



## Synthèse du Club Auto du 17 juin 2022 A la Maison des Travaux Publics

### Programme :

#### Ouverture

- Claude CHAM, Président d'honneur de la FIEV

#### Qu'est-ce que l'IA dans l'Automobile ?

- Franck FONTANESI, Directeur Economie & Statistiques de la FIEV

#### Table Ronde 1 : La voiture est connectée avant d'être autonome

- Antoine LAFAY, Driving Assistance Research Director de Valeo
- Docteur Thierry LESTABLE, Executive Director, Digital Science Research Center (DSRC) de Technology Innovation Institute (TII)
- Gérard YAHIAOUI, PDG de Nexyad
- Sebastien RUFFINO, Director Automotive, South of Europe de Nvidia
- Alexis BEAUVILLAIN, Cross System Architecture Director d'Aptiv

#### Table Ronde 2 : Habitacle : vers un confort sur mesure

- Thierry METAIS, President de ZF Mobility France
- Vanessa PICRON, Vice-Président de la Product Division Innovation, Strategy & Automated Driving de Faurecia
- Pierre LECOINTRE, SVP Software Business & Product de Stellantis
- Eric LA FAY, Director, Head of Customer Center Multimedia and Connectivity de Continental Automotive France

#### Keynote : "On va droit dans le mur ?"

- Docteur Luc JULIA, Chief Scientific Officer de Renault Group

#### Clôture

- Docteur Thierry LESTABLE, Executive Director, Digital Science Research Center (DSRC) de Technology Innovation Institute (TII)



Le déploiement progressif de véhicules dont le niveau d'aide à la conduite est en constante augmentation, est un marqueur important sur la route qui doit nous mener vers le véhicule autonome.

De la simple assistance technique, à la conduite partielle déjà proposée sur beaucoup de véhicules, l'intelligence artificielle s'implante dans la sphère automobile. La mise à disposition du niveau d'autonomie 3 sur certains modèles dès 2023, confirme l'intérêt porté par les constructeurs à ce qui sera sans doute une révolution dans l'usage de l'automobile.

Sur le plan économique, l'acceptation par le consommateur du surcoût qu'entraîne ces nouvelles fonctionnalités, dépend du prix et donc du niveau de gamme du véhicule et donc in fine des revenus de l'acheteur.

Le consentement à payer une assistance à la conduite qui ne soit pas encore totale (c'est-à-dire de niveau 5) est faible chez le consommateur qui achète son véhicule avec ses deniers. L'intérêt des aides à la conduite partielles est faible pour l'automobiliste qui doit en permanence pouvoir reprendre le contrôle de son véhicule. Aujourd'hui et encore pour de nombreuses années, la conduite semi-automatique en plus d'être onéreuse pour le consommateur, est cantonnée à un usage trop restreint pour que celui-ci consente à payer. La diffusion du véhicule autonome se fera grâce aux véhicules Premium haut de gamme, à l'image de toutes les grandes innovations qu'a connu l'automobile.