

Si l'essor de ces modèles souffre encore de bugs techniques, en témoigne l'interdiction des taxis autonomes Waymo en Californie cette semaine, leur technologie gagne progressivement les véhicules particuliers. Toutefois, l'approche se veut plus pragmatique avec des systèmes d'aides à la conduite semi-automatisés avancés, appelés à se généraliser d'ici 2035.

En l'espace de vingt ans, le véhicule autonome est passé d'un rêve d'ingénieurs à une réalité commerciale. Le développement du véhicule autonome n'est plus limité par la technologie, mais par la vitesse de maturation réglementaire, rappelle dans sa dernière enquête les Echos Etudes, intitulée « véhicules autonomes : du mirage à la réalité ». Ainsi, les principaux marchés ont choisi des stratégies différentes : « safety first » en Europe, « innovation first » pour les États-Unis et « business first » en Chine.

Pour ses auteurs, les signaux du marché sont sans ambiguïté. « Les investissements accélèrent et les déploiements commerciaux se multiplient. » Mais le paradigme a changé. Le rêve initial de la « voiture individuelle 100% autonome pour tous » laisse

place à une réalité plus pragmatique. « L'autonomie se pense désormais comme un levier de transformation des systèmes de transport, avec les robotaxis, les navettes, les bus et les flottes logistiques en première ligne », analysent-ils. Ce glissement vers de nouveaux usages s'explique notamment par la volonté de rentabiliser le coût des technologies requises (capteurs, LiDARs, processeurs IA…).

59% des véhicules neufs équipés en 2035

Si ces véhicules autonomes sont déjà une réalité outre-Atlantique et en Chine, sa généralisation sera plus lente que prévu, prévoit les conclusions de l'étude. Par ailleurs, une bipolarisation du marché va s'opérer avec d'un côté les véhicules particuliers, et de l'autre les véhicules de services (robotaxis, camions autonomes, navettes…). « Pour les véhicules particuliers, les systèmes semi-automatisés (L2 et L2+) domineront au cours de la prochaine décennie en raison de leur rentabilité et de leur maturité réglementaire », estiment ses auteurs.

Ainsi, ces technologies devraient équiper 59% des véhicules neufs en 2035, contre 44% en 2025. Le marché des robotaxis pourrait quant à lui, exploser. Selon les prévisions avancées par les analystes, la flotte mondiale de robotaxis pourrait atteindre 1 à 3 millions d'unités dans 10 ans, contre 10 000 actuellement.

Tesla, Stellantis, BYD… testent la conduite autonome en France

Reste à convaincre les utilisateurs. Toujours selon le cabinet BCG (Boston Consulting Group), environ 60% des consommateurs chinois se disent ouverts à l'utilisation de ces véhicules, contre seulement 30% à 35% aux États-Unis et en Europe. Pourtant, l'expérience de la conduite automatisée est un facteur non négligeable à même de modifier la perception du véhicule autonome.

Ainsi, 79% des personnes conduisant des véhicules équipés de systèmes autonomes ou semi-autonomes jugent ces fonctionnalités utiles, contre 45% pour les personnes qui ne conduisent pas ce type de véhicule. Ces perspectives alimentent les réflexions et les initiatives des constructeurs à l'image de Tesla, mais aussi de Stellantis (en partenariat avec Pony.ai). Le groupe franco-italo-américain a annoncé son projet de lancer des services de taxis autonomes via la plateforme Bolt dès 2028, en commençant par le Grand Paris. Les marques chinoises sont aussi à la manœuvre dans l'Hexagone. Outre BYD, Xpeng a déployé des essais grand public de son système de conduite autonome supervisé de niveau 3 dans la Capitale, jusqu'à la fin du mois. Une première en Europe.