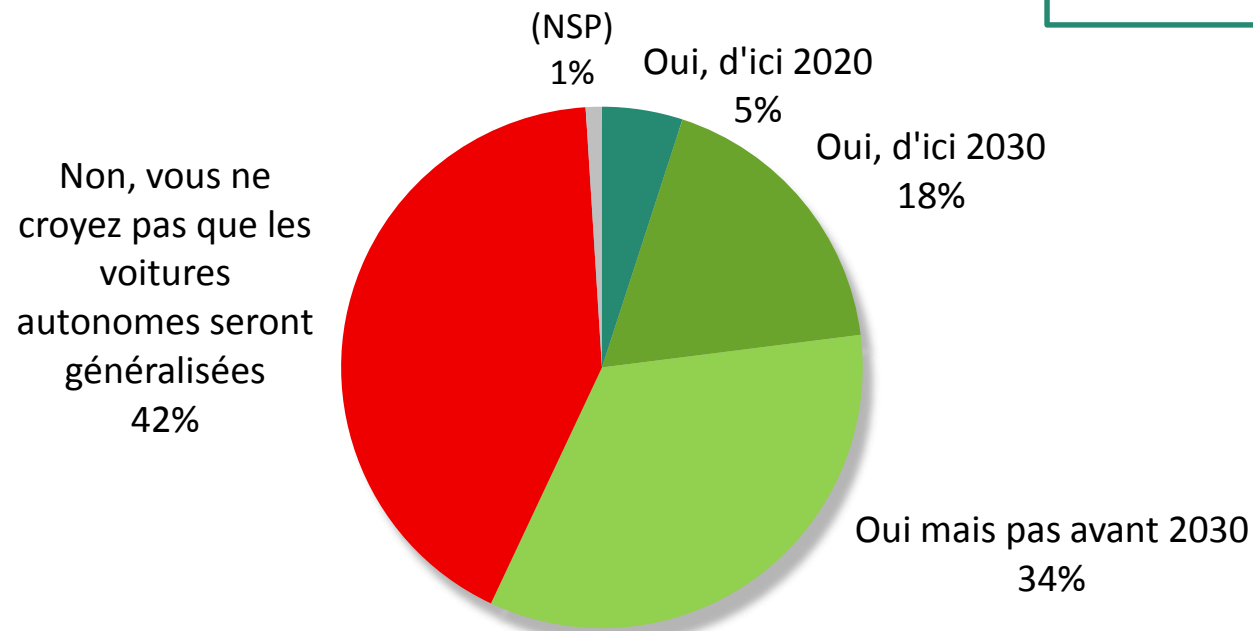
Aiguillonnée par l'industrie logicielle, les constructeurs automobiles renforcent ainsi leur proposition de valeur. Résultat : de nouveaux modèles toujours plus performants et sécurisés, mais aussi plus connectés pour pouvoir offrir de nouveaux services. Les données ainsi échangées pourront être analysées en temps réel, à l'image des services connectés que comptent développer PSA Peugeot Citroën et IBM dans le cadre d'un partenariat qu'ils ont récemment reconduit pour 7 ans. PSA se réservant la commercialisation des services pour les automobilistes et les distributeurs, IBM se concentrant sur les services pour les grandes entreprises et les collectivités locales.

Cette profonde mutation de l'industrie automobile représente ainsi un modèle et un espoir pour l'ensemble des secteurs traditionnels qui réalisent que le logiciel est désormais au cœur de leur transformation numérique à venir.

Muriel Barnéoud
Présidente du Collège éditeurs de Syntec Numérique

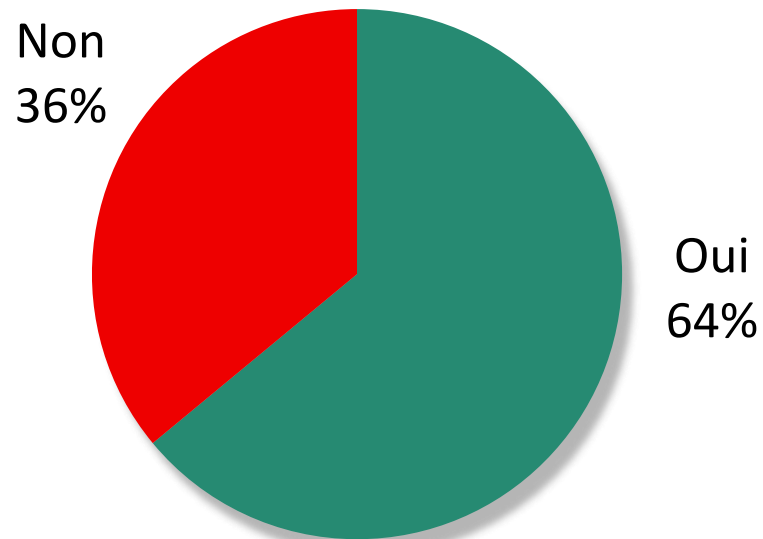
La généralisation des voitures autonomes au plus grand nombre

Pensez-vous que les voitures autonomes, c'est-à-dire les voitures sans conducteur, seront un jour généralisées au plus grand nombre ?



