ACTUALITÉS

Du couloir à la rue

Comment les véhicules autonomes circulent-ils aujourd'hui, qu'est-ce qui garantit leur sécurité et quelles sont les prochaines étapes ?

20 juillet 2026, Tobias Engl

Peu après minuit, le hall des départs appartient aux machines. Un robot de nettoyage trace sa route sur le sol ciré, contourne un chariot à bagages oublié, puis reprend sa trajectoire. Personne ne le guide. À l'aéroport de Munich, ces appareils effectuent leur tournée nocturne en mode automatique, couvrant environ 2 500 mètres carrés par heure.

Chaque jour, un autre véhicule autonome circule dans ce même terminal. Depuis août 2025, l'aéroport et Lufthansa testent, dans le satellite du terminal 2, deux fauteuils roulants autonomes du fabricant WHILL. Un passager à mobilité réduite sélectionne sa porte d'embarquement sur l'écran; le fauteuil s'y rend alors de manière autonome, encore accompagné d'un membre du personnel, puis retourne seul à la station. Des capteurs maintiennent la distance, et la vitesse reste modérée, à 3,5 kilomètres-heure. L'aide sur simple appel se transforme ainsi en un gain d'autonomie.

Aussi différents que soient ces appareils, leur fonctionnement interne est similaire. Des lasers et des caméras cartographient l'environnement, un capteur de position assure le suivi, et tout cela est géré par un système qui n'accepte que les missions validées et sécurisées. Cette même logique s'applique depuis longtemps déjà à la route et aux trottoirs.

© ScreenWay | www.screenway.com

Début juin 2026, Uber et la société d'IA Autobrains ont annoncé la mise en place à Munich d'une flotte de taxis autonomes de niveau 4, équipés de la technologie NVIDIA. Un véhicule d'essai circule déjà en ville; le lancement commercial est prévu d'ici la fin de l'année. Ces véhicules fonctionnent sans intervention humaine, mais ne circulent que dans une zone délimitée, par exemple à l'intérieur du Mittlerer Ring.

À Hambourg, l'autonomie a déjà fait son apparition à l'heure du dîner. Pour le compte de Rewe, de petits robots de livraison à six roues de la marque Starship sillonnent les trottoirs à près de six kilomètres à l'heure, contournant les poubelles et s'arrêtant aux feux rouges. Douze caméras, un radar et des capteurs de profondeur cartographient l'environnement, tandis qu'une intelligence artificielle assure la conduite; silencieux et sans émissions polluantes, le robot livreur trouve tout seul le chemin jusqu'à la porte d'entrée.

Avant tout, ce sont les réglementations qui ouvrent la voie. Depuis 2021, le Code de la route allemand autorise la conduite autonome de niveau 4, sous réserve d'une zone d'exploitation agréée et d'une surveillance technique à distance; même le petit robot de livraison est considéré juridiquement comme un véhicule et doit être immatriculé. À l'intérieur des bâtiments, les normes CEI 63327 et ISO 13482 garantissent la même fiabilité, auxquelles s'ajoutent le marquage CE et le label GS. En 2027, le règlement européen sur les machines remplacera l'ancienne directive.

C'est là qu'intervient ScreenWay. Une machine autonome doit être compréhensible : montrer ce qu'elle fait, annoncer où elle va, s'intégrer à son environnement. ScreenWay lit librement son état et ne transmet les commandes que via l'interface certifiée ; l'affichage et la voix restent locaux, les données restent en interne. Ainsi, l'autonomie ne se traduit pas par une perte de contrôle, mais par un gain de temps.

Le robot de nettoyage retourne à sa station, le fauteuil roulant attend le prochain client, le taxi fait sa tournée, le livreur apporte le dîner. Quatre machines, un seul mouvement : calme, maîtrisé, naturel.

ScreenWay – une marque de Bergx2 GmbH, Munich. Bergx2 GmbH, depuis 1998. Reportage · Situation en juillet 2026

© ScreenWay | www.screenway.com