



Etude "SocAIty" 2021 : Audi aborde une dimension sociale de la conduite autonome

- Une nouvelle étude de l'&Audi Initiative apporte des réponses aux questions juridiques, éthiques et politiques sur la conduite autonome
- Des experts renommés proposent un débat global sur les technologies futures
- M. Duesmann, PDG d'Audi : "La conduite autonome peut rendre le trafic plus sûr et la mobilité plus inclusive."

Ingolstadt, le 3 décembre 2021 - Du cadre juridique approprié aux questions éthiques en passant par la responsabilité digitale : l'étude "SocAIty" 2021 de l'&Audi Initiative examine la dimension sociétale globale de la conduite autonome. Dans le cadre de ce processus, des experts de renom venant d'Europe, des États-Unis et d'Asie échangent leurs visions à partir de leurs domaines d'étude et initient ainsi un discours continu sur la mobilité du futur.

"Après l'électromobilité, le prochain changement, nettement plus radical, est la transition vers des véhicules plus intelligents et, à terme, autonomes", déclare Markus Duesmann, PDG d'AUDI AG. "Pour nous, la conduite autonome est une technologie clé qui peut rendre le trafic plus sûr et la mobilité plus confortable et inclusive." Avec la société de logiciels CARIAD du groupe Volkswagen, Audi fait avancer à toute vitesse l'introduction de cette technologie dans la seconde moitié de cette décennie.

La maturité technologique des systèmes de conduite et la dimension sociale sont toutes deux très importantes pour que la conduite autonome soit largement acceptée : outre les conditions juridiques et politiques générales, l'attitude des gens est cruciale pour que les nouvelles technologies comme la conduite autonome s'imposent. En effet, 19 experts scientifiques, politiques et économiques ont débattu de questions centrales concernant l'avenir de la conduite autonome. Les résultats ont été publiés par l'&Audi Initiative dans l'étude "SocAIty" composée de 70 pages environ.

Une illustration de l'avenir en 2030 : le paysage de la mobilité devient plus diversifié, plus segmenté et plus inclusif

L'étude aborde trois points centraux : le chapitre "Droit et progrès" traite notamment des questions actuelles en matière de responsabilité, tandis que le chapitre "Relations de confiance entre l'homme et la machine" aborde la dimension éthique de la conduite autonome. Enfin, le chapitre "Sécurité en réseau" traite des aspects pertinents en matière de protection des données et de sécurité.

"Dans l'ensemble, le résultat est l'image d'un paysage de la mobilité qui sera différent en 2030 de ce qu'il est aujourd'hui, mais qui s'en sortira sans science-fiction", explique Saskia Lexen, chef de projet pour l'&Audi Initiative chez AUDI AG. "Audi veut donc établir des attentes appropriées concernant les possibilités et les limites de la technologie dans la société et inspirer la confiance."

L'un des principaux enseignements de l'étude est que le paysage de la mobilité en 2030 sera plus diversifié, plus segmenté et qu'il produira davantage de solutions de mobilité adaptées à leurs objectifs. En outre, la diversité des formes de micromobilité augmentera, en particulier dans les villes. La demande sera également de plus en plus déterminée par la localisation de la personne. Des besoins similaires prévalent de plus en plus dans les grandes villes : des endroits comme New York, Londres et Shanghai présentent des conditions et des besoins fondamentaux comparables en matière de mobilité, de flexibilité et d'attentes des clients. La plupart des experts considèrent les États-Unis comme un moteur de la technologie de la conduite autonome. Toutes les nouvelles technologies n'y seront pas nécessairement développées en premier lieu, mais elles seront mises sur la route avec l'aide de capitaux et d'expertise. "Les États-Unis assument souvent le rôle d'incubateur ; ils innovent très tôt. En Chine, en revanche, les nouvelles technologies sont souvent rapidement déployées et mises à l'échelle", déclare Uta Karen Klawitter, responsable des services juridiques du conseil général chez AUDI AG.

La Chine est considérée comme un précurseur en matière de mise à l'échelle et de diffusion des technologies. Cela s'explique notamment par un développement soutenu des infrastructures et un degré élevé d'appréciation sociale des nouvelles technologies. Selon les experts, l'Allemagne et l'Europe seront principalement des sites d'innovation pour les technologies automobiles et la production en grande série, en plus de jouer un rôle important en tant que marchés de vente dans dix ans. Par conséquent, les réglementations européennes en matière de droits des consommateurs et de protection des données auront un impact sur les conditions mondiales et les normes de produits pour l'ensemble de l'industrie.

L'acceptation dépend essentiellement de l'expérience personnelle

En 2030, la mobilité sera fortement marquée par un nouveau type de trafic mixte, dans lequel les véhicules autonomes rencontreront des véhicules conduits par des personnes. Les usagers de la route s'adapteront progressivement et devront apprendre de nouvelles règles. Le pronostic : pour ce changement culturel important, les gens auront besoin de temps pour établir une bonne relation de confiance avec la conduite autonome. "Seule l'augmentation que nous attendons du confort, de la sécurité et de la disponibilité justifiera suffisamment l'acceptation et la confiance dans cette nouvelle technologie", déclare l'experte Hiltrud Werner, membre du conseil d'administration et responsable de l'intégrité et des affaires juridiques de Volkswagen AG.

Outre le potentiel d'un trafic plus fluide et donc aussi plus écologiquement durable, les concepts de mobilité en réseau qui sont axés sur les données peuvent également avoir un énorme impact social. Cela inclut de nouveaux services orientés vers les besoins humains et, idéalement, conduisant à une nouvelle forme de mobilité plus inclusive et plus sociale. "Il s'agit aussi d'un meilleur accès à la mobilité. Car la mobilité est la clé de l'accès à l'emploi, aux soins médicaux, à une alimentation saine, etc.", ajoute l'expert Huei Peng, professeur d'ingénierie mécanique et directeur de Mcity à l'université du Michigan.

Éviter les accidents et les dangers, et non les simulations de pensée artificielle

"Que devons-nous éviter en priorité ? Si c'est ainsi que nous continuons à établir l'ordre du jour, nous n'irons pas très loin", souligne Christoph Lütge, directeur de l'Institut d'éthique en intelligence artificielle de l'Université technique de Munich. Pour comprendre les aspects éthiques de la conduite autonome, il est inévitable de faire face à des dilemmes dans des situations d'accident. Cependant, la discussion est souvent émotionnelle et, du point de vue de certains experts, idéologisée sur la base de considérations liées à la sécurité et à l'éthique.

C'est pourquoi les experts s'accordent à dire que la prochaine étape importante consiste à définir clairement les fondements éthiques sur la base de situations réalistes et à relever les défis et questions actuels auxquels les entreprises et les législateurs doivent faire face.

À propos de l'&Audi Initiative

Audi a créé l'&Audi Initiative en 2015. Le constructeur automobile veut utiliser l'Initiative pour stimuler les échanges interdisciplinaires sur les nouvelles technologies comme l'intelligence artificielle et la conduite autonome. En outre, elle vise à soutenir l'acceptation positive des nouvelles technologies sur le long terme et à établir des attentes appropriées concernant les possibilités et les limites dans la société. Avec l'étude actuelle "SocAIty", l'objectif de l'&Audi Initiative était de contribuer au débat public sur la conduite autonome et son application responsable dans la mobilité du futur.

– Fin –

Communication Presse et Relations Publiques

Grégory GOUILLARDON
Téléphone : 03.23.73.51.94
E-Mail : gregory.gouillardon@audi.fr
media.audifrance.fr



Le groupe Audi, avec ses marques Audi, Ducati et Lamborghini, est l'un des constructeurs automobiles et motos les plus performants du segment haut de gamme. L'entreprise est présente dans plus de 100 marchés à travers le monde et produit des véhicules sur 19 sites implantés dans 12 pays. Les filiales à 100 % subsidiaires d'AUDI AG comprennent Audi Sport GmbH (Neckarsulm, Allemagne), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese, Italie) et Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologne, Italie).

En 2020, le Groupe Audi a livré à ses clients environ 1 693 000 automobiles Audi, 7 430 voitures de sport Lamborghini et 48 042 motos Ducati. Au cours de l'exercice 2020, AUDI AG a réalisé un chiffre d'affaires total de 50,0 milliards d'euros et un résultat opérationnel avant éléments exceptionnels de 2,7 milliards d'euros. À l'heure actuelle, environ 87 000 personnes travaillent pour l'entreprise dans le monde, dont plus de 60 000 en Allemagne. Audi se concentre sur les produits et technologies durables pour l'avenir de la mobilité.