S/T Oui :
57%

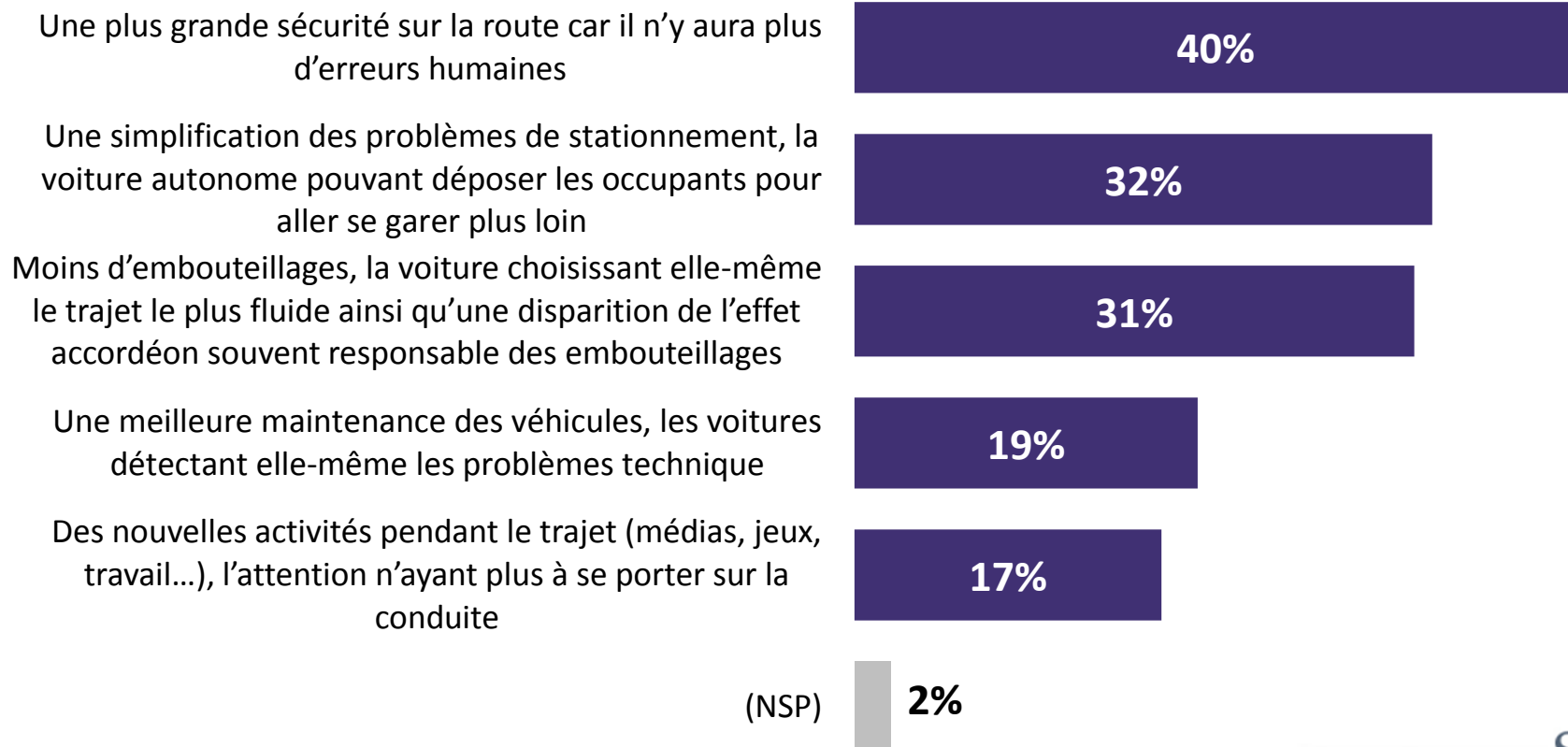
Vous-même, vous sentiriez-vous mal à l'aise si vous étiez assis à la place du conducteur sans avoir à tenir le volant ?



Les principaux avantages de la voiture autonome

Selon vous, quels sont les principaux avantages de la voiture autonome ?

- 2 réponses possibles -



Les principales limites à la généralisation de la voiture autonome

Et quelles sont selon vous les principales limites à la généralisation de la voiture autonome ?

- 2 réponses possibles -

La responsabilité légale en cas d'accident

45%

Le risque de piratage informatique des véhicules

43%

Un a priori négatif des conducteurs à utiliser ce type de véhicule

36%

La protection des données personnelles (trajets effectués, données du véhicule...) enregistrées par la voiture autonome

23%

(NSP)

2%