

INFO FLASH / 16 septembre 2015
Congrès mondial ITS Bordeaux 2015

La C4 Picasso PSA effectuera le trajet Paris-Bordeaux en mode autonome pour rejoindre le Congrès ITS 5 au 9 octobre à Bordeaux

Carlos Tavares (PSA Peugeot Citroën) : le véhicule autonome va faire énormément progresser la sécurité routière

Le blog du Congrès mondial sur les Transports Intelligents a rencontré le Président du groupe PSA à l'occasion du salon de Francfort. Carlos Tavares nous donne sa vision du véhicule connecté et autonome et nous livre au passage un scoop.

PSA a fait parler de lui cet été avec une C4 Picasso autonome. La bonne nouvelle, c'est que ce véhicule sera exposé au congrès sur votre stand. Et le véhicule va même faire le voyage par la route depuis la région parisienne jusqu'à Bordeaux ?

Cela prouve bien que le véhicule existe. Nos techniciens ont eu à cœur de démontrer que, pendant la reconstruction économique du groupe, nous avons préservé l'essentiel, à savoir la capacité de créer de nouvelles technologies et d'innover. Nous avons toujours protégé cette activité et c'est la raison pour laquelle nous nous retrouvons maintenant dans le peloton de tête des entreprises qui développent des véhicules autonomes. Nous allons en apporter la démonstration en venant à Bordeaux par la route avec un véhicule de ce type.

Vous l'avez d'ailleurs testé vous-même en région parisienne...

Oui, je l'ai essayé autour de Vélizy (lieu du centre de recherche de PSA, dans les Yvelines) et c'était très convaincant. Je sentais qu'il y avait autour de moi un peu de nervosité, mais j'ai trouvé l'essai très sûr et très serein. Nous sommes dans une très bonne tendance en matière de développement et de maturité de la technologie, que nous allons introduire au plus tard en 2020. Nous espérons d'ailleurs que, d'ici là, le contexte réglementaire dans lequel nous évoluons se sera adapté. Pour ce qui est de tests, nous avons été les premiers à recevoir une autorisation sur route ouverte avec ce prototype là.

Vous êtes un pilote confirmé. Est-ce que ce n'est pas un peu frustrant pour vous de laisser le volant à une machine ?

Pas du tout. je fais du sport automobile depuis maintenant 35 ans, et je n'en suis jamais sorti, mais il y a une énorme différence entre la qualité de vie à bord d'un véhicule - et en particulier la qualité du temps dont je dispose - par rapport au plaisir que j'éprouve à piloter la machine sur une piste fermée en concurrence avec d'autres pilotes. Ce sont deux expériences différentes. Je pense que le véhicule autonome va nous apporter fondamentalement deux choses au niveau de l'être humain.

Organised by

Co-organised by

Hosted by

On behalf of

Supported by



La première, c'est la sécurité. Compte tenu des développements et de la sophistication qui est derrière, son propre pilotage nous apportera des comportements prévisibles et reproductibles, sans les erreurs de l'humain. La sécurité routière va énormément progresser par le biais de la prise en charge par la machine des situations délicates, en appliquant des protocoles de prudence inscrits dans le véhicule autonome. On va gagner aussi sur un deuxième volet au quotidien qui est celui de rendre à l'utilisateur du véhicule du temps de grande qualité. J'ai le privilège d'être souvent conduit et de travailler dans ma voiture deux heures par jour, une heure à l'aller et une heure au retour. Cela me permet de me concentrer et de prendre connaissance des messages, mais aussi de pouvoir dialoguer avec quelqu'un au téléphone dans de bonnes conditions. On peut imaginer que l'on puisse rendre au client tout ce temps de grande qualité, avec des gains en qualité de vie dans le domaine professionnel ou dans le cercle familial. Si on cumule les deux avantages que sont plus de sécurité et plus de temps de grande qualité, on peut imaginer que la voiture autonome connaîtra un grand succès.

Le corollaire de la voiture autonome, c'est la voiture connectée : une voiture qui dialogue avec les autres ainsi qu'avec l'infrastructure. Et c'est ce que vous allez présenter également à Bordeaux ?

C'est très important, parce que les consommateurs aujourd'hui nous envoient un message simple et clair. Ils veulent une continuité de la connexion entre leur maison, leur bureau et le véhicule, via le smartphone. Nous sommes en situation de leur offrir cette capacité. Dès aujourd'hui, à l'occasion du salon de Francfort, les véhicules de la gamme DS sont connectés, avec des protocoles qui rendent la communication possible à bord avec des smartphones Android et avec l'iPhone. PSA, qui n'a jamais baissé la garde en matière d'investissement en R&D, fait dans ce domaine également partie du peloton de tête, comme pour les essais de la voiture autonome. Nous sommes heureux de participer à ce congrès pour partager notre vision et notre expérience.

Un point d'actualité, si vous le voulez bien : en France, on aborde la sécurité routière en évoquant la vitesse et une réponse qui passe par plus de radars, alors qu'on voit bien, ici à Francfort, que toutes les marques généralisent les aides à la conduite. N'est-ce pas la technologie qui pourrait demain sauver des vies ?

Oui, je suis tout à fait d'accord. Je trouve que nous avons un problème de diagnostic. Quand on regarde le travail qui a été fait par les acteurs depuis maintenant plusieurs décennies, on constate qu'un travail important a été fait en matière d'infrastructures, il y a des progrès absolument colossaux qui ont été faits par les constructeurs automobiles, dans le domaine de la sécurité passive mais aussi de la sécurité active. On en arrive maintenant à un niveau qui nécessite que l'on se pose des questions, qui vont au-delà de simplement continuer à faire un peu plus la même chose. Nous avons deux dimensions, celle de l'être humain qui n'est pas parfait et qui peut être traitée par le véhicule autonome, et une autre qui relève du comportement tant que ces véhicules ne sont pas là. En ce qui concerne le comportement, je pense qu'on ne fait pas le bon diagnostic du plaisir qu'il y a de se comporter de manière civile et respectueuse de la vie des autres lorsqu'on est au volant.

A titre personnel, quand je suis sur les pistes pour faire une course, je sais qu'il y a des règles à respecter. Et quand je suis sur la route, je sais qu'il y a des règles à respecter aussi et je suis apaisé par rapport à cela. Je crois qu'aujourd'hui, si on veut continuer à progresser en sécurité routière, on ne peut pas faire l'économie d'un questionnement au-delà de la simple répression. Qu'est-ce qu'on peut faire pour séduire les utilisateurs de ce magnifique objet de liberté de mouvement qu'est l'automobile et les inciter à se comporter de manière civile, pour justement protéger la liberté que nous avons de nous déplacer d'un point A à un point B ?

Ici, à Francfort, vous avez été invité à intervenir dans le cadre d'un forum, le New Mobility World, aux côtés de Chris Urmson, qui dirige le programme de véhicules sans chauffeur chez Google. Qu'avez-vous envie de lui dire ?

C'est d'abord une approche intéressante et qui bouscule les idées reçues. Elle met tout de suite l'enjeu sur le véhicule sans conducteur, ce qui est sans doute un raccourci un peu rapide, parce que pour arriver à ce niveau là il faut quand même développer toutes les technologies qui permettent d'assurer au consommateur une sécurité maximale. Donc, atteindre ce niveau là implique de passer d'abord par des paliers et une consolidation de la technologie. Ce n'est sans doute pas l'avis de mon interlocuteur. Il y a une autre dimension dont tous les journalistes me parlent : est-ce que vous chez PSA vous avez peur de Google ?

Et vous avez peur ?

Ce que je leur dis, c'est simple. Ces entreprises qui ont connu un grand succès sont dirigées par des gens qui réfléchissent et qui ont un sens des affaires. La question que l'on peut se poser, c'est pourquoi des gens qui ont un sens des affaires aussi abouti viendraient dans une industrie où l'investissement en capital est énormissime, le retour sur investissement très faible et le risque d'échec très important ? Pourquoi est-ce que des gens particulièrement aiguisés au sens des affaires prendraient un tel risque ? Ils ne vont pas prendre ce risque là, car ce ne sont pas des experts du monde automobile. Ils ne vont pas mettre un capital énorme pour une rentabilité faible et un risque de mauvaise exécution très important. Donc, j'en arrive à la conclusion qu'il est préférable qu'ils établissent des partenariats avec des constructeurs automobiles. Nous, chez PSA, on est habitué à établir des partenariats dans de multiples domaines et on est ouvert à avoir une discussion avec eux, comme avec d'autres d'ailleurs. Mais, nous voulons un partenariat gagnant-gagnant, qui respecte notre capacité à rester connecté avec le client final mais qui va aussi se nourrir des expériences que ces entreprises ont su créer. On voit ça plutôt comme une opportunité de partenariat intelligent, et pas comme une menace.