

# LETTRE D'INFO SAM

## 2022, L'ANNEE DES PREMIERS RESULTATS

### Bien commun = expérimentations + évaluations



Expérimentations SAM : IDF, Châteauroux, Montpellier, Nantes-Carquefou, Rennes, Toulouse.

Domaines d'évaluation

### 12 expérimentations opérationnelles

Plus de **30** véhicules déployés & environ **27 000** passagers transportés

**61** livrables et résultats produits par les domaines d'évaluations

#### Avancement général du projet

Le projet SAM a terminé sa troisième année avec l'obtention des premiers résultats significatifs, grâce à l'implication, la réactivité et l'esprit de coopération des experts académiques et industriels des partenaires du projet.

L'équipe du projet a présenté avec succès à l'ADEME les résultats produits en 2022 lors de l'Etape-Clé 3\* dans les domaines de :

- Validation de la sécurité
- Acceptabilité et comportement des utilisateurs.
- Analyse environnementale
- Modèles d'affaires
- Gouvernance
- Analyse de la demande

Ces résultats, partagés avec les administrations et les groupes de travail concernés, ont contribué fortement à la construction du premier cadre réglementaire de déploiement en Europe de la mobilité routière automatisée. Cette réalisation a été saluée le 1 Septembre par Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports.

\***Etape-Clé 3** (réunion annuelle de présentation de l'avancement général du projet en présence des directions en charge de la gouvernance du PIA)

Date : 20/09/2022

Participants; ADEME, Directions ministérielles, & partenaires de SAM

#### A VOIR :

[SIA: Regards croisés sur les mobilités autonomes \(replay\)](#)

Date : 15/11/2022

Programmes France Véhicule Autonome : des expérimentations au bien commun

#### CONTACTS:

[contact.projet.sam@gmail.com](mailto:contact.projet.sam@gmail.com)

Coordination SAM:  
[jean-francois.sencerin@pfa-auto.fr](mailto:jean-francois.sencerin@pfa-auto.fr)

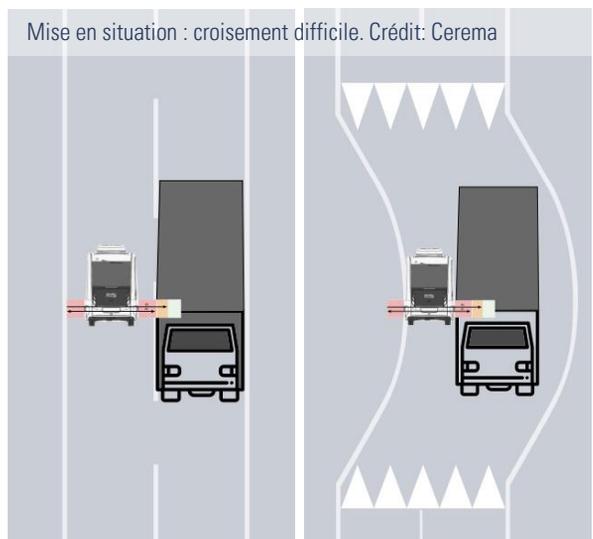
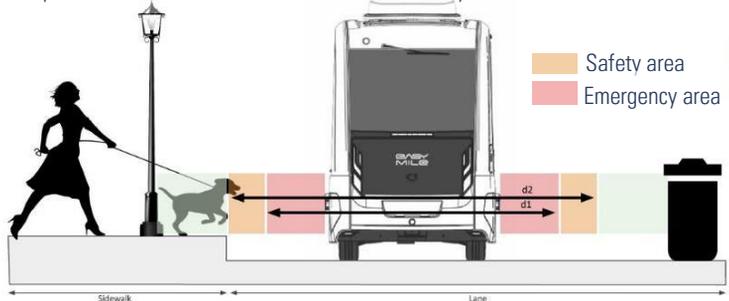
Coordination évaluations:  
[alexandre.bonnet@vedecom.fr](mailto:alexandre.bonnet@vedecom.fr)

Coordination communication:  
[viktoriai.atavina@cerema.fr](mailto:viktoriai.atavina@cerema.fr)

# NAVETTE AUTOMATISÉE ET ZONES ÉTROITES

L'environnement dans lequel évolue les navettes peut être très différent suivant les sites d'expérimentation du projet. Certaines configurations d'infrastructure peuvent avoir un impact sur les performances et le comportement de ces systèmes et c'est le cas ici avec des sections particulièrement étroites.

Les périmètres de sécurité de la navette. Crédit: EasyMile



Pour comprendre la problématique de ces zones il faut savoir que de nombreux systèmes de navettes autonomes utilisent des périmètres de sécurité autour du véhicule. Si un objet dynamique (véhicule, piéton) entre dans ce périmètre, la navette se place alors en position de sécurité de la manière la plus appropriée suivant la situation (décélération progressive, arrêt d'urgence, etc).

Ainsi lorsque la navette circule sur une section à double sens avec une faible largeur de chaussée, le système peut être perturbé par des véhicules à large gabarit (bus, camions) circulant sur la voie opposée et qui viendraient frôler la navette.

Ce cas de figure a été rencontré à Toulouse avec une forte fréquentation de bus sur le site de l'Oncopole, ainsi qu'entre Vernon et Giverny où un trafic poids lourds important et des aménagements de type « chicane » destinés à réduire la vitesse rendait difficile le passage des camions sans « couper » le virage.

# ETUDE DES INCIVILITÉS

La notion d'incivilités au volant parle à tout le monde mais reste très subjective. L'incivilité est une situation où un individu se juge victime de la transgression volontaire d'une règle de civilité par un autre usager de la route (pressé, ne faisant pas d'effort de courtoisie, etc). Sa dimension sociale rend l'expérience d'incivilité effectivement très vive.

Dans SAM, nous recueillons le témoignage des « Safety Driver » et des autres usagers de la route sur plusieurs sites d'expérimentation en Ile-de-France et à Rennes. L'échange sur les perturbations provoquées par les conducteurs, que le véhicule automatisé devra affronter, fournit alors des scénarios de test.



Étude des incivilités sur le campus de Rennes. Crédit: Keolis

La notion d'incivilité permet aussi d'interroger le comportement du véhicule automatisé, scrupuleux voire défensif, sans flexibilité, qui amène parfois des perturbations dans l'interaction avec le trafic.

La règle rentre parfois en tension avec la tolérance dans l'usage.

Les perturbations provoquées par le véhicule automatisé peuvent entrainer les conducteurs à augmenter leurs comportements dangereux, en cherchant à l'éviter. Ce qui peut tempérer le bénéfice accidentologique de l'automatisation, dû notamment à son respect des règles et à l'absence de distraction.

	Conduite inadéquate	Manque de coordination	Autre motivation
	<b>Pressé</b> Cut-in agressifs, refus de priorité	<b>Respect approximatif des règles</b> Parking/trajectoire approximatif, piéton ne laissant pas le chemin	<b>Intérêt social</b> Curiosité, test, protestation
	<b>Comportement « défensif »</b> Lent, hésitation, stoppe pour tout obstacle	<b>Pas d'anticipation, de communication implicite</b> Souplesse d'évitement, faciliter l'insertion d'un autre véhicule	<b>Service de mobilité</b> Stop sur la voie pour la montée/sortie de passagers.

Catégorisation des perturbation de conduite/incivilités. Crédit: Le LAB